



Pressegespräch Verkehr

Vorschläge für eine nachhaltige Regensburger Mobilitätswende

Im April dieses Jahres stellte die bunte Koalition einzelne Verkehrsmaßnahmen vor. Darunter finden sich viele Aspekte, die auch auf unsere Zustimmung stoßen, wie z.B.

- Öffnung der Altstadt für Radler in Kombination mit der Kampagne „Respekt bewegt“
- Busbeschleunigung in der Frankenstraße
- Schnellbuslinie von der Pfaffensteiner Autobahnbrücke über die Jakobsstraße und den Bahnhof zur Albertstraße
- Nachtbuslinien

Nichts desto trotz fehlt es uns als ÖDP-Fraktion an weitergehenden Vorschlägen hin zu einer echten nachhaltigen Mobilitätswende. Die bunte Koalition traut sich bis heute nicht an das wahre Verkehrsproblem heran: den immer weiter steigenden Autoverkehr.

Laut einem aktuellen Impulspapier des Wuppertal-Instituts für die Weiterentwicklung einer Autostadt hin zu einer Stadt des Umweltverbunds müssen wirksame Anreize für den Umwelt- und Gesundheitsverbund geschaffen werden und mit Restriktionen gegen den MIV verknüpft werden. Es bedarf also einer „Push- und Pull-Strategie“.

Wir haben uns im Laufe des letzten Stadtratsjahres prioritär mit dem Thema Verkehrspolitik auseinandergesetzt und versucht, von anderen Städten zu lernen. Heute legen wir unsere Vorschläge vor mit dem Ziel, den CO₂-Ausstoß, den Ausstoß von Feinstaub und die Erzeugung von Lärm einzudämmen, wertvolle Flächen zu schonen und den Anteil des MIV am Modal Split zu Gunsten des Umwelt- und Gesundheitsverbundes zu reduzieren. Das Ziel der Stadt der kurzen Wege muss intensiver verfolgt werden, um viele Verkehrswege von Anfang an zu vermeiden.

Wir sehen unsere Vorschläge als Anregungen für die Neufassung des regionalen Nahverkehrsplans, der voraussichtlich im kommenden Jahr in den Stadtrat kommt.

1. Höherwertiges ÖPNV-System als Großprojekt!

Für uns als ÖDP-Fraktion ist die Schaffung eines höherwertigen ÖPNV-Systems das entscheidende Großprojekt im Bereich Verkehr in Regensburg. Denn laut Verwaltungsaussagen der letzten Jahre brauchen wir eine „Veränderung des Modal-Split im Personenverkehr“ und „kapazitätssteigernde Maßnahmen im ÖPNV“. Ein Verharren im Status Quo birgt das Risiko einer sukzessiven Überlastung des ÖPNV-Systems samt Komfort- und Attraktivitätseinbußen. Und auch der Nahverkehrsplan plädiert für die Verlagerung eines größtmöglichen Anteils des Verkehrszuwachses auf öffentliche Verkehrsmittel.

Während von der CSU über die SPD bis hin zu den Grünen die Parteien dem A3-Ausbau huldigen, setzen wir darauf, den ÖPNV mit einer kräftigen Investitionsspritze auf eine



höherwertige Ebene zu hieven. Wir fordern deshalb ein Investitionsprogramm, das für die Umsetzung des höherwertigen ÖPNV schon jetzt Gelder freischaufelt und in die jeweiligen Jahre als Investitionen einstellt. Die hohen notwendigen Investitionen betonte auch die städtische Planungsreferentin Frau Schimpfermann in der letzten Debatte hierzu im Planungsausschuss. Hierbei sprach sie auch den entscheidenden Unterschied zur bisherigen ÖPNV-Förderung an: „Wenn wir dem ÖPNV Vorrang geben wollen, eigene Spuren geben wollen, dann geht das nur zu Lasten der anderen Verkehrsträger, da Verkehrsflächen nur einmal vergeben werden können. Wir müssen beherzt in diese Richtung weiter denken.“

Und deshalb muss in unseren Augen der RVV zum breit aufgestellten und attraktivsten Lösungsbietenden Verkehrsdienstleister Nummer eins werden. Eine Mobicard, in der verschiedenste kombinierbare Verkehrsträger tariflich integriert sind, als Mobilitätsflatrate des RVV (Stichwort „Mobility on demand“) wäre ein wichtiges Ziel.

Großstädte, die wachsen, können sich den durch Autos verursachten Flächenverbrauch eigentlich schon jetzt nicht mehr leisten. Der Grund ist zu teuer und wertvoll, um von noch mehr Autos zugestellt zu werden. Die Investitionen in den Autoverkehr machen noch immer ein Vielfaches der Förderung des Umwelt- und Gesundheitsverbands aus.

Konkretes Beispiel: Achse Bahnhof – Eiserne Brücke vom MIV befreien!

Laut Nahverkehrsplan soll bei Ausbau und Finanzierung dem ÖPNV vor allem in den Innenstädten grundsätzlich Vorrang gegenüber dem MIV eingeräumt werden. Zwischen Bahnhof und Eiserner Brücke wäre es ohne großen Aufwand möglich, die Eiserne Brücke für den MIV zu sperren und dem ÖPNV und den Radlern endlich die notwendige Trasse zu geben. Die Einschränkungen für den Autoverkehr sind in den nächsten Jahren durch die Baustelle am Museum der Bayerischen Geschichte sowieso gegeben. Wieso soll man danach die Blechlawine an der dann neu geschaffenen attraktiven Museumsmeile, die hoffentlich vor allem von interessierten Fußgängern gesäumt wird, entlang rollen lassen? Deshalb fordern wir, dass die Koalition endlich ein nachhaltiges Verkehrskonzept für diesen Bereich in den Stadtrat einbringt, zugesichert war es eigentlich bis Frühjahr dieses Jahres. Passiert ist bis heute nichts obwohl Ende letzten Jahres eine interfraktionelle Arbeitsgruppe schon sehr gute Vorschläge hierzu lieferte! Doch heute legt man statt eines Verkehrskonzepts lediglich Pläne für ein kurzes Radwegstück an der Luitpoldstraße vor. Das ist zu wenig!

2. Vernetzung von Bus und Bahn durch neue Bahnhaltunkte!

Der VCD lieferte vor ein paar Monaten hierzu Anregungen. Wichtig ist der schnellstmögliche Bau des Bahnhaltunkts Walhallastraße. Der Verzicht auf die Option des Haltunkts Klenzestraße mit Anbindung des neuen Dörnberg-Quartiers war in unseren Augen ein weitreichender Fehler in der städtischen Verkehrsplanung. Denn im städtischen Nahverkehrsplan heißt es dazu: „Das ÖPNV-Angebot ist auf die Eisenbahn- und Schienenverkehre, die als Grundangebote auszugestalten sind, auszurichten.“



Positiv ist hierbei zu nennen, dass der RVV durch die Linie 78 den Bahnhofpunkt Burgweinting inzwischen an große Betriebe wie BMW und Krones anbindet. Auch die Ausweitung des Jobtickets macht Kombi-Lösungen bei der Mobilität der Pendler interessanter.

3. Attraktive Park&Ride-Konzepte statt platte OB-Aussagen!

Bisher fehlt ein flächendeckendes Park&Ride-Konzept. Heute gelten nur 0,9 % des MIV-Verkehrs als Kombi von P&R und ÖPNV im Stadtgebiet.

Zuletzt bei der Installierung des P&R am Stadion nahm OB Wolbergs ebenso wie früher sein Vorgänger Schaidinger dem Projekt noch vor der Einweihung den Wind aus den Segeln. Er glaube nicht an die Annahme von P&R durch die Kunden. Es ist schon bizarr, im Koalitionsvertrag von einem ausgebauten Park&Ride-Netz zu sprechen und gleichzeitig jegliche Maßnahmen hierzu schon vorab als Luftnummer zu verunglimpfen.

Ein attraktives Park-and-Ride-Konzept bietet die Chance, Autoverkehr aus der Innenstadt rauszuhalten. Dafür muss das komplette Parkraumkonzept überdacht werden und entsprechend finanzielle Anreize für P&R geschaffen werden.

4. Der A3-Ausbau und der Neubau der Sallerner Regenbrücke sind das Eingeständnis der Politik: „Wir wollen so weitermachen wie bisher!“ Als ÖDP-Fraktion sagen wir hierzu ebenso wie zum blinden Wachstumsglauben „NEIN“!

Deshalb läuft derzeit eine Anfrage von uns beim Bundesverkehrsministerium ob die Entlastungsmöglichkeiten durch ein elektronisches flexibles Verkehrskontrollsystem geprüft wurden.

Wir lehnen den A3-Ausbau zwischen AS Rosenhof und Kreuz sowie nach Nittendorf ab. Die Maßnahme widerspricht vehement dem Ziel, den Autoverkehr zurückzudrängen und neue Lösungen zu fordern und zu entwerfen. So wird im Nahverkehrsplan auf ein im Landesentwicklungsprogramm formuliertes Ziel verwiesen: „Der vorrangige Ausbau und die Förderung des ÖPNV als Alternative zum motorisierten Individualverkehr in Verdichtungsräumen“. Wer auf immer mehr Wachstum mit immer neuen Straßen für den MIV reagiert, wird immer wieder Staus produzieren und immer mehr Folgeprobleme (lokaler und globaler Art) auslösen.

5. Kosten für Mobilitätsträger genau beziffern, Kostenklarheit schaffen!

Laut Berechnungen der Fraktion der Grünen zu Beginn des Jahres 2014 fördert jeder Einwohner pro Jahr den MIV mit 268 €, den ÖPNV mit 6 € und den Radverkehr mit 0,95€. Die grüne Fraktionsvorsitzende Margit Kunc schlussfolgerte damals aus ihren Zahlen: „Das Wissen über die tatsächlichen Kosten für den Verkehr ist gering, weil nicht



transparent. Mehr politisches Verantwortungsbewusstsein und Handeln für umweltfreundliche Mobilität ist dringend erforderlich.“

Deshalb plädieren wir wie schon in den Beratungen zum letzten Haushalt für eine separate Ausweisung der Kosten des KFZ-Verkehrs im städtischen Haushalt. So schaffen wir mehr Kostenklarheit im städtischen Verkehrsbereich und können, wie von den Grünen damals in ihrer Pressemitteilung beschrieben, „mit der Legende aufräumen, dass vor allem die AutofahrerInnen in Regensburg ein schweres Leben haben und kräftig abgezockt werden. Dass der ÖPNV sowieso schon genug gefördert wird und dass Regensburg bei der Förderung des Radverkehrs die Nase vorne hat und dafür auch jede Menge Geld ausgibt.“

6. Unsere Forderung an die Stadtplanung: Erst Mobilitätskonzept, dann Baugebiet!

Viele vergleichbare Großstädte zeigen auf, wie man vernetzte Multimodalität dem ständigen Stellplatzzuwachs entgegensetzt. Bevor der erste Hausbaustein gesetzt ist, muss die Bushaltestelle errichtet sein. Bevor das erste Haus fertig ist, sollte der vernetzte Mobilitätspunkt dem Gedanken an ein (Zweit-)auto entgegengesetzt werden. Im Koalitionsvertrag steht, dass bis zum Fahrplanwechsel 2015/16 eigentlich die Umsetzung einer Potentialanalyse zu Mobilitätspunkten abgeschlossen sein soll. Bisher wird lediglich am alten Eisstadion-Gelände etwas vergleichbares laut angedacht. Eine breite Potentialanalyse fehlt völlig.

Weniger Autos bedeuten aber auch weniger Straßen und weniger Parkraum. Die Politik hat hier Gestaltungsspielraum, z.B.:

- Entsprechende Anforderungen in Gestaltungswettbewerben
- Mobilitätsmanagementstrategien:
 - kommunales Mobilitätsmanagement
 - betriebliches Mobilitätsmanagement zusammen mit den Unternehmen (Beispiel das betriebliche Mobilitätsmanagement der Gewofag in München)
 - Mobilitätsmanagement an Schulen (z.B. „Bus mit Füßen“ in München oder „Laufbus“, Idee des VCD)
 - Mobilitätsmanagement gemeinsam mit der Wohnungswirtschaft
- Festlegungen in Bebauungsplänen und Abschluss von Mobilitätsverträgen (Beispiel Graz)
- Mobilität aus einer Hand (Vorbild München):

Die städtische Wohnbaugesellschaft Wogeno ermöglicht in München ihren Bewohnern eine vollständige Mobilität ohne die Anschaffung eines eigenen PKW. Vor allem für junge Familien kann dies eine attraktive Option zur Autoanschaffung sein. So können Fahrräder, E-Bikes, Kinderanhänger und Autos an einer Station ebenso wie ÖPNV-Zeitkarten flexibel ausgeliehen werden.

- Ausgestaltung der Stellplatzsatzung (Beispiel Bremen):

Die Stellplatzsatzung könnte dabei so überarbeitet werden, dass bei Vorliegen eines Mobilitätskonzeptes die Anzahl der zu schaffenden Stellplätze reduziert werden kann.



- Quartiersgaragen, statt Tiefgaragen vor jedem Haus:

Wenn der Abstand zur nächsten Haltestelle kleiner ist als zum abgestellten Fahrzeug wird die Nutzung des ÖPNV automatisch attraktiver. Zudem sparen Quartiersgaragen im Gegensatz zu vielen einzelnen Tiefgaragen wertvolle unversiegelte Flächen und können kostengünstiger erstellt werden.

- Formulierung von konkreten Modal-Split-Zielen für den umweltverträglichen Verkehr in Wohnquartieren
- Nachhaltige Mobilitätskampagnen (Beispiel „Gscheid mobil“ in München) und Mobilitätsberatung (für Familien, Betriebe, Neubürger...)

Hierfür könnte das geplante Energiebildungszentrum ein wichtiger Baustein sein. Denn die Energiewende funktioniert wirksam nur in Kombination mit einer vernetzten Verkehrswende.

- Aktive Anreize für neue innovative Lösungen

Über neue Ideen lassen sich schließlich oft auch Fördergelder von Bund oder EU generieren. Man muss das Rad dabei nicht immer neu erfinden, sondern den Blick vor allem in vergleichbare europäische Städte mit den gleichen Problemen richten! Wir verweisen in diesem Zusammenhang auch auf den Filmabend des VCD im Juni über die Arbeit des dänischen Architekten und Stadtplaners Jahn Gehl in Kopenhagen. Neben Stadträten waren hier auch die Spitzen des Planungsreferates zugegen.

7. Das Fahrrad - das schnellste Verkehrsmittel in der Stadt!

Aufgrund des kompakten Stadtraums von ca. 5 km Radius ist das Fahrrad auf vielen Strecken schon jetzt das schnellste Verkehrsmittel. Hier liegt Regensburg im klaren Vorteil gegenüber vergleichbaren Städten. 45% der täglich 1,06 Millionen Wege der Regensburger werden innerhalb Regensburgs durchgeführt. Freizeitwege sind 46% kürzer und Arbeitswege 34% kürzer als in vergleichbaren Städten.

Mit Hilfe geeigneter und kontinuierlicher Radverkehrsförderung steckt im Rad also ein enormes großstädtisches Verkehrspotential. Dieses Potential wollen wir nutzen. Denn seit 15 Jahren beträgt der MIV-Anteil bei uns konstant um die 50 % im Modal Split. Das muss sich ändern!

Wir wollen den Umstieg vom Auto aufs Rad. Daran werden wir die Radverkehrsförderung messen und hierfür braucht sie klare Zahlenziele!

Wir freuen uns über folgende schon erfolgte Maßnahmen:

- Öffnung der Innenstadt für Radler
- Sinzinger Eisenbahnbrücke → Radstreifen erneuert
- diverse Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz



Wir fordern eine kontinuierliche Umsetzung des Radverkehrsplans sowie:

- Machbarkeitsstudie für Radschnellwege im Raum Regensburg (Rgbg-Neutraubling, innerstädtische Ost-West-Verbindung entlang der Bahnstrecke)
- Straßenrückbau (Prüfeningerstr., Clermont-Ferrand-Allee, ...)
- Vorrangschaltung an Ampeln
- Lückenschlüsse im Radwegenetz (z.B. Holgartenbrücke plus Fahrradachse Thundorfer-Kepplerstraße wäre eine attraktive schnelle Nord-West-Achse)
- Fahrradparkhaus am Bahnhof (notfalls Anmietung von Flächen auf Zeit)
- Tempo 30 wo immer möglich (geringere Fahrgeschwindigkeit führt zu weniger Staus, zu mehr Sicherheit für Radler und Fußgänger und nicht zuletzt zu erheblich weniger Lärmentwicklung) → Hier kommen gerade neue gesetzliche Möglichkeiten. Siehe ÖDP-Antrag zu Tempo 30 vor Schulen!
- Vorschläge für den Einsatz von E-bikes im Transportverkehr für die Innenstadt: Hierbei kann an die Erfahrungen mit dem System Reg-log angeknüpft werden. Auch das EU-Projekt „Cycle- Logistics“ bietet Lösungen an.

8. Lärm und Feinstaub – Lösungen lassen auf sich warten!

Laut städtischem Lärmaktionsplan sollen aktive Lärmschutzmaßnahmen den passiven vorgezogen werden. Unter aktiven Schallschutzmaßnahmen zur allgemeinen Verkehrsentwicklung werden folgende Punkte aufgeführt:

Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs, des ÖPNV, der Nahmobilität, des Mobiliätsmanagements und der Mobilitätsberatung und die Parkraumbewirtschaftung.

Die weitere Förderung des MIV oder die Beibehaltung des derzeit aktuellen Modal Split werden nicht aufgeführt. Folglich lässt sich sagen: Wer weniger Lärm will, muss den MIV-Anteil deutlich verringern.

Das Thema Feinstaub darf nicht durch die Einführung einer Umweltzone im Innenstadtbereich bearbeitet sein. Auch bei diesem Thema liegt in unseren Augen ein wichtiger Schlüssel bei der Reduktion des MIV-Anteils.

Für Rückfragen:

ÖDP-Stadtratsfraktion Regensburg
Von-der-Tann-Str. 1
93047 Regensburg
Tel. 0941 / 507 10 25
Fax. 0941 / 507 10 26
E-Mail. oadp-fraktion@regensburg.de
Internet. www.oadp-fraktion-regensburg.de