

Kurzfassung  
(Stand: 31.03.2010)

# Regionaler Nahverkehrsplan Regensburg

für die Stadt Regensburg,  
den Landkreis Regensburg  
und Teilbereiche  
des Landkreises Schwandorf,  
des Landkreises Cham,  
der Stadt Straubing,  
des Landkreises Straubing-Bogen,  
des Landkreises Kelheim und  
des Landkreises Neumarkt i. d. OPf.





# Regionaler Nahverkehrsplan Regensburg

## Kurzfassung

### Auftraggeber:

#### **Arbeitsgruppe „Regionaler Nahverkehrsplan Regensburg“**

Stadt Regensburg,  
Landkreis Regensburg,  
Landkreis Schwandorf,  
Landkreis Cham,  
Stadt Straubing,  
Landkreis Straubing-Bogen,  
Landkreis Kelheim,  
Landkreis Neumarkt i. d. OPf

#### Geschäftsstelle:

Planungs- und Baureferat der Stadt Regensburg  
Postfach 110643  
93019 Regensburg

### Auftragnehmer:

#### **plan:mobil**

#### **Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung**

#### **Dipl.-Geograph Frank Büsch**

Ludwig-Erhard-Straße 8, 34131 Kassel

Tel.: 0561 – 708 41 02

Fax: 0561 – 708 41 04

Mail: [info@plan-mobil.de](mailto:info@plan-mobil.de)

[www.plan-mobil.de](http://www.plan-mobil.de)

#### **Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult**

Wilhelmshöher Allee 304 J, 34131 Kassel

Tel.: 0561 – 31027 51

Fax: 0561 – 31027 59

Mail: [info@mathias-schmechtig.de](mailto:info@mathias-schmechtig.de)

[www.mathias-schmechtig.de](http://www.mathias-schmechtig.de)



Arbeitspakete 1 – 4: Bearbeitung bis April 2009 durch die PGN Planungsgruppe Nord, Kassel

Kassel, 31. März 2010



## **Inhalt:**

1	Einleitung.....	1
2	Aufstellung.....	2
3	Beteiligung.....	3
4	Kurzprofil regionaler Nahverkehrsraum.....	4
5	Wesentliche Ziele .....	8
6	Leitbild (Qualitätsanforderungen).....	10
7	Analyse.....	14
8	Entwicklungskonzeption .....	21
8.1	Maßnahmen in der Region Regensburg .....	25
8.2	Maßnahmen in der Stadt Regensburg .....	28

## Tabellen

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung im Nahverkehrsraum 2000 - 2005	4
Tabelle 2: Erschließungsqualität Region Regensburg; zu Grunde zu legende Haltestelleneinzugsbereiche	10
Tabelle 3: Erschließungsqualität Stadt Regensburg; zu Grunde zu legende Haltestelleneinzugsbereiche	10
Tabelle 4: Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit zum Mittel-/Oberzentrum nach Ortsgrößenklassen (Zeitfenster NVZ Region)	11
Tabelle 5: Anzustrebende Anzahl der maximal zulässigen Umsteigevorgänge	12
Tabelle 6: Anforderungen an das regionale Hauptnetz	22
Tabelle 7: Korridore im regionalen Hauptnetz	22
Tabelle 8: Anforderungen an das regionale Ergänzungsnetz	22
Tabelle 9: Korridore im regionalen Ergänzungsnetz	23
Tabelle 10: Achsen und Linien im städtischen Hauptnetz	23
Tabelle 11: Achsen und Linien im städtischen Ergänzungsnetz	24
Tabelle 12: Verknüpfungspunkte	24

## **Vorbemerkung**

Diese Kurzfassung ist eine redaktionelle Zusammenstellung aus den Inhalten des vollständigen Regionalen Nahverkehrsplans (Langfassung). Die Kurzfassung gibt nur die wesentlichen Inhalte wieder und ist nicht verbindlich. Maßgeblich ist alleine die Langfassung.



## 1 Einleitung

Gegenstand des Regionalen Nahverkehrsplans (RNVP) sind die regionalen und lokalen Verkehre des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im regionalen Nahverkehrsraum Regensburg sowie die Verknüpfungen der Verkehrsträger. In den Teilbereichen des Nahverkehrsraumes, die außerhalb von Stadt und Landkreis Regensburg liegen, bestehen in der Regel bereits eigene lokale Nahverkehrspläne. Der regionale Nahverkehrsplan greift in diesen Teilbereichen die lokalen Nahverkehrspläne auf und legt einen Schwerpunkt auf die mit dem Raum Regensburg bestehenden Verkehrsverflechtungen.

Im Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) ist die Verantwortung für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr verankert.

Nach Art. 13 BayÖPNVG können die Aufgabenträger zur Sicherung und zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs einen Nahverkehrsplan aufstellen. Dieser soll als Instrument dazu dienen, eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die Ausgestaltung des ÖPNV zu schaffen. Dem Nahverkehrsplan sind die bestehenden Verkehrsbedürfnisse, die Ziele der Raumordnung und Landesplanung ebenso wie die bereits vorhandenen Verkehrsstrukturen und die Belange des Städtebaus zugrunde zu legen. Zudem sind die Belange der Barrierefreiheit im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes, die Belange des Umweltschutzes sowie die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu beachten.

Der Nahverkehrsplan definiert die ausreichende bzw. erforderliche Verkehrsbedienung und ist von der Genehmigungsbehörde bei der Erteilung von Liniengenehmigungen zu berücksichtigen.

Nach dem BayÖPNVG ist der Nahverkehrsplan in regelmäßigen Abständen zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben.

## 2      **Aufstellung**

Der im Jahre 1985 erstmals abgegrenzte regionale Nahverkehrsraum Regensburg (RNVR) ist durch die Regierung der Oberpfalz im Jahr 2005 neu abgegrenzt worden.<sup>1</sup>

Grundlegende Faktoren für die Abgrenzung des Nahverkehrsraums sind die Verkehrsströme zwischen Quell- und Zielgebiet. Vor diesem Hintergrund wurden in erster Linie die Berufs- und Ausbildungspendler differenziert nach Gemeinden in die Untersuchung mit einbezogen. Darüber hinaus wurde auch die Herkunft der Studierenden der Universität Regensburg erfragt. Weiterhin fanden sowohl relevante Daten bzgl. des Erledigungs- und Freizeitverkehrs als auch z. T. historisch gewachsene Besonderheiten des Raumes bei der Bewertung Beachtung.<sup>2</sup>

Die Bearbeitung des regionalen Nahverkehrsplans Regensburg wurde im Juli 2006 begonnen. Der Prozess der Planaufstellung erfolgt in Kooperation der acht zum regionalen Nahverkehrsraum gehörenden Aufgabenträger und ist durch eine intensive Abstimmung in einer projektbegleitenden Arbeitsgruppe gekennzeichnet, in der neben Vertretern der Landkreise und kreisfreien Städte der Regensburger Verkehrsverbund (RVV) in beratender Funktion beteiligt ist.

---

<sup>1</sup> Bescheid der Regierung der Oberpfalz vom 22.06.2005 (AZ: 310.2 – 3527 – R)

<sup>2</sup> Regensburger Verkehrsverbund GmbH & Co KG (Hrsg.; bearbeitet durch gevas humberg & partner), Abgrenzung der regionalen Nahverkehrsräume Regensburg und Amberg, 2004

### 3 Beteiligung

Der Prozess der Aufstellung des Nahverkehrsplanes wurde begleitet durch eine breite Beteiligung folgender Gruppen, Institutionen etc.:

- Verkehrsunternehmen mit Linienkonzessionen im regionalen Nahverkehrsraum,
- Regensburger Verkehrsverbund (RVV) und Gesellschaft zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Regensburg mbH (GFN),
- Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG),
- kreisangehörige Gemeinden,
- Behindertenvertreter,
- Fahrgastverbände,
- verschiedene Fachämter der Landkreise, der Stadt Straubing und der Stadt Regensburg
- sowie weitere Fachstellen.

Im Rahmen einer Befragung der Städte und Gemeinden, der Verkehrsunternehmen sowie weiterer Beteiligter wurden für die Erstellung des Nahverkehrsplans Informationen und Daten erfasst, ausgewertet und für die Erstellung des Nahverkehrsplanes verwendet.

Einzelne Bausteine des RNVP wie z. B. das Leitbild (Kap. 6) oder das Entwicklungskonzept (Kap. 8) wurden mit den Verkehrsunternehmen, den Behindertenvertretern und den Fahrgastverbänden sowie der Bayerischen Eisenbahngesellschaft erörtert.

In einer abschließenden Beteiligungsrunde wurde der gesamte Entwurf des RNVP allen Projektbeteiligten vorgestellt verbunden mit der Möglichkeit, hierzu Stellungnahmen abzugeben.

## 4 Kurzprofil regionaler Nahverkehrsraum

Der regionale Nahverkehrsraum Regensburg umfasst neben der kreisfreien Stadt Regensburg und dem Landkreis Regensburg außerdem Teile der Landkreise Neumarkt i. d. OPf., Schwandorf, Cham, Kelheim und Straubing-Bogen. Darüber hinaus gehört auch die kreisfreie Stadt Straubing zum Nahverkehrsraum Regensburg. Die Stadt Bogen ist nicht unmittelbar Bestandteil des Nahverkehrsraums, ist aber zum erweiterten Verflechtungsbereich zu zählen.

Insgesamt besteht der regionale Nahverkehrsraum aus zwei kreisfreien Städten und 79 Kommunen in sechs Landkreisen.

### Einwohner

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung im Nahverkehrsraum 2000 - 2005<sup>3</sup>

Gebietskörperschaft	EW 2000 (31.12.2000)	EW 2005 (31.12.2005)	Entwicklung 2000 - 2005	
			absolut	prozen- tual
<b><i>Nahverkehrsraum Regensburg<sup>4</sup></i></b>				
Stadt Regensburg	125.676	129.859	+4.183	+3,3 %
Stadt Straubing	44.014	44.633	+619	+1,4 %
Landkreis Regensburg	176.067	182.193	+6.126	+3,5%
Landkreis Schwandorf	65.688	66.852	+1.164	+1,8%
Landkreis Cham	12.862	13.086	+224	+1,7%
Landkreis Kelheim	81.641	84.131	+2.490	+3,1%
Landkreis Neumarkt i.d.OPf.	10.993	11.097	+104	+1%
Landkreis Straubing-Bogen <sup>5</sup>	30.729	31.623	+894	+2,9%
<b><i>Erweiterter Verflechtungsbereich</i></b>				
Stadt Bogen	10.150	10.089	-61	-0,6%
<b>Gesamter Nahverkehrsraum<sup>5</sup></b>	<b>547.670</b>	<b>563.474</b>	<b>+15.794</b>	<b>+2,9%</b>

<sup>3</sup> Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, November 2006 (nur Angaben zum Hauptwohnsitz)

<sup>4</sup> Einwohnerzahlen der Landkreise Schwandorf, Cham, Kelheim, Neumarkt i. d. OPf. und Straubing-Bogen beziehen sich ausschließlich auf das zum Regionalen Nahverkehrsraum Regensburg gehörenden Kreisgebiet.

<sup>5</sup> ohne den erweiterten Verflechtungsbereich der Stadt Bogen

Die stärksten Nachfragepotenziale in der Region Regensburg<sup>6</sup> liegen in den bevölkerungsdichten und entwicklungsstarken Umlandgemeinden der Stadt Regensburg sowie in den Bereichen Abensberg – Kelheim und Schwandorf – Regenstauf.

Die Stadt Regensburg ist durch eine hohe Einwohnerdichte in der Innenstadt, in den nördlichen und westlichen Stadtbereichen sowie in den direkt südlich der Altstadt liegenden Stadtteilen gekennzeichnet.

### **Pendlerbeziehungen**

Wichtige Potenziale im Berufsverkehr sind aus dem gesamten Nahverkehrsraum in die Stadt Regensburg erkennbar, wobei die Intensität zu den Randbereichen hin abnimmt. In der Region Regensburg sind insbesondere die Arbeitsplatzstandorte in Kelheim, Neustadt a. d. D., Neutraubling, Regenstauf, Straubing und Schwandorf hervorzuheben. Die Arbeitsplatzschwerpunkte sind in Regensburg nahezu flächenhaft über das gesamte Stadtgebiet verteilt. Eine hohe ÖPNV-Affinität besitzen die Arbeitsplatzschwerpunkte im Dienstleistungssektor in der Innenstadt, im innenstadtnahen Bereich, im Bereich Reinhausen (auch DEZ), im Bereich Universität/ Fachhochschule sowie im Bereich der Krankenhäuser. Im Bereich des produzierenden Gewerbes besteht ein auffälliger Schwerpunkt im Osten und Südosten der Stadt. Solche Gewerbestandorte sind erfahrungsgemäß in kleineren Großstädten in der Tendenz durch eine geringe ÖPNV-Affinität geprägt.

Die stärksten Pendlerverflechtungen zum Oberzentrum Regensburg sind aus den Korridoren (Schwandorf -) Regenstauf – Regensburg, Neutraubling – Regensburg, Bad Abbach – Pentling – Regensburg, Hemau – Nittendorf – Regensburg und Lappersdorf – Regensburg festzustellen.

### **Ausbildungsverkehr**

Das größte Beförderungsaufkommen für Schüler aus dem Landkreis Regensburg besteht in Richtung Regensburg (20 % der Schüler kommen aus den Nachbargemeinden). Innerhalb des Landkreises sind die Schulstandorte Neutraubling und Regenstauf von großer Bedeutung für den Schülerverkehr. Aus den Randbereichen des Landkreises besteht zudem Beförderungsbedarf zu den weiterführenden Schulen außerhalb des Landkreises (z. B. nach Parsberg, Burglengenfeld, Mallersdorf-Pfaffenberg, Riedenburg). Darüber hinaus gibt es weitere Schülerverflechtungen von außerhalb des Landkreises Regensburg zu Schulen im Landkreis Regensburg.

Im Stadtgebiet Regensburg besteht ein breites und vielfältiges Bildungsangebot, welches durch Einzugsbereiche weit über die Stadtgrenze hinaus gekennzeichnet ist. Die Universität sowie die Fachhochschule besitzen eine herausragende Bedeutung für die gesamte Region (rund 23.000 Studierende), welche sich auch in einem hohen Verkehrsaufkommen widerspiegelt.

---

<sup>6</sup> mit „Region Regensburg“ wird der Bereich des regionalen Nahverkehrsraumes außerhalb der Stadt Regensburg beschrieben

## Einkaufs- und Versorgungsverkehr

Zentrale Bedeutung für den gesamten Nahverkehrsraum im Einkaufs- und Versorgungsverkehr geht vom Oberzentrum Regensburg aus. In ihrem jeweiligen Verflechtungsbereich sind die Mittelzentren und das Oberzentrum Straubing als Versorgungsstandort bedeutend. Die großflächigen Einkaufszentren in den übrigen Zentren generieren hingegen eher ein lokales Verkehrsaufkommen im ÖPNV.

Die Stadt Regensburg besitzt hinsichtlich Ausstattung und Vielfalt ein überragendes Einzelhandelsangebot. Es ist hier deshalb, im Kontext mit der ÖPNV-Angebotsqualität, von einer überdurchschnittlichen ÖPNV-Affinität im Einkaufsverkehr auszugehen. Hervorzuheben ist die polyzentrische Struktur mit Altstadt, Arcaden und DEZ.

## Freizeitverkehr

Relevante Ziele im Tourismus und Freizeitverkehr in der Region sind neben dem Weltkulturerbe in Regensburg (u. a. Altstadt, Steinerne Brücke, Dom) die Walhalla in Donaustauf, die Flusslandschaften in der Region sowie Ziele im Bereich Kelheim (u. a. Altmühltal, Kloster Weltenburg, Befreiungshalle), Straubing und im Bayerischen Wald.

## ÖPNV-Angebot

Das Verkehrsangebot im regionalen Nahverkehrsraum umfasst

- das SPNV-Netz mit sechs Strecken, die sternförmig auf Regensburg zulaufen,
- den Regionalbusverkehr mit rund 170 Linien,
- den Orts- und Nachbarortsverkehr der Stadt Regensburg mit 27 Linien,
- den Stadtverkehr Straubing mit vier Linien,
- den Citybus Schwandorf mit zwei Linien,
- den Stadtverkehr Parsberg mit drei Linien,
- den Citybus Regenstauf sowie
- weitere Ortsverkehre in Burglengenfeld, Nittendorf und Teublitz.

Der Regionalbusverkehr im RVV hat eine Leistung von insgesamt ca. 7,4 Mio. Wagenkilometer im Jahr.

Auf einem Liniennetz von rund 145 Kilometern wird im Linienverkehr der Stadt Regensburg eine jährliche Verkehrsleistung von rund 5,0 Mio. Wagenkilometer erbracht.

## Nachfrage

Bis 2008 sind im Verbundverkehr des RVV jährliche Steigerungsraten zu verzeichnen gewesen, zuletzt auf rund 37 Mio. Fahrgäste in 2008. Seither stagniert die Nachfrageentwicklung.

## Organisationsstruktur

Das ÖPNV-Angebot ist hinsichtlich der Verantwortlichkeiten in der Aufgabenträgerschaft klar strukturiert. Aufgabenträger sind:

- für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gemäß Art. 15 und 16 BayÖPNVG der Freistaat Bayern bzw. die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) und
- für die Stadtbuslinien der Stadt Regensburg die Stadt Regensburg,
- für die Regionalbuslinien des Landkreises Regensburg der Landkreis Regensburg, der die Planung, Organisation, Durchführung und Finanzierung des ÖPNV der Gesellschaft zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Regensburg mbH (GFN) übertragen hat,
- für die Regionalbuslinien der Landkreise Schwandorf, Cham, Straubing-Bogen, Kelheim und Neumarkt die jeweiligen Landkreise sowie
- für den Stadtverkehr Straubing die Stadt Straubing und
- für die Stadtverkehre Schwandorf und Burglengenfeld die Städte Schwandorf und Burglengenfeld.

## Verkehrsunternehmen im Nahverkehrsraum

Im regionalen Nahverkehrsraum Regensburg sind im Bereich des Linienbusverkehrs rund 35 Verkehrsunternehmen tätig.

Im zentralen Bereich des regionalen Nahverkehrsraumes besteht mit dem Regensburger Verkehrsverbund eine Organisation, an der das städtische Verkehrsunternehmen Regensburger Verkehrsbetriebe GmbH (RVB) sowie die Gesellschaft zur Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Regensburg mbH (GFN) zu gleichen Teilen beteiligt sind. Die Linien innerhalb der Stadt Regensburg sowie innerhalb des Landkreis Regensburg sind bis auf wenige Ausnahmen in den Regensburger Verkehrsverbund integriert, auf den die Betriebsführung übertragen ist.

## Verkehrsverbände bzw. Verkehrsgemeinschaften im Nahverkehrsraum

Im regionalen Nahverkehrsraum Regensburg bestehen folgende Tarifverbände bzw. Tarifgemeinschaften:

- Regensburger Verkehrsverbund,
- Verkehrsverbund Großraum Nürnberg,
- Verkehrsgemeinschaft Landkreis Cham,
- Verkehrsgemeinschaft Landkreis Kelheim,
- Verkehrsgemeinschaft Straubinger Land und
- Tarif der Stadtwerke Straubing.

## 5 Wesentliche Ziele

Die Aufgabenträger im „Regionalen Nahverkehrsraum Regensburg“ streben in Zusammenarbeit mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) eine zielgerichtete Weiterentwicklung des ÖPNV zur Sicherung der Mobilitätsbedürfnisse und zur Erreichbarkeit der zentralen Orte im Sinne der Daseinsvorsorge an.

Folgende Rahmenzielsetzungen sind bei der Ausgestaltung und Optimierung des ÖPNV im regionalen Nahverkehrsraum zu berücksichtigen:

- Einklang mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung,
- Vorrang des Schienenpersonennahverkehrs gegenüber dem Busverkehr in den Schienenkorridoren, Ausrichtung der Nahverkehrsplanung auf die Strukturen und Angebote des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV),
- Erhöhung des Fahrgastaufkommens (ohne Ausbildungsverkehr) im Gebiet des regionalen Nahverkehrsraumes, Sicherung des heutigen Marktanteils des ÖPNV im Jedermannverkehr,
- Sicherung und weitere Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des heutigen ÖPNV-Angebotes,
- zielgerichteter Einsatz von Investitionen zum Ausbau des ÖPNV nach den Gesichtspunkten der verkehrlichen Wirksamkeit und des Nutzens im ÖPNV-Gesamtsystem,
- marktorientierte Ausgestaltung des ÖPNV-Netzes und –Angebotes unter Berücksichtigung der Sicherstellung der Grundversorgung im Nahverkehrsraum,
- Ausbau der Fahrgastinformation,
- ÖPNV-Angebote, die einem einheitlichen Tarif unterliegen, sollen auch weiterhin mit einem einheitlichen Tarif nutzbar sein,
- Abbau von Zugangshemmnissen, z. B. durch einheitliche Tarif-, Vertriebs- und Informationsangebote im gesamten regionalen Nahverkehrsraum, prioritär für die Wege in Richtung des Oberzentrums Regensburg,
- Ausbau und Verbesserung der ÖPNV-Infrastruktur zur Verbesserung der Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen,
- Sicherung und weitere Verbesserung der Kundenfreundlichkeit des ÖPNV,
- Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des ÖPNV.

## **ÖPNV-Finanzierung**

Die im Nahverkehrsplan definierten Anforderungen stellen eine Absichtserklärung der Aufgabenträger aus planerischer Sicht dar, für deren Umsetzung ein grundsätzlicher Finanzierungsvorbehalt gilt.

Das Verkehrsangebot im regionalen Nahverkehrsraum Regensburg soll auf Basis der heutigen ÖPNV-Finanzierung der jeweiligen Aufgabenträger entwickelt werden.

Die Verkehre finanzieren sich in erster Linie durch Fahrgeldeinnahmen, ergänzend durch staatliche Zuschüsse, im Übrigen durch die Aufgabenträger.

## 6 Leitbild (Qualitätsanforderungen)

Im Rahmen des RNVP werden in Anlehnung an die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern (1998) Qualitätsstandards für die Bereiche Angebots- und Beförderungsqualität festgelegt. Diese Standards dienen einerseits der Bewertung des heutigen ÖPNV-Angebotes im Nahverkehrsraum, gleichzeitig dokumentieren sie die Planungsziele des Aufgabenträgers für die Bereiche, in denen sie heute nicht eingehalten werden.

Der RNVP soll dazu beitragen, das erreichte Angebotsniveau des ÖPNV in der Region zu halten, zu pflegen und auszubauen. Eine wesentliche Zielrichtung des RNVP ist es daher, die Qualitätsziele für das ÖPNV-Angebot konkret festzulegen.

Die Qualitätsziele sollen für alle im Nahverkehrsraum in der Ist-Situation und in der Zukunft tätigen Verkehrsunternehmen gleichermaßen verbindlich sein. Gleichzeitig bieten sie den Unternehmen eine verlässliche Arbeits- und Entscheidungsgrundlage über die von den Aufgabenträgern angestrebte ÖPNV-Entwicklung.

### Anforderungen an die Erschließungsqualität

Als Standard für die ÖPNV-Erschließung wird in den Städten und Gemeinden der im Nahverkehrsraum zusammengefassten Landkreise die Anbindung aller Wohn- und Siedlungsbereiche mit mehr als 200 Einwohnern angestrebt.

**Tabelle 2: Erschließungsqualität Region Regensburg; zu Grunde zu legende Haltestelleneinzugsbereiche**

- 300 m Radius bei Haltestellen in den zentralen Bereichen der Zentren
- 500 m Radius bei Haltestellen in den Kernorten
- 700 m Radius bei Haltestellen in isoliert liegenden Ortsteilen
- 1.000 m Radius bei Bahnhöfen/ Haltepunkten im SPNV

**Tabelle 3: Erschließungsqualität Stadt Regensburg; zu Grunde zu legende Haltestelleneinzugsbereiche**

- 300 Meter Radius bei Haltestellen im Kernbereich
- 500 Meter Radius bei Haltestellen in Außenbereichen mit geringer Bebauungsdichte
- 1.000 Meter bei Bahnhöfen/ Haltepunkten im SPNV (wenn im Status Quo keine Buserschließung vorhanden ist)

### Mindestanforderung an die Bedienungsqualität

Für den Bereich Region bestehen folgende Anforderungen. Diese können bei entsprechenden Nachfragepotenzialen auch deutlich überschritten werden. Im Einzelfall ist ein Unterschreiten zulässig, wenn die Nachfragepotenziale zu gering sind bzw. ein ausgesprochen ungünstiges Kosten-Ertrags-Verhältnis bei der Erfüllung der Mindeststandards entstehen würde.

**Tabelle 4: Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit zum Mittel-/ Oberzentrum nach Ortsgrößenklassen (Zeitfenster NVZ Region)**

Ortsgrößenklasse	Anzahl der Fahrtenpaare / Werktag <sup>7</sup>	Anforderung an Vertaktung
200 – 1.000 EW	4 – 6	Bei der Fahrplangestaltung soll mindestens eine Hin- und eine Rückfahrt am Vormittag und mindestens eine Hin- und eine Rückfahrt am Nachmittag vorgesehen werden
1.000 – 3.000 EW	6 – 8	zweistündliches Angebot, Verdichterfahrten in der HVZ
3.000 – 7.500 EW	8 – 10	weitgehend stündliches Angebot
> 7.500 EW	12 – 14	Studentakt

Für den Stadtverkehr Regensburg werden folgende Zielwerte der Bedienungsqualität im Betriebszeitfenster 6.00 – 19.00 Uhr zugrunde gelegt:

- Als Grundbedienung für die dicht besiedelten Wohngebiete sowie die übrigen relevanten Ziele in Regensburg wird in Richtung Zentrum ein 10-Minuten-Takt sowohl in der HVZ als auch in der NVZ angestrebt (ggf. als räumliche Überlagerung von zwei 20-Minuten-Takt-Linien, auch mit unterschiedlichen Linienwegen mit gleicher Richtung).
- In Gebieten mit mittlerer Siedlungsdichte soll als Zielwert ein 20-Minuten-Takt angestrebt werden.
- In den Randgebieten der Stadt mit abnehmender Siedlungsdichte ist eine bedarfsorientierte Taktstruktur über den Tag anzustreben. Hier ist mindestens ein 60 - Minuten-Takt anzustreben.
- Samstags ist während der Ladenöffnungszeiten mindestens ein Angebot wie in der NVZ zu gewährleisten. Außerhalb der Ladenöffnungszeiten sowie an Sonn- und Feiertagen ist als Mindestangebot das SVZ-Angebot zu definieren.

<sup>7</sup> als Summe über die jeweilige Verkehrszeit

### Anforderung an die Verbindungsqualität

Die Beförderungszeiten aus allen Bereichen des Stadtgebietes in Regensburg zur Innenstadt sollten nicht mehr als 20 Minuten betragen.

Die Ortsteile im Landkreis Regensburg sowie die angrenzenden Gemeinden des Nahverkehrsraums sollen mit einem akzeptablen Zeitaufwand an die zentralen Orte angebunden werden. In Anlehnung an die Leitlinie sollen das Oberzentrum Regensburg innerhalb von 60 Minuten aus allen Ortsteilen mit mehr als 200 Einwohnern sowie das Mittelzentrum Neutraubling innerhalb von 40 Minuten aus allen Ortsteilen mit mehr als 200 Einwohnern im Mittelbereich erreicht werden. Für alle Ortsteile (>200 Ew.) mit einer Entfernung von mehr als 5 Straßenkilometern bis zum Gemeindezentrum soll eine entsprechende ÖPNV-Anbindung mit einer maximalen Reisezeit von 30 Minuten gewährleistet werden.

Für die Städte und Gemeinden der Landkreise werden bzgl. der Umsteigenotwendigkeit zur Zielerreichung folgende Zielwerte angestrebt:

**Tabelle 5: Anzustrebende Anzahl der maximal zulässigen Umsteigevorgänge**

Verbindung	maximal anzustrebende Umsteigevorgänge
Kleinzentren ↔ Mittel-/ Unterzentrum	0
sonstige Orte/ Ortsteile ↔ Mittel-/ Unterzentrum	1
Mittelzentren ↔ Oberzentrum	0
Unter-/ Kleinzentren ↔ Oberzentrum	1
sonstige Orte/ Ortsteile ↔ Oberzentrum	2

### Anforderungen an die Beförderungsqualität

Die neu anzuschaffenden Busse sollen den folgenden Standards entsprechen<sup>8</sup>:

- Niederflurfahrzeuge mit ausklappbarer Rampe,
- Kinderwagen- und Rollstuhlstellplatz sowie Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste,
- digitale akustische und visuelle Fahrgast-Informationssysteme (inkl. guter Hör- bzw. Lesbarkeit für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste),
- Anlage zur Verbesserung des Raumklimas oder Klimaanlage,
- Kommunikationstechnik.

Bei der Fahrgastinformation soll in allen Fahrzeugen ein rechnergesteuertes Betriebsleitsystem vorgehalten bzw. geschaffen werden.

<sup>8</sup> Eine Ausnahme hiervon gilt für Fahrzeuge, die auf Linien mit dominierendem Schülerverkehr eingesetzt werden.

Die Haltestellen im regionalen Nahverkehrsraum sollen hinsichtlich Erreichbarkeit, sozialer Sicherheit, Aufenthaltsqualität, Kundenservice und Nutzerinformation überprüft und ggf. verbessert werden. Priorität besitzen dabei die Haltestellen mit den höchsten Fahrgastpotenzialen, die zentralen Haltestellen sowie Haltestellen mit sozialem Umfeld (z. B. Krankenhäuser, Altenheime etc.).

Für besonders aufkommensstarke Haltestellen im Stadt- und Regionalverkehr sind dynamische Fahrgastinformationen vorzusehen, die die aktuellen Abfahrtszeiten in Echtzeit abbilden.

Bei Neu- bzw. Umbau von Haltestellen sind diese als „weitgehend barrierefreie“ Haltestellen auszubilden.

Folgende Aspekte sind für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen bei der Haltestellengestaltung von besonderer Bedeutung:

- Weitgehend barrierefreie und übersichtliche Gestaltung des Haltestellenbereichs sowie der Zugangswege,
- geringe Höhenunterschiede zwischen Haltestellenkante und Fahrzeugeinstieg,
- kurze und stufenfreie Umsteigewege an Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion,
- lesbare und begreifbare Fahrgastinformationen,
- kontrastierende, taktile und akustische Orientierungshilfen für Blinde, Seh- und Hörbehinderte und
- geeignete Bedienungshöhen bei Automaten sowie gut einseh- und lesbare Haltestellenbeschriftungen.

## 7 Analyse

Auf Basis der Qualitätsanforderungen aus dem Leitbild wurde das ÖPNV-Angebot im regionalen Nahverkehrsraum bewertet.

### Zusammenfassung der Stärken und Schwächen im ÖPNV in der Region Regensburg

#### Allgemeines

<b>Stärken des ÖPNV</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• insgesamt gutes Angebot</li> <li>• radiale Netzstruktur mit Ausrichtung auf Oberzentrum Regensburg</li> <li>• Vertaktung der Linien auf den Hauptachsen (z. B. Regensburg – Schwandorf, Regensburg – Wörth, Regensburg – Neutraubling, Regensburg – Bad Abbach)</li> <li>• Angebot in der Schwachverkehrszeit auf den Hauptachsen</li> <li>• Organisation über Regensburger Verkehrsverbund mit einheitlichem Tarif, Planung, Information und Vertrieb in weiten Teilen des RNVR</li> <li>• SPNV im Nahverkehrsraum in RVV integriert</li> </ul>
<b>Schwächen des ÖPNV</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• gravierend problematische Gesamtsituation an der maßgeblichen Verknüpfungshaltestelle Hauptbahnhof/ Albertstraße</li> <li>• fehlende Querbeziehungen und Verknüpfungen, u. a. zu SPNV-Haltepunkten und in die Mittel- und Unterzentren (z. B. Eggmühl, Sünching, Schwandorf Bahnhof)</li> <li>• keine deutliche Hervorhebung der Qualitäten im Regionalverkehr auf den Hauptrelationen („Hauptlinien“ sind nicht erkennbar)</li> <li>• mehrere Tarifgemeinschaften im RNVR</li> </ul>

#### Erschließungswirkung/ Erreichbarkeit

<b>Stärken des ÖPNV</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• gute Erschließung der Städte und Gemeinden im regionalen Nahverkehrsraum</li> <li>• zentrale Siedlungsbereiche sowie dichter besiedelte Gebiete überwiegend erschlossen</li> <li>• wichtige Ziele in Regensburg (Altstadt, Uni, Klinikum, DEZ) aus dem RNVR weitgehend direkt oder mit Umstieg am Hbf/ Albertstraße erreichbar</li> <li>• Verknüpfungspunkt Obertraubling ermöglicht Querverbindungen nach Neutraubling aus dem südlichen Landkreis Regensburg</li> </ul>
<b>Schwächen des ÖPNV</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erschließungsdefizite für Bereiche mit deutlich mehr als 200 EW:             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Wenzenbach – OT Probstberg</li> <li>○ Mallersdorf-Pfaffenberg – Bereich J.-Feldschmidt-Straße/ J.-Bräu-Straße/ Hochstraße</li> </ul> </li> <li>• fehlende ÖPNV-Anbindung von Einrichtungen mit hohem Besucheraufkommen im Freizeitverkehr (z. B. Walhalla, Nepal-Himalaya-Pavillon)</li> </ul>

**Bedienungs- und Verbindungsqualität/ Fahrplantransparenz**

<b>Stärken des ÖPNV</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• bis auf wenige Ausnahmen gute Anbindung der größeren Orte (&gt; 2000 EW) an das Oberzentrum (OZ) Regensburg</li> <li>• Reisezeit zum OZ Regensburg aus allen Orten des Landkreises Regensburg unter 60 Minuten, aus den zentralen Bereichen der Orte außerhalb des LK Regensburg unter 60 Minuten</li> <li>• OZ Regensburg aus allen Bereichen des Landkreises Regensburg überwiegend ohne Umstieg, in Ausnahmen mit einem Umsteigevorgang zu erreichen; aus den zentralen Bereichen der Orte außerhalb des LK Regensburg mit einem Umsteigevorgang</li> <li>• direkte und schnelle Anbindung von Schwandorf, Straubing, Maxhütte, Parsberg, Abensberg und Neustadt a. d. D und Saal a. d. D. an OZ Regensburg</li> <li>• auf Hauptachsen auch nach 19.00 Uhr und am Wochenende Angebot vorhanden</li> <li>• Nachtangebot von Samstag auf Sonntag auf wichtigen Relationen vorhanden</li> </ul>
<b>Schwächen des ÖPNV</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Defizite in der Bedienungsqualität zum OZ Regensburg                         <ul style="list-style-type: none"> <li>○ tlw. fehlende Rückfahrtmöglichkeiten am Vormittag zu Orten mit mehr als 1.000 Einwohnern</li> <li>○ keine durchgehend vertaktete Verbindung zum Bf. Eggmühl aus Schierling und Langquaid</li> <li>○ Bedienungslücken vorhanden (z. B. aus Brennbereichen, Thalmassing, Nittenau, Falkenstein, Rain, Langquaid)</li> </ul> </li> <li>• Defizite in der Verbindungsqualität zum MZ Neutraubling (aus Mittelbereich)                         <ul style="list-style-type: none"> <li>○ tlw. längere Fahrzeit als 40 Minuten</li> <li>○ keine Direktverbindung aus Mintraching und Sünching</li> </ul> </li> <li>• Defizite in der Verbindungsqualität zum OZ Regensburg                         <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Reisezeit von mehr als 60 Minuten aus kleineren Orten/ Ortsteilen außerhalb des Landkreises Regensburg</li> <li>○ aus Mallersdorf-Pfaffenberg und Kelheim werden die geforderte Anzahl an Umsteigevorgängen überschritten, dennoch sind die vorhandenen Verbindungen schneller als eine direkte Busverbindung</li> </ul> </li> </ul>

**ÖPNV-Infrastruktur/ Beförderungsqualität**

<b>Stärken des ÖPNV</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• weitgehend flächendeckende Ausstattung der SPNV-Haltepunkte mit P+R- und B+R-Anlagen</li> </ul>
<b>Schwächen des ÖPNV</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausstattung und Gestaltung Verknüpfungspunkt Obertraubling unattraktiv</li> <li>• keine Beschleunigungsmaßnahmen auf verspätungsanfälligen Strecken außerhalb Regensburgs</li> <li>• Haltestellen- und Fahrzeugausstattung im Regionalverkehr weitgehend nicht barrierefrei</li> </ul>

## Servicequalität

<b>Stärken des ÖPNV</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• weitgehend flächenhaft Vertriebs- und Informationsstellen im RVV-Gebiet</li> <li>• Herausgabe RVV-Fahrplanbuch sowie Fahrplanbücher der Landkreise Straubing-Bogen, Kelheim und Neumarkt sowie der Stadt Straubing</li> <li>• Fahrgastinformationen über Internetseiten des RVV, der VGN sowie der Verkehrsgemeinschaften Cham, Straubinger Land und Kelheim sowie kostenloser Telefonservice (in Kelheim)</li> </ul>
<b>Schwächen des ÖPNV</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• An den Haltestellen des Regionalverkehrs i. d. R. nur ein Grundangebot an Fahrplan-/ Liniennetz- und Tarifinformationen vorhanden</li> <li>• dynamische bzw. gebietsbezogene Fahrplaninformationen fehlen</li> <li>• fehlende Informationen zum Linienweg und Haltestellen im Bus</li> <li>• dynamische Anschlussicherung nicht vorhanden</li> </ul>

## Zusammenfassung der Stärken und Schwächen im ÖPNV in der Stadt Regensburg

### Allgemein

<b>Stärken des ÖPNV</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• insgesamt hohe Systemwirksamkeit des ÖPNV in Bezug auf Stadtgröße</li> <li>• überdurchschnittlich hohe Erschließungswirkung im Vergleich zu Städten gleicher Größenordnung</li> <li>• ca. 95 % der Einwohner leben im Einzugsbereich einer Haltestelle</li> <li>• Netzstruktur mit klarer radiale Ausrichtung auf die Innenstadt, kleinteilige Netzstruktur mit wenigen Lücken in den Stadtteilen</li> </ul>
<b>Schwächen des ÖPNV</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• gravierend problematische Gesamtsituation an der maßgeblichen Verknüpfungshaltestelle Hauptbahnhof/Albertstraße             <ul style="list-style-type: none"> <li>- polyzentrische Verteilung der Abfahrtspositionen</li> <li>- weite Wege für Umsteiger</li> <li>- stark eingeschränkte Leistungsfähigkeit für Stadtbusverkehr</li> <li>- keine durchgehend barrierefreie Gestaltung</li> <li>- Defizite bzgl. Fahrgastkomfort</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Haltestellen im Stadtgebiet sind weitgehend nicht barrierefrei</li> </ul>

**Netzstruktur/ Erschließungswirkung/ Erreichbarkeit**

<b>Stärken des ÖPNV</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• nahezu flächenhafte Erschließung der Wohngebiete; lediglich kleinere Siedlungsbereiche mit Erschließungslücken</li> <li>• geringes Umsteigeerfordernis durch Vorhandensein von Durchmesserlinien</li> <li>• weitere Umsteigepunkte mit gesicherten Anschlüssen an Haltestellen in peripherer Lage außerhalb der Innenstadt</li> <li>• Altstadt ist aus allen Stadtbezirken direkt/ ohne Umsteigen erreichbar (westliche Altstadt aus dem Stadtnorden derzeit nur mit erheblichen Fahrzeitverlängerungen wegen der Sperrung der Steinernen Brücke)</li> <li>• direkte Anbindung Universität, erreichbar aus allen Stadtbezirken mit max. einem Umstieg</li> <li>• direkte Anbindung Klinikum, erreichbar aus allen Stadtbezirken mit max. einem Umstieg</li> </ul>
<b>Schwächen des ÖPNV</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erreichbarkeitsnachteile südwestliche Altstadt und Justizzentrum (von den meisten Linien nicht umsteigefrei erreichbar)</li> <li>• Gewerbegebiet am Ostbahnhof ist im ÖPNV im Vergleich zu anderen Gewerbegebieten nur eingeschränkt erreichbar</li> <li>• Erschließungsdefizit im Bereich südlicher Universitäts-Campus (Privatstraße)</li> <li>• keine optimale Anbindung des Fachmarkstandortes Bajuwarenstraße (langer Haltestellenabstand)</li> <li>• Erschließungslücken in einzelnen Stadtbezirken (z. B. Kasernenviertel, Großprüfening, Westenviertel, Galgenberg)</li> <li>• Altstadtbus: Erreichbarkeitsnachteile einzelner Ziele der zentralen Altstadt durch Schlaufenführung und Einrichtungsverkehr</li> <li>• keine optimale Anbindung des Studentenwohnheims und von Teilen des Bezirksklinikums in der Ludwig-Thoma-Straße (langer Haltestellenabstand)</li> </ul>

**Bedienungsqualität/ Fahrplantransparenz**

<b>Stärken des ÖPNV</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• weitgehend gutes Bedienungsangebot in den meisten Stadtbezirken</li> <li>• weitgehend einheitliche Taktstruktur (10´-/ 20´-Takt Mo.-Fr., 20´/ 30´Takt Samstag)</li> <li>• Nachtangebot von Samstag auf Sonntag durch Regionalverkehr als Grundangebot gewährleistet</li> </ul>
<b>Schwächen des ÖPNV</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine Direktverbindung westlicher Teil Burgweintings in Richtung Innenstadt</li> <li>• Linie 1: Endschlaufen mit betrieblichen Endhaltestellen und langen Standzeiten (Aufenthalt oder Umsteigen für Fahrgäste)</li> <li>• z.T. variierende Taktfamilie an unterschiedlichen Verkehrstagen, aus Fahrgastsicht nicht optimal (Mo-Fr 10´/ 20´-Takt bzw. 30´-Takt; Sa/ So tlw. 15´/ 20´-Takt bzw. 20´/ 30´-Takt)</li> <li>• Angebot im Nachtverkehr nicht umfassend am potenziellen, großstadttypischen Bedarf ausgerichtet</li> </ul>

## ÖPNV-Infrastruktur/ Beförderungsqualität

<b>Stärken des ÖPNV</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• moderne Busflotte</li> <li>• alle Busse der RVB sind Niederflurbusse</li> <li>• fast 50 % aller Haltestellen im Stadtgebiet sind mit Wartehallen ausgestattet</li> </ul>
<b>Schwächen des ÖPNV</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• sehr weitläufige Haltestellensituation im Bereich der zentralen Umsteigestation Hauptbahnhof/ Albertstraße (Verteilung der Richtungshaltestellen an jeder Zufahrt)</li> <li>• zentraler Bustreff Albertstraße hinsichtlich Leistungsfähigkeit stark eingeschränkt <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Probleme im betrieblichen Ablauf (gravierender Platzmangel, stark eingeschränkte Leistungsfähigkeit, starke Einschränkung für System- und Fahrplanplanung)</li> <li>○ Haltestellenbereiche sind tlw. nicht direkt anfahrbar (Fahrgäste müssen von Fahrbahn einsteigen)</li> </ul> </li> <li>• Haltestellen im Stadtgebiet weitgehend nicht barrierefrei im Sinne BGG <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Haltestellen in der Altstadt ebenerdig</li> <li>○ hoher Anteil an zu kurzen Busbuchten (Haltestellenkante fahrdynamisch nicht parallel anfahrbar)</li> </ul> </li> <li>• komplizierte, weitläufige Haltestellensituation im Bereich Steinweg/Drehergasse (vier Haltepositionen, bei Umstieg tlw. Überquerung 4-spuriger Fahrbahn erforderlich)</li> <li>• unübersichtliche Haltestellensituation Haltestellen im <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Bereich Hans-Hayder-Straße/ Isarstraße/ Nordgaustraße (Linien halten richtungsbezogen an einer der Haltestellen),</li> <li>○ Bereich Dachauplatz (getrennte Abfahrtspositionen, unübersichtlicher Gesamteindruck)</li> </ul> </li> </ul>

## Servicequalität

<b>Stärken des ÖPNV</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausstattung vieler Haltestellen mit Witterungsschutz/ Wartehalle (annähernd 50 % aller Haltestellen)</li> <li>• DFI an den wichtigen Haltestellen</li> <li>• Hauptbahnhof, ZOB Albertstraße sowie diverse Haltestellen im Stadtverkehr mit Videoüberwachung für Betriebsablauf (Fahrgastsicherheit als Nebeneffekt)</li> <li>• weitgehend transparente Tarifstruktur</li> <li>• viele Vertriebsstellen im Stadtgebiet (private Partner)</li> <li>• Fahrscheinautomaten an aufkommensstarken Haltestellen</li> <li>• schematische Liniennetzpläne an den Haltestellen</li> </ul>
<b>Schwächen des ÖPNV</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionalbus nicht in DFI integriert</li> </ul>

## Wesentliche Zukunftsherausforderungen

Für die Nahverkehrsplanung lassen sich aus der zukünftigen Entwicklung der Region Regensburg folgende grundsätzlichen Entwicklungen ableiten:

- Weitgehend stabile Nachfrage im Jedermannverkehr aufgrund der allgemeinen Bevölkerungsentwicklung
- Rückgang der Schülerzahlen und damit auch der beförderungspflichtigen Fahrschüler sowie
- Zunahme der älteren Bevölkerungsschichten in Zusammenhang mit einer Zunahme des Motorisierungsgrades in diesen Schichten.

Darüber hinaus müssen folgende grundlegenden Entwicklungen der Schulstruktur mit Auswirkungen auf die Schülerbeförderung berücksichtigt werden:

- Ausweitung des Nachmittagsunterrichtes
- Entwicklungen im Hauptschulbereich (Einrichtung von Mittelschulen)
- Einführung G8 (Abschluss der Umstellung im Jahr 2011) und den damit verbundenen doppelten Abiturjahrgängen. Im darauffolgenden Schuljahr werden entsprechend weniger Schüler an den Gymnasien sein.
- Rückgang der Schülerzahlen im Gymnasialbereich

Für das ÖPNV-System in der Stadt Regensburg besteht eine wesentliche Herausforderung darin, dass die prognostizierten, aus den weiteren Bevölkerungszuwächsen generierten ÖPNV-bezogenen Nachfragezuwächse einen nicht unerheblichen Druck auf das vorhandene ÖPNV-System ausüben werden. Das ÖPNV-System scheint jedoch im Status Quo bereits auf den Hauptachsen und im Altstadtbereich ausgelastet zu sein. Es besteht das nicht zu unterschätzende Risiko, dass die weiteren Mobilitätszuwächse im ÖPNV in Teilabschnitten des Systems nur bedingt ohne Komfort- und Attraktivitätseinbußen verkraftbar sein werden. Neben Fragen der Beförderungskapazitäten ist hierfür v. a. auch die Schaffung einer deutlich leistungsfähigeren Infrastruktur am regionalen Verknüpfungspunkt Hauptbahnhof/ Albertstraße eine wesentliche Voraussetzung.

Das städtische Ziel einer Erhöhung des Modal-Split-Anteils des ÖPNV wird darüber hinaus auch von der Wiederherstellung einer altstadtnahen Donauquerung in Form einer Ersatztrasse für den ÖPNV abhängen.<sup>9</sup> Im Falle einer Nichtrealisierung dieser wichtigen Brückeninfrastruktur müssten, um den Modal-Split im gesamtstädtischen Rahmen zumindest stabil halten zu können, die Nachfrageverluste (welche durch die unattraktivere Linienführung über die Nibelungenbrücke hervorgerufen werden) durch Nachfragegewinne in anderen Stadtbereichen kompensiert werden. Diese Nachfragegewinne wären jedoch nicht zum „Nulltarif“ generierbar, sondern würden nur mit Angebotsverbessere-

<sup>9</sup> im Sommer 2008 ist die Steinerne Brücke aus Sicherheitsgründen für jeglichen Kfz-Verkehr gesperrt worden.

rungen erzielt werden können, die eine verhältnismäßig hohe Gegenfinanzierung erfordern.

Dem Ausbau der Leistungsfähigkeit des städtischen ÖPNV-Systems auf den Hauptkorridoren (z. B. Universität) kommt im Kontext mit nachfragewirksamen Angebotsverbesserungen unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit eine hohe Bedeutung zu.

Ein Verharren im Status Quo birgt hingegen das Risiko einer sukzessiven (temporären) Überlastung des ÖPNV-Systems, was in Folge der eintretenden Komfort- und Attraktivitätseinbußen zu einem schleichenden Negativprozess führen kann.

## 8 Entwicklungskonzeption

Im Rahmen der Weiterentwicklung soll das etablierte ÖPNV-Netz

- in Korridoren mit einer überdurchschnittlich hohen zu erwartenden Fahrgastnachfrage angebotsorientiert weiterentwickelt werden,
- in eher ländlich geprägten, einwohnerschwächeren Räumen bedarfsorientiert zur Sicherung der Mobilitätsbedürfnisse insbesondere der nichtmotorisierten Bevölkerung gestaltet werden.

### Hierarchisierung des ÖPNV-Systems

Den verschiedenen Anforderungen an das ÖPNV-Netz und den unterschiedlichen Nachfragepotenzialen im Regionalen Nahverkehrsraum Regensburg soll durch eine differenzierte Systemstruktur des Angebotes mit dem Ziel einer stärkeren Ausrichtung auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der heutigen Fahrgäste und potenziellen neuen Nutzer Rechnung getragen werden.

Unter Einbeziehung der Bedienungsqualität, der zentralörtlichen Gliederung und der Raumstruktur sowie der bestehenden Verkehrsströme und aktivierbaren Potenziale erfolgt eine Differenzierung in

- regionales Hauptnetz und
- regionales Ergänzungsnetz sowie

in der Stadt Regensburg in

- städtisches Hauptnetz und
- städtisches Ergänzungsnetz.

Das regionale Hauptnetz beinhaltet neben dem SPNV Buslinien mit ausgeprägten regionalen Verkehrsaufgaben und einer entsprechenden vorhandenen Nachfrage bzw. zu erwartenden Nachfragepotenzialen. Sie stellen die Verbindungen zwischen den verschiedenen Zentren im Nahverkehrsraum und der Stadt Regensburg dar und schaffen auch wichtige Verbindungen in die anderen Zentren im Nahverkehrsraum. Es handelt sich dabei um Linien, die ein angebotsorientiertes Taktangebot aufweisen.

Tabelle 6: Anforderungen an das regionale Hauptnetz

Verkehrszeit	Anforderung
<b>Hauptverkehrszeit (HVZ)</b>	angebotsorientierte Bedienung mind. im 60 Min.-Takt Abweichungen in den Schulverkehrszeiten sind möglich
<b>Normalverkehrszeit (NVZ)</b>	angebotsorientierte Bedienung mind. im 60 Min.-Takt
<b>Schwachverkehrszeit (SVZ)</b>	bedarfsorientierte Bedienung

Tabelle 7: Korridore im regionalen Hauptnetz

• Regensburg – Donaustauf – Wörth
• Regensburg – Pettendorf – Pielenhofen
• Regensburg – Lappersdorf – Hainsacker
• Regensburg – Hainsacker – Wolfsegg
• Regensburg – Lappersdorf – Kallmünz
• Regensburg – Bad Abbach
• Regensburg – Lappersdorf – Regendorf
• Regensburg – Obertraubling – Alteglofsheim – Hagelstadt
• Regensburg – Deuerling – Hemau
• Regensburg – Obertraubling – Neutraubling – Regensburg
• Regensburg – Wenzenbach – Bernhardswald
• Regensburg – Zeitlarn – Regenstauf
• Regenstauf – Maxhütte-Haidhof – Burglengenfeld – Teublitz – Schwandorf
• Kelheim – Saal a. d. Donau

Das regionale Ergänzungsnetz umfasst Linien mit regionalen und untergeordneten lokalen Verkehrsaufgaben. Es handelt sich um bedarfs- und angebotsorientiert gestaltete Linien mit Verbindungs- und Erschließungsfunktion. Von den Linien des regionalen Ergänzungsnetzes ist ein möglichst direkter Übergang zu den Linien im regionalen Hauptnetz an geeigneten Schnittstellen zu gewährleisten.

Tabelle 8: Anforderungen an das regionale Ergänzungsnetz

<b>Hauptverkehrszeit (HVZ)</b>	mind. im 120 Minuten-Takt oder zweistündliche Bedienung Abweichungen in den Schulverkehrszeiten sind möglich
<b>Normalverkehrszeit (NVZ)</b>	mind. im 120 Minuten-Takt oder zweistündliche Bedienung
<b>Schwachverkehrszeit (SVZ)</b>	ggf. bedarfsorientierte Bedienung

**Tabelle 9: Korridore im regionalen Ergänzungsnetz**

• (Regensburg –) Obertraubling – Mintraching – Mötzing – Sünching
• Langquaid - Schierling – Eggmühl
• Regensburg – Sinzing – Viehhausen
• Regensburg – Haugenried
• (Regensburg -) Barbing/ Neutraubling – Pfatter
• (Regensburg –) Donaustauf – Altenthann – Pfaffenfang
• Riedenburg – Kelheim
• Ihrlerstein – Kelheim

Im städtischen ÖPNV-System wird ein Hauptnetz festgelegt, welches die Hauptnachfrageachsen abbildet sowie die einwohnerstarken Wohnquartiere und die publikumsintensiven Einrichtungen anbindet. Auf das Hauptnetz sollen sich prioritär die Maßnahmen zur Verbesserung des städtischen ÖPNV fokussieren.

Das Hauptnetz soll in den Hauptverkehrszeit (HVZ) grundsätzlich im 10-Minuten-Takt und in der Nebenverkehrszeit (NVZ) als Zielsetzung, zumindest mittelfristig, ebenfalls durchgängig im 10-Minuten-Takt bedient werden.

**Tabelle 10: Achsen und Linien im städtischen Hauptnetz**

• Hauptbahnhof/ Albertstraße – Weißenburgstraße – Nibelungenbrücke – Nordgaustraße – Isarstraße – Brandlberger Straße – Sandgasse - Ostpreußenstraße – Pommernstraße
• Hauptbahnhof/ Albertstraße – Dachauplatz – Schmetzerstraße – Straubinger Straße – Irler Höhe
• Hauptbahnhof/ Albertstraße – Stobäusplatz – Landshuter Straße – Burgweinting
• Hauptbahnhof/ Albertstraße – Galgenbergbrücke – Universität – Klinikum
• Hauptbahnhof/ Albertstraße – Dachauplatz – Donauparallele – Arnulfplatz – Justizgebäude – Wolfgangschule – (Universität –) Karl-Stieler-Straße (–Graß)
• Hauptbahnhof/ Albertstraße – Galgenbergbrücke – Bischof-Konrad-Straße – Buchberger Allee – Königswiesen
• Hauptbahnhof/ Albertstraße – Dachauplatz – Donauparallele – Arnulfplatz – Dr.-Johann-Maier-Straße – Clermont-Ferrand-Allee – Boessnerstraße – Weinweg - Wernerwerkstraße
• Hauptbahnhof/ Albertstraße – Dachauplatz – Donauparallele – Arnulfplatz – Prüfeninger Straße – Rennweg (- Roter-Brach-Weg)

Die anderen im Stadtgebiet verkehrenden Stadtverkehrslinien werden dem Ergänzungsnetz zugeordnet. Diese sollen zur Gewährleistung der Systemkompatibilität in der Taktfamilie des 10-, 20-, 60-Minuten-Taktes verkehren.

Weiterhin sind Regionalverkehrslinien, welche Verkehrsaufgaben im unmittelbaren Stadt-Umland-Verkehr erfüllen, dem städtischen Ergänzungsnetz zuzuordnen:

**Tabelle 11: Achsen und Linien im städtischen Ergänzungsnetz**

<ul style="list-style-type: none"> <li>Linie 5: Hauptbahnhof – Dachauplatz – Minoritenweg – Weißenburgstraße – Nibelungenbrücke – Nordgaustraße – Donauuferstraße – Schwabelweis (- Wörth)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Linie 12: Hauptbahnhof – Dachauplatz – Donauquerung – Frankenstraße – Niederwinzer – Oberwinzer (– Pettendorf); Führung abhängig von Entscheidung zur „altstadtnahe Donauquerung“</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Linie 13: Hauptbahnhof – Arnulfsplatz – Donauquerung – Drehergasse – Lappersdorfer Straße (– Lappersdorf); Führung abhängig von Entscheidung zur „altstadtnahe Donauquerung“</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Linie 16: Ernst-Reuter-Platz/ Hauptbahnhof – Kumpfmühler Brücke – Augsburg Straße (- Pentling)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Linie 17: Hauptbahnhof – Arnulfsplatz – Donauquerung – Schelmengraben (– Lappersdorf); Führung abhängig von Entscheidung zur „altstadtnahe Donauquerung“</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Linien 30/ 31: Hauptbahnhof – Stobäusplatz – Straubinger Straße – Barbing - Neutraubling – Obertraubling – Burgweinting – Landshuter Straße – Stobäusplatz – Hauptbahnhof</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Linie 32: Hauptbahnhof – Stobäusplatz – Straubinger Straße – IKEA<sup>10</sup></li> </ul>

**Verknüpfungssystematik**

Systematische Übergänge innerhalb des Bussystems sowie zwischen SPNV und/ oder Busverkehr sollen ein „Fahren im System“ ermöglichen. Dabei werden Verknüpfungspunkte entsprechend der jeweiligen Verknüpfungsfunktion unterschieden:

**Tabelle 12: Verknüpfungspunkte**

Regionaler Verknüpfungspunkt	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Regensburg, Hbf. / Albertstr./ E.-Reuter-Platz</li> </ul>	
Verknüpfungspunkte I. Ordnung	
In der Region Regensburg	In der Stadt Regensburg
<ul style="list-style-type: none"> <li>Regenstauf, Bahnhof/ Post</li> <li>Obertraubling, Abzw. Niedertraubling</li> <li>Schwandorf, Bahnhof</li> <li>Straubing, Bahnhof</li> <li>Kelheim, Wöhrdplatz</li> <li>Maxhütte-Haidhof, Bahnhof</li> <li>Saal a. d. Donau, Bahnhof</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Arnulfsplatz</li> <li>Universität (nach Ausbau zur ZOH)</li> <li>Friedenstraße/ Galgenberg Brücke (Rückseite Hauptbahnhof)</li> </ul>

<sup>10</sup> Linie bedient lediglich das Stadtgebiet, ist aber betrieblich und Konzessionsrechtlich mit einer Regionallinie verbunden

Verknüpfungspunkte II. Ordnung	
In der Region Regensburg	In der Stadt Regensburg
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Donaustauf, Bayerwaldstraße</li> <li>• Hagelstadt, Bahnhof</li> <li>• Sünching, Bahnhof</li> <li>• Eggmühl, Bahnhof</li> <li>• Sinzing, Bahnhof</li> <li>• Obertraubling, Kirche</li> <li>• Parsberg, Bahnhof</li> <li>• Etterzhausen, Bahnhof</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Klenzestraße (Tendenz: Verknüpfungspunkt I. Ordnung)</li> <li>• Benzstraße (Tendenz: Verknüpfungspunkt I. Ordnung)</li> <li>• Isarstraße/ Nordgaustraße/ Hans-Hayder-Straße (abhängig von der Entscheidung „altstadtnahe Donauquerung“)</li> <li>• Loisachstraße</li> <li>• Weichs</li> <li>• Dachauplatz</li> <li>• Weißenburgstraße</li> <li>• Stobäusplatz</li> <li>• Justizgebäude</li> <li>• Lilienthalstraße</li> <li>• Friedrich-Viehbacher-Allee</li> <li>• Steinweg (abhängig von Entscheidung zur „altstadtnahe Donauquerung“)</li> </ul>

Im Stadtgebiet Regensburg sind des Weiteren „Regensburg-Burgweinting“, Regensburg-Prüfening“ und „Regensburg-Walhallastraße/ Gewerbepark (bei Realisierung) als ergänzende Verknüpfungspunkte mit dem SPNV definiert.

## 8.1 Maßnahmen in der Region Regensburg

### Regional bedeutsame Maßnahmenbereiche

Maßnahme A1	Ausweitung des Abendangebotes (montags – freitags)
Maßnahme A2	Ausweitung des Spät- und Nachtschwärmerangebotes des RVV auf die Nächte Freitag/ Samstag und ggf. vor Wochenfeiertagen
Maßnahme A3	Verbesserung und Überarbeitung des Bedienungsangebotes an Samstagen
Maßnahme A4	Verbesserung und Überarbeitung des Bedienungsangebotes an Sonn- und Feiertagen
Maßnahme A5	Einrichtung saisonaler Bedienungsangebote im Freizeitverkehr
Maßnahme A6	Einrichtung von Schnellbus-Angeboten (montags – freitags) im Nahverkehrsraum Regensburg
Maßnahme A7	Anpassung ÖPNV auf SPNV-Zielkonzepte 2012/ 2014 (Regensburger Stern, Chamer Spinne, Vogtlandbahn)
Maßnahme A8	Weiterentwicklung alternativer Bedienungsformen

### Lokale Maßnahmen im Landkreis Regensburg

Maßnahme R1	Verbesserung der Erschließungsqualität in peripher gelegenen Siedlungsbereichen
Maßnahme R2	Erschließung Neutraubling, Bereich Birkenfeld
Maßnahme R3	Verbesserung der Erschließung des Krankenhauses in Donaustauf
Maßnahme R4	Erschließung Tegernheim, Bereich Wengert/ Am Mittelberg/ Weinbergstraße
Maßnahme R5	Erschließung Regenstauf, GE Regenstauf Süd (Bereich Benzstraße)
Maßnahme R6	Verdichtung des Bedienungsangebotes auf ausgewählten Buslinien
Maßnahme R7	Linien RVV-26 und RVV-27: Verdichtung des Bedienungsangebotes, Ausrichtung des Fahrplanangebotes auf den SPNV am Bahnhof Sinzing
Maßnahme R8	Linie RVV-29: Neuordnung des Bedienungsangebotes, bedarfsgerechte Ausweitung des Angebotes
Maßnahme R9	Linie RVV-33: Neuordnung des Bedienungsangebotes, bedarfsgerechte Ausweitung des Angebotes in und aus Richtung Regensburg und Neutraubling
Maßnahme R10	Linien RVV-34 und 35: Prüfung einer geänderten Linienführung unter Berücksichtigung der neuen Ostumgehung in Regensburg
Maßnahme R11	Linien RVV-36 und 37: Grundlegende Überarbeitung und bedarfsgerechte, teilweise kombinierte, Ausweitung des Angebotes in und aus Richtung Regensburg und Neutraubling
Maßnahme R12	Linien RVV-41/ 42/ 43: Abstimmung des Angebotes
Maßnahme R13	Verbesserung der Reisezeiten zum MZ Neutraubling von Aufhausen (Gemeinde > 1.000 EW)
Maßnahme R14	Verbesserung der Verbindungsqualität von Mintraching und Sünching zum MZ Neutraubling (Gemeinde > 1.000 EW)
Maßnahme R15	Verbesserung der Verknüpfung Bus/ Schiene, Verbesserte Anbindung der SPNV-Haltepunkte
Projekt P1	Schulzeitstaffelung
Projekt P2	Überprüfung des Bedienungsangebotes und der erforderlichen Kapazitäten im Stadt-Umland-Verkehr Regensburg
Projekt P3	Erreichbarkeit bedeutender Ziele in Regensburg/ Verbesserung der Verknüpfung
Projekt P4	Prüfung der Einrichtung von Ortsverkehren unter Beteiligung der betroffenen Gemeinden zur besseren Erschließung und Verknüpfung mit dem regionalen Haupt- bzw. Ergänzungsnetz
Projekt P5	Überprüfung der Streckenführung des Regionalverkehrs in Regensburg
Projekt P6	Verkehrliche und wirtschaftliche Prüfung von Verkehrsleistungen

### Lokale Maßnahmen im Landkreis Schwandorf

Maßnahme SAD1	Erschließung Burglengenfeld, Bulmare
Maßnahme SAD2	Zusätzliche Fahrten in Richtung OZ Regensburg zur Behebung der Bedienungsdefizite (Gemeinden > 1.000 EW)
Maßnahme SAD3	Verbesserung der Anbindung des Städtedreiecks an den SPNV
Maßnahme SAD4	Koordinierung des Angebotes auf den Linien RVV-41 und RVV-42 zwischen Regenstauf, Maxhütte-Haidhof und Burglengenfeld (Kallmünz)

**Lokale Maßnahmen Landkreis Cham**

Maßnahme CHA1	Erschließung Gemeinde Zell, OT Beucherling
Maßnahme CHA2	Verbesserung des ÖPNV-Angebotes zwischen Falkenstein und Regensburg

**Lokale Maßnahmen im Landkreis Straubing-Bogen und in der Stadt Straubing**

Maßnahme SR1	Erschließung Mallersdorf-Pfaffenberg, Bereich Josef-Feldschmidt-Straße/ Josef-Bräu-Straße/ Hochstraße
Maßnahme SR2	Erschließung Straubing, Tiergarten
Maßnahme SR3	Zusätzliche Fahrten in Richtung Regensburg zur Behebung der Bedienungsdefizite (Gemeinden > 1.000 EW)
Maßnahme SR4	Verbesserung der Verbindung von Mallersdorf-Pfaffenberg nach Regensburg
Maßnahme SR5	Verknüpfungssituation in Wörth
Maßnahme SR6	Verbindung über Pfatter Richtung Regensburg
Maßnahme SR7	Verknüpfungssituation am Bahnhof Straubing
Projekt P1	Bedienungsangebot zwischen Wiesenfelden und Wörth

**Lokale Maßnahmen im Landkreis Kelheim**

Maßnahme KEH1	Zusätzliche Fahrten in Richtung Regensburg zur Behebung der Bedienungsdefizite (Gemeinden > 1.000 EW)
Maßnahme KEH2	Verknüpfungssituation am Bahnhof Abensberg
Maßnahme KEH3	Verknüpfungssituation am Bahnhof Neustadt
Maßnahme KEH4	Einrichtung von Schnellbusfahrten Kelheim – Regensburg
Maßnahme KEH5	Anbindung von Kelheim-Affecking
Projekt P1	Einrichtung von Ortsverkehren zur besseren Erschließung und Verknüpfung mit dem übrigen Busverkehr und zum SPNV
Projekt P2	Korridorfahrpläne im Landkreis Kelheim

**Lokale Maßnahmen im Landkreis Neumarkt**

Maßnahme NM1	Zusätzliche Fahrten in Richtung OZ Regensburg zur Behebung der Bedienungsdefizite (Gemeinden > 1.000 EW)
Maßnahme NM2	Verknüpfungssituation am Bahnhof Parsberg

**Maßnahmen zur Fahrgastinformation und zum Marketing**

Maßnahme F1	Maßnahmen zur Fahrgastinformation und zum Marketing
Projekt F2	Einführung eines einheitlichen Erscheinungsbildes im Regionalverkehr (corporate design)

**Maßnahmen zum Tarif und Vertrieb**

Maßnahme T1	Verbesserungen im Tarif- und Vertriebssystem im Nahverkehrsraum, Ausweitung und Überprüfung des Tarif- und Ticketangebotes
-------------	--

### Infrastrukturmaßnahmen

Maßnahme I1	Regionaler Verknüpfungspunkt Regensburg Hauptbahnhof
Maßnahme I2	Verknüpfungspunkt Obertraubling, Abzw. Niedertraubling
Maßnahme I3	Verlegung Bahnhof Köfering und Anbindung an Busverkehr
Maßnahme I4	Einrichtung bzw. Reaktivierung von Haltepunkten im SPNV im Nahverkehrsraum
Maßnahme I5	Einrichtung Haltepunkt Walhallastraße in Regensburg Anbindung des Busverkehrs an den neuen Haltepunkt
Maßnahme I6	Verbesserung der Ausstattung am Bahnhof Straubing
Maßnahme I7	Durchführung von Beschleunigungsmaßnahmen im Regionalbusverkehr
Maßnahme I8	LSA-Beeinflussung durch den Regionalbusverkehr in Regensburg
Maßnahme I9	Einführung eines Rechnergesteuerten Betriebsleitsystems (RBL) für den Regionalbusverkehr
Maßnahme I10	Verbesserung der Barrierefreiheit im ÖPNV
Maßnahme I11	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle Kelheim Wöhrdplatz

Angestrebt wird die Gestaltung der Haltestellen entsprechend der Musterhaltestellen. Entsprechendes gilt für die Fahrzeuge und ihre Ausstattung.

## 8.2 Maßnahmen in der Stadt Regensburg

### Handlungsfeld 1: „Verbesserung des Bedienungsangebotes/ Liniennetzneuordnung/ Erhöhung der Kapazitäten“

1.1 (P)	Produktprofilierung im Stadtverkehr
1.2 (M)	Busführung „Donauquerung“/ Ersatztrasse Steinerne Brücke
1.3 (P)	Untersuchung der Weiterentwicklung des Busverkehrssystems („Überprüfung des Liniennetzes“)
1.3.1 (P)	Prüfung der Durchbindung der Halbmesseräste der RVB-Linien
1.3.2 (P)	Erhöhung der Kapazitäten/ Steigerung der Leistungsfähigkeit
1.3.3 (P)	Erschließung des zentralen Altstadtbereiches inkl. Altstadtbus
1.3.4 (P)	Neuordnung Bereich Burgweinting/ Harting
1.3.5 (P)	Erschließung der Gewerbegebiete im Stadtosten
1.3.6 (P)	Anbindung des Gewerbegebiets Haslbach
1.3.7 (P)	Prüfung der Tangentiallinien
1.3.8 (P)	Entwicklung eines „Schwachverkehrs-Netzes“ (Abend-, Sonn- u. Feiertagsverkehr)
1.4 (M)	Neugestaltung der Endbereiche der Linie 1
1.5 (P)	Anbindung Hp. „Walhallastraße“
1.6 (P)	Anbindung/ Erschließung von Stadtentwicklungsgebieten
1.6.1 (P)	„Ladehofstraße“
1.6.2 (P)	„Nibelungen-Kaserne“

**Handlungsfeld 2: „Ertüchtigung und Attraktivierung der Verknüpfungspunkte und zentralen Haltestellen“**

2.1 (M)	Hauptbahnhof (Regionaler Verknüpfungspunkt)
2.2 (M)	Arnulfplatz
2.3 (M)	Zentrale Omnibushaltestelle Universität („Uni-ZOH“)
2.4 (P)	Dachauplatz
2.5 (P)	St. Georgen-Platz (Option im Kontext mit 1.2)

**Handlungsfeld 3: „Schaffung eines weitgehend barrierefreien ÖPNV“**

3.1 (P+M)	Haltestellenkonzept
3.2 (M)	Entwicklung „Musterhaltestellen“ für verschiedene Kategorien und Standortsituationen; „Musterlösung“ Altstadthaltestellen
3.3 (P+M)	Ausstattung der zentralen Haltestellen mit barrierefreier Fahrgastinformation für Blinde/ Sehbehinderte
3.4 (P+M)	Überprüfung von Haltestellenstandorten bzgl. Lagegunst, weitgehend barrierefreier Gestaltungsmöglichkeiten, Betriebsablauf und Verkehrssicherheit

**Handlungsfeld 4: „Ergänzung des Busbeschleunigungssystems“**

4.1 (M)	Ausstattung weiterer, einzelner LSA mit Vorrangschaltung
4.2 (P)	Einrichtung weiterer Busspuren
4.3 (P+M)	Integration ausgewählter Regionalbuslinien in das Busbeschleunigungssystem

**Handlungsfeld 5: „Service und Sicherheit“**

5.1 (P+M)	Integration der Regionalbuslinien mit Stadtverkehrsaufgaben in das DFI-System
5.2 (P)	Entwicklung von weiterführenden Maßnahmen „Sicherheit im Busverkehrssystem“
5.3 (P)	Ausweitung NachtBus-Verkehr (im Kontext Stadt-Umland-Verkehr)
5.4 (Option)	Regelmäßige, systematische Kundenzufriedenheitsermittlung („Kundenbarometer“)
5.5 (M)	Ausweitung der Altstadttarifzone zu einer Innenstadttarifzone

Erläuterung: M = Maßnahme, P = Projekt