Verkehrsclub Deutschland e.V., KV Regensburg
Stellungnahme zur Diskussionsgrundlage des Stadtentwicklungsplanes
„Regensburg-Plan 2040“, Arbeitsstand Okt. 2020

01.01.2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

als ökologisch orientierter Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD), Kreisverband Regensburg, möchten wir noch einmal unterstreichen, wie wichtig dieser Stadtentwicklungsplan für die Zukunft der Stadt Regensburg ist. In den kommenden 5 Jahren müssen Weichen gestellt werden für die nächsten Generationen von Bürgern in und um Regensburg.

Der Klimawandel erfordert eine massive CO2-Reduktion bzw. Umweltziele erfordern eine massive NOx-, Feinstaub- und Lärmreduktion. Flächenziele erfordern eine Reduktion von Verkehrsflächen oder eine andere Verteilung (keine weitere Versieglung mehr). Energiesparziele erfordern eine deutliche Reduktion des Verbrauches fossiler Energien und damit auch fossiler Verkehre.
– also eine deutliche Reduktion des MIV

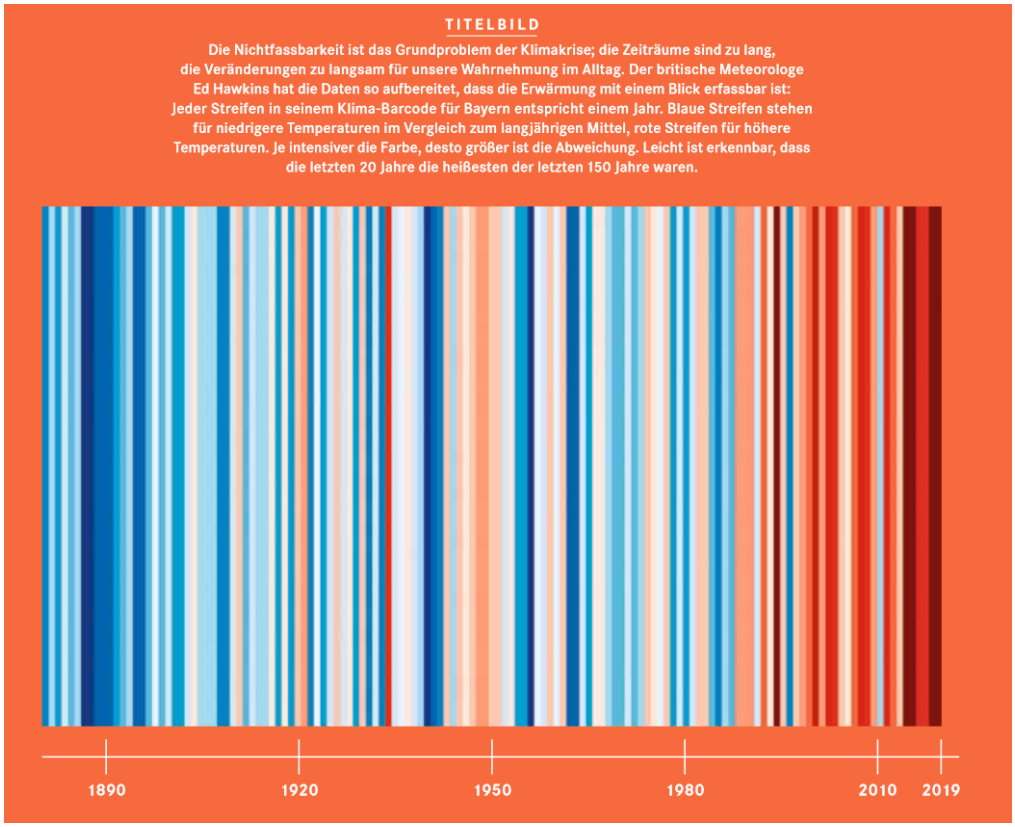
Verdeutlicht wird dies u.a. in dem Magazin „Klimawald 2.0“ der Bayerischen Staatsforsten vom 15. Juli 2020.

https://www.baysf.de/fileadmin/user_upload/07-publikationen/BaySF_Magazin_15_Klimawald_final.pdf

Schon im Titelbild wird sehr einfach verdeutlicht, wohin uns unser Klima führt, wenn wir nicht gegensteuern.

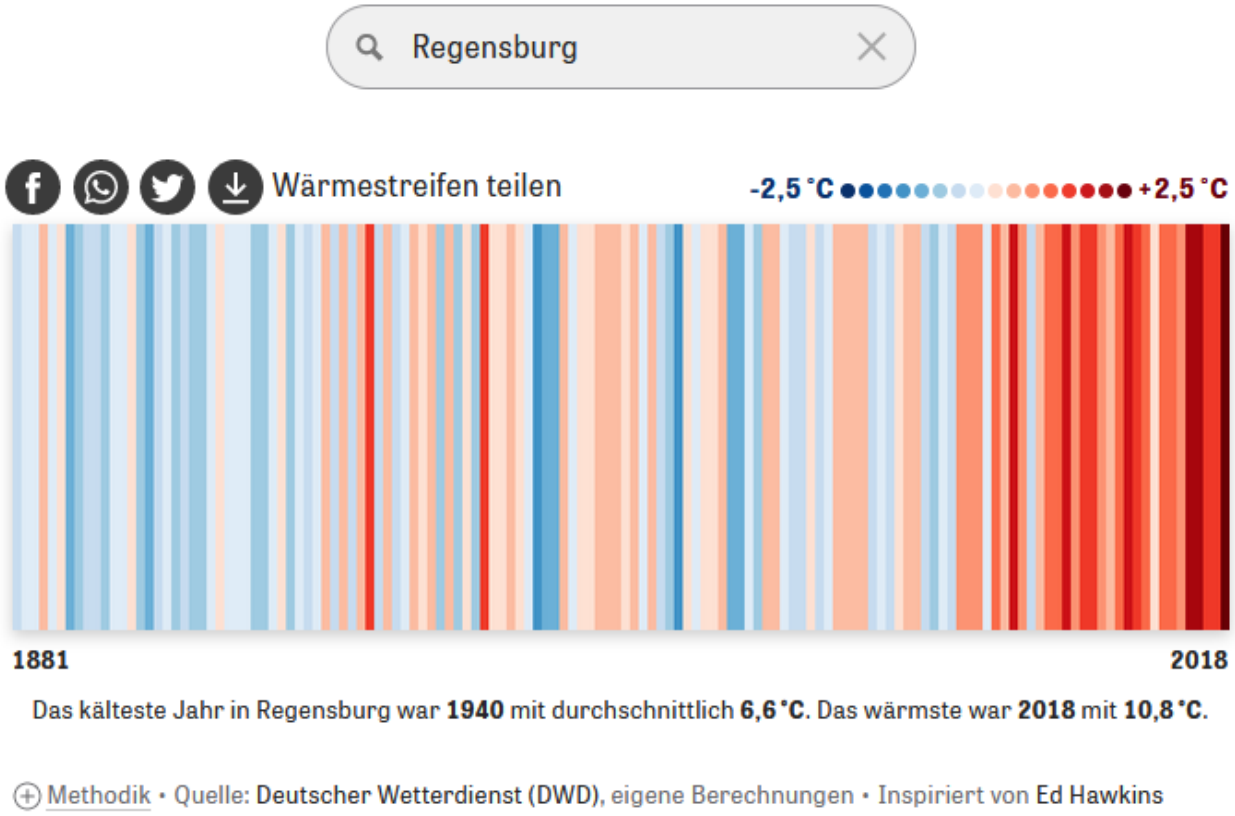
Zitate (kursiv) aus dem Magazin „Klimawald 2.0“

Im Klima-Barcode für Bayern ist leicht ist erkennbar, dass die letzten 20 Jahre die heißesten der letzten 150 Jahre waren.



Wärmestreifen bezogen auf Regensburg

https://www.zeit.de/wissen/umwelt/2019-12/klimawandel-globale-erwaermung-warming-stripes-wohnort



Wie kaum ein anders Gas steht CO2 für die Klimakrise: Hitzewellen, Dürre, schmelzendes Eis, saure Meere – alles geht auf sein Konto.

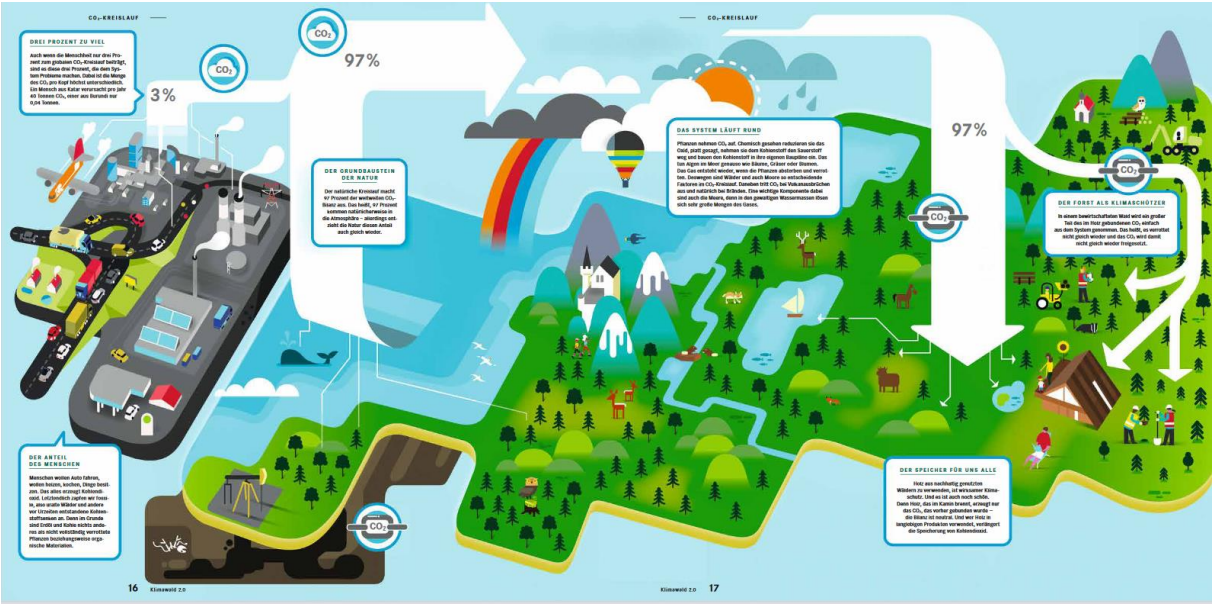
Durch den höheren Anteil von CO2 in der Atmosphäre nehmen die extremen Wetterereignisse zu, befürchten Experten und Mahnen zur Sparsamkeit mit allen Ressourcen.

Straßenverkehr ist einer der Hauptverursacher von CO2. *Indem wir Erdöl verbrauchen, schießen wir vor Jahrmillionen gebundenes Kohlendioxid (CO2) wieder in die Atmosphäre.*

Wie funktioniert der CO2-Kreislauf?

Leben ohne Kohlenstoff (C) ist undenkbar. Für alle Abläufe, für alle Zellen ist er das essenzielle Element. In riesigen Mengen zirkuliert er in der Atmosphäre, in den Meeren, in allen Tieren und Pflanzen. Und auch für unseren Alltag ist Kohlenstoff unverzichtbar; er garantiert uns Mobilität, Wärme und außerdem ermöglicht er so angenehme Dinge wie ein gutes Buch, einen schönen Stuhl oder eine gemütliche Hütte aus Holz. Allerdings bringen wir das feine Gleichgewicht des eingebauten und freien Kohlenstoffs durcheinander. Mit gravierenden Folgen für uns und den Planeten.

Eine Übersicht über die Wege, die Kohlenstoff gehen kann.



Aktuell 12.12.20:

Hinzu kommt die aktuelle Zustimmung, auch der Bundesrepublik Deutschland, das Klimaziel bis 2030 zu erhöhen.

Bis 2030 sollen 55% weniger Treibhausgase in die Atmosphäre entweichen als 1990. Bisher lag das Ziel bei minus 40%. Wie viel Deutschland zu dem neuen EU-Ziel beitragen muss, steht noch nicht fest.

Eine natürliche Verkehrswende für Regensburg

Damit auch Regensburg eine lebenswerte und wirtschaftlich prosperierende Stadt bleibt, muss jetzt eine Energiewende, inklusiv einer Verkehrswende, eingeleitet werden. Wird dies nicht jetzt geschehen, wird Regensburg insgesamt, gegenüber anderen Städten in Deutschland oder Europa, deutlich an Attraktivität und Lebensqualität verlieren.

Die Weichen, für eine lebenswerte Stadt, kann nur die Kommune selbst stellen!

Andere Städte in Deutschland und Europa zeigen schon ehrgeizigere Ziele als in der Diskussionsgrundlage des Stadtentwicklungsplanes „Regensburg-Plan 2040", Arbeitsstand Okt. 2020, formuliert sind.

Es ist an der Zeit, nach jahrzehnter langer Ausrichtung einer Verkehrspolitik auf den MIV, die Verkehrsarten des Umweltverbundes in den Vordergrund zu stellen und damit eine natürliche Verkehrswende einzuleiten.

Wichtige Oberziele der Regensburger Verkehrsplanung sollen sein:

- Die Klimaziele des Pariser Abkommen sind deutlich früher als 2050 anzustreben. Das Ziel sollte mindestens 10 Jahre früher angestrebt werden.

- Aufbau einer **klimaneutralen**, tatsächlich **CO2-freien** Stadtentwicklung mit klar definierten Projekten

- Stützen der Arbeitsplätze, in und um Regensburg, durch eine klimaneutrale, **CO2-freie** Strom- und Wärmeversorgung ab 2030

- Klar definierte städtische Ziele zur Dekarbonisierung (Treibhausgasneutralität oder CO_2-Neutralität) bis 2030

- Einleiten einer treibhausgasneutralen, emissionsfreien Verkehrswende im Stadtgebiet, umgesetzt bis 2040

- Oberstes Ziel der Verkehrsplanung soll die Förderung der Verkehrsarten des Umweltverbundes sein (Grundsatzbeschluss)

- Die Förderung des Umweltverbundes darf nur zu Lasten der heutigen Verkehrsflächen des fahrenden und ruhenden Autoverkehrs gehen (Grundsatzbeschluss)

- Jedes Jahr sollen 3% der Flächen des MIV an den Umweltverbund gegeben werden. (Grundsatzbeschluss)

- Ein Leitziel der Verkehrsentwicklung soll sein, dass sich ein 10-jähriges Kind im Straßenverkehr, auch alleine, sicher bewegen kann. (Grundsatzbeschluss)

- Ein Leitziel, nicht nur eine Perspektive, der Verkehrsentwicklung soll die **Vision-Zero** sein, im Besonderen für die schwächeren Verkehrsteilnehmer.

- Umsetzung vom Lärmminderungsmaßnahmen, innerhalb der nächsten 5 bis 8 Jahre, durch Temporeduzierung und Fahrbahnsanierung, straßenräumliche Maßnahmen und aktiven Schallschutz an Brücken laut Lärmaktionsplan vom Mai 2020

- Öffentlicher Straßenraum muss neu, als Lebensraum, gedacht werden

- Öffentlicher Straßenraum muss mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer erhalten und Aufenthaltsqualität bekommen.

- Eine Verkehrsplanung mehr ausgerichtet auf die Geschwindigkeit von Fußgängern (6 km/h – statt 60 km/h) soll zu einer Leitlinie werden. (Grundsatzbeschluss)
  D.h. zum Beispiel, in neuen Wohngebieten, mit Spielstraßen, sind diese nicht einfach als gerade Achsen auszuführen. Empfehlenswert ist auch Schilder mit der Angabe 6 km/h aufzustellen statt des Schildes Spielstraße.

- Parkraummanagement im Sinne einer treibhausgasneutralen, emissionsfreien Verkehrswende

- Ein Leitziel muss sein, den MIV-Anteil am Pendlerverkehr mittelfristig deutlich zu senken, durch zusätzliche Verbesserungen im ÖV in der Fläche, P+R-Plätze mit kurz getakteten Buslinien, Rufbussen etc. (siehe Kapitel zum ÖPNV, SPNV)

- Umsetzen des Regio-Bahn-Konzeptes bis zum Jahr 2030, besonders Richtung Norden (siehe u.a. die VCD Grafiken im Anhang, *Anlage 01_VCD_S-Bahn-Netz Regensburg 2019-02-03,* mit Vorschlägen zu neuen Bahnhalten und Reaktivierung von Streckenabschnitten).

- Umsetzung des 3. und 4. Streckengleises zwischen Regensburg und Obertraubling bis spätestens 2030

- Umsetzung der Elektrifizierung der Bahnstrecke bis nach Hof bis spätestens 2030, des Abschnitts bis Schwandorf früher, bis spätestens 2025

- **Maßnahme „Sallerner Regenbrücke“ stoppen**
  (Zu Verwaltungsentwurf, Kap. 8.1.1, S.74)
  Der weitere Ausbau der Nordgaustraße und der Sallerner Regenbrücke sind im Sinne der oben genannten Ziele konsequenterweise einzustellen.
  Beidseitige einfache und optisch verträgliche Lärmschutzmaßnahmen für das heutige Verkehrsaufkommen an der Nordgaustraße sind willkommen.
  Der bayerischen Staatsregierung ist kurzfristig mitzuteilen, dass der Ausbau des Lappersdorfer Kreisels mit der Sallerner Regenbrücke, als Autobahnausweichverkehr, kein Projekt mehr ist, das von städtischer Seite noch unterstützt wird.
  → Damit soll die Stadtverwaltung kurzfristig von weiteren Planungsaufgaben entlastet werden und auch eingestellte Haushaltsmittel können umgewidmet werden für Projekte, die den Umweltverbund fördern. (Grundsatzbeschluss)
  Detaillierte Begründung siehe unten im Kapitel: **Leitprojekte Motorisierter Individualverkehr** (S. 17).

- **Sanierung A93 Tunnelröhren Pfaffenstein <u>ohne</u> Dritte Röhre**
  (Zu Verwaltungsentwurf: Kap. 8.1.1, S. 74 und Kap. 8.3.2, S. 83)
  Im Bereich der vorhandenen A93 Tunnelröhren ist keine Leistungsfähigkeitssteigerung aus

volkswirtschaftlicher Sicht sinnvoll noch anzustreben.

a) Volkswirtschaftlich ist eine dritte Röhre nicht darstellbar

b) Geologisch ist eine dritte Röhre ein hohes Risiko und technisch nicht anzustreben (siehe geologische Erfahrungen beim Bau der zwei heutigen Röhren in Wikipedia)

c) In der Realisierung der Sanierung der vorhandenen Tunnelröhren sehen wir eine große Chance für die Stärkung des ÖV im Norden von Regensburg. U.a. können hier freigewordene Gelder für den Ausbau des ÖV (ÖPNV und SPNV) verwendet werden

D.h. es muss hier oberstes Ziel sein bei der Sanierung der vorhandenen Röhren ohne eine Realisierung eines Ersatztunnels (3. Röhre) auszukommen.
Daraus soll u.a. auch eine **zeitliche Planungssicherheit** für das Sanierungsprojekt ergeben

Detaillierte Begründung siehe unten im Kapitel: **Leitprojekte Motorisierter Individualverkehr** (S. 19).

- Alle weiteren Schritte der Verkehrsentwicklung sollen den Umstieg vom MIV auf die Verkehrsarten des Umweltverbundes stärken. (Grundsatzbeschluss)

- **Ein interkommunales Projekt** soll im Sinne von „Wohnen leitet Mobilität“ das Wohnen entlang von heutigen und zukünftigen SPNV und ÖPNV Achsen stärken

  Zur Information empfehlen wir:
  https://www.vcd.org/service/presse/pressemitteilungen/dialogprojekt-wohnen-leitet-mobilitaet-verkehrswende-beginnt-vor-der-haustuer/
  Und den Leitfaden mit Hinweisen zur Förderung:
  https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Wohnen_leitet_Mobilitaet/pdf/Handlungsleitfaden_Intelligent_mobil_im_Wohnquartier.pdf

- Eine konsequente und zeitnahe Umsetzung des Luftreinhalteplanes soll berücksichtigt werden (ohne die Maßnahme Lappersdorfer Kreisel und Sallerner Regenbrücke!)

Zum Kapitel 8 Mobilität:

Ziel: Einleiten einer treibhausgasneutralen, emissionsfreien Verkehrswende, im Stadtgebiet, bis 2040

Erste wichtige Entscheidungen zur Umgestaltung des Mobilitätsverhalten der Regensburger Bürger wurden schon getroffen und auch im Entwurf zum RP2040 genannt.

- Neugestaltung des Bahnhofumfeldes (ZOB)
- Bau des Kernnetzes der Stadtbahn und Sicherung des weiteren Netzausbaus in der Stadt und im Umland
- Umsetzung des Bürgerentscheides Radentscheid „Einführung eines Hauptroutennetzes für den Radverkehr“

Deutlich unterrepräsentiert sind jedoch Projekte und Ziele, die den Einpendler-Verkehrs mit dem MIV nach Regensburg deutlich reduzieren.
Zur Reduzierung des MIV im Berufsverkehr müssen auch Ziele im Stadtentwicklungsplan festgeschrieben werden, als Zielvereinbarung mit dem Landkreis Regensburg und über den Landkreis Regensburg hinaus.

Deutlich unterrepräsentiert sind auch noch Ziele und Leitprojekte, die die Stadt der kurzen Wege fördern, im Sinne der Umwege-empfindlichen Teilnehmer Fußgänger und Radfahrer.

Eine Stadt der kurzen Wege gibt es für Fußgänger und Radfahrer nur, wenn Barrieren wie Bahngleise, Flüsse oder stark befahrene Verkehrsachsen leicht, sicher und kreuzungsfrei, in möglichst kleinen Abständen, zu queren sind. Eine mit hoher Aufenthaltsqualität gestaltete Umgebung trägt ebenfalls zu einer hohen Akzeptanz für Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad bei (Stichwort Flaniermeilen).
Die Wege der Fußgänger und Radler müssen selbstverständlich barrierefrei und durchgehend nutzbar sein. Gegen Falschparker auf den Wegen bzw. an Bordsteinabsenkungen und in den Sichtdreiecken an Einmündungen und Querungsstellen muss konsequent vorgegangen werden, um die erforderliche Sicherheit zu gewährleisten.

In überprüfbaren Zwischenschritten, alle 5 Jahre, soll der Modalsplit als Ziel bis 2040, wie folgt festgeschrieben werden:

Modalsplit Ziel mit definierten Zwischenschritten bis 2040:

Kalenderjahr	**2018**	**2025**	**2030**	**2035**	**2040**
mIV*	41%	36%	30%	25%	**20%**
Zu Fuß	24%	25%	27%	28%	**30%**
Fahrrad	24%	27%	**30%**	32%	**33%**
ÖPNV*	11%	12%	13%	15%	**17%**
Umweltverbund	**59%**	**63%**	**70%**	**75%**	**80%**

*Der Anteil MIV und ÖPNV im Stadtgebiet sollen bis 2040 emissionsfrei sein. D.h. auch, dass im Stadtgebiet eine treibhausgasneutrale, **emissionsfreie Energieversorgung** aufgebaut werden muss.

Im Jahr 2040 soll der Modalsplit idealerweise nur noch einen MIV von 20% ausweisen, der sich dadurch auf natürlichem Wege eingestellt hat, dass der Umweltverbund entsprechend gestärkt wurde.

Leitprojekte für den Fußverkehr

Gehen ist selbstverständlich. Gehen schont die Umwelt. Gehen fördert die Gesundheit. Gehen braucht aber auch Platz und Qualität.

Fußgängerfreundliche Räume zeichnen sich durch attraktive öffentliche Bereiche aus, die Qualitäten für den Aufenthalt bieten. Eine Siedlungsstruktur, die eine gewisse Dichte zulässt und ein feinmaschiges Wegenetz mit Verbindungen, Gassen, Durchgänge und Abkürzungen für Zufußgehende bietet, ist Voraussetzung für einen "gesunden" Fußverkehr. Die Vielfalt von Räumen und Nutzungen sorgt für eine erlebnisreiche Umgebung. Gestalterische Details, Grünbereiche und Plätze erfreuen den Raum im Schritttempo zu erleben. Passende Geschwindigkeiten und die Orientierung auf das "menschliche Maß" machen Kommunen attraktiv. Zum Zufußgehen kann durch gezielte Planung von öffentlichen Räumen und durch Bewusstseinsbildung wieder motiviert werden, was angesichts rückläufiger Trends besonders wichtig ist. (https://walk-space.at/)

Übergeordnete Zielsetzung: Halten des hohen Fußgängeranteils im Binnenverkehr von gegenwärtig ca. 24% und erhöhen auf 30% im Jahr 2040

- Zur weiteren Verkehrsberuhigung und erhöhen der Aufenthaltsqualität
  → Ausweitung der bestehenden Fußgängerzonen und Wohnverkehrsstraßen auf die gesamte Altstadt innerhalb des Alleengürtels, die Wöhrde und Stadtamhof.

- Schaffen von attraktiven Flaniermeilen* im Stadtgebiet bzw. auch entlang der Donau von den westlichen Stadtteilen über die Altstadt bis in die östlichen Stadtteile
  (siehe Beispiel System von Flaniermeilen Leipzig, u.a. von Prof. Dr. Monheim
  https://static.leipzig.de/fileadmin/mediendatenbank/leipzig-de/Stadt/02.6_Dez6_Stadtentwicklung_Bau/66_Verkehrs_und_Tiefbauamt/Verkehrskonzepte/Stadtraumkonzept/2019_11_08_3_Wi-Beirat_Heiner_Rolf_Monheim.pdf)

  *Ideale Merkmale einer Flaniermeile: Ausreichend lang, breit auch für Gruppen, glatt, umwegefrei, durchgängig, interessante Umgebung, anregende Nutzungen, Bäume, Bänke…, verbindet, erschließt, gute ÖPNV Anbindung, geringe Dominanz des Autoverkehr.

- Weitere Verkehrsberuhigung im Innenstadtbereich, durch:

  - Konsequente Kontrolle vom motorisierten Verkehr einschl. Lieferverkehr und Handwerker.

  - Überprüfung und reduzieren von Zufahrtsberechtigungen.

  - Herausnahme des Durchgangverkehrs und damit Verbesserung der Aufenthaltsqualität
    - Domplatz / Krauterermarkt
    - Obermünsterstraße
    - Am Brixener Hof / Schäffnerstraße / Grasgasse / Fröhliche Türkenstraße
    - Dachauplatz
    - Petersweg / Emmeramsplatz (Zu- und Abfahrt zum Parkhaus Petersweg nur von Osten zulassen, spätestens nach Umsetzung des neuen Parkhaus-Leitsystems)

- Schaffung attraktiver, umwegefreier Fußwegeverbindungen insbesondere zur Überwindung von Barrieren wie Flüsse, Bahnlinien, und Hauptverkehrsstraßen
  (siehe konkrete Vorschläge im weiteren Text)

- Schaffen von Stadtteilzentren mit Marktplatzcharakter mit entsprechender Aufenthaltsqualität (entspricht ebenfalls der Förderung „Stadt der kurzen Wege“)

- Schaffung fußgängerfreundlicher Bereiche im Umfeld von Stadtteilzentren, an ÖPNV-Knotenpunkten, an Schulen, Kindergärten, Altenheimen, Krankenhäusern und anderen sensiblen Einrichtungen z.B. auch durch Reduzierung von Parkplätzen in der Wahlenstraße, Glockengasse, Unter den Schwibbögen, Domplatz, Alter Kornmarkt, Emmeramsplatz

- Konsequente Schaffung verkehrsberuhigter Bereiche (6 km/h) bei der Planung von Neubaugebieten, aber auch bei Straßenunterhaltsmaßnahmen im Bestand

- Vermeidung von Umwegen für Fußgänger durch Entwicklung eines engmaschigen Wegenetzes (Lücken schließen!)

- Schützen von Fußgängern (Vision Zero) z.B. durch:
  *(*beinhaltet Zitate aus dem Vortrag von Prof. Dr. Heiner Monheim vom 05.03.2020 in Regensburg, „Von der auto- zur menschengerechten Stadt. Verkehrswende für Regensburg“)*

    - Schützen von Fußwegen/ Freihalten von Ecken vor parkenden Fahrzeugen durch vorgezogene Gehwegmaßnahmen, Pfosten, Bügel oder auch Fahrradabstellbügel.

    - Verkürzung von Querungsstrecken durch bauliche Maßnahmen (Querungshilfen: Querungsinseln, Querungszungen zw. parkenden Autos, aufgehöhte Querungsstellen mit „Haifischzähnen“.)

    - Sichtbarkeit der Fußgänger erhöhen besonders in Einmündungsbereichen aller Art auch durch mehr Baumbepflanzungen im Parkstreifenbereich

    - Baumbepflanzungen an Gehwegüberfahrten
      Begründung warum Bäume?: Erhöhter Klimaschutz, Schattenspender, Orientierungshilfe, Gliederungselement, Lebensraum, Entsiegelungs- und Versickerungshelfer, Markierungsbereich für besondere Bereiche, fördert die Idee der Flaniermeile.

    - Borsteinkanten an Ecken konsequent absenken (auch im Bestand beseitigen)

    - Kanten zum Beispiel zw. Fahrradwegen und Fußwegen als Stolperkanten konsequent vermeiden (auch im Bestand beseitigen)

Leitprojekte für den Fuß- und Radverkehr

Für den Fuß- und Radverkehr sind deutlich mehr konkrete Ziele bzw. Leitprojekte zu formulieren, um im Jahr 2040 einen gemeinsamen Modalsplit von 63% zu erreichen.

- Schaffen eines grünen Korridors vom Stadtwesten über den Südosten bis zu den Donauauen, mit einer Wegeführung für Fußgänger und Radfahrer.
  Arbeitstitel: Grünkorridor und Flaniermeile Burgunderring

- Konsequente Umsetzung des beschlossenen Grundsatzbeschlusses „fahrradfreundliche Stadt Regensburg“ von 22.01.2019, (VO/18/15035/61) Stichwort „Wichtige Lücken im Radwegenetz (und damit auch für Fußgänger) schließen, bis 2030.

- Konsequente Umsetzung des Radentscheids von Fahrradhauptrouten im Schattennetz mit **sichtbarer**, **sicherer und möglichst einheitlicher Führung** der Radwegehauptrouten. Einschließlich schaffen von mehr Fahrradabstellanlagen im ganzen Stadtgebiet (bis 10.000) im öffentlichen Raum.

  - davon schaffen von 3.000 sicheren Fahrradstellplätzen rund um den Hauptbahnhof, überwiegend in Fahrradparkhäusern

  - Schaffen von sicheren überdachten Fahrradabstellanlagen im ganzen Stadtgebiet, im öffentlichen Raum

- Schaffen von deutlich mehr Fahrradstraßen und Fahrradzonen im existierenden Straßen-Schattennetz

Realisieren von baulichen Leitprojekten für den Fuß- und Radverkehr innerhalb der nächsten 15 bis 20 Jahre, zur Überbrückung von Barrieren (Flüsse, Bahngleise, stark befahrene Straßen) im ganzen Stadtgebiet, mit dem Ziel eine fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt mit kurzen Wegen zu werden:

Folgende Brücken, Über- und Unterführungen, ausgeführt nur für Fußgänger und Radfahrer sind notwendig, um Regensburg nachhaltig für diese Verkehrsarten zu einer Stadt mit kurzen Wegen zu entwickeln:

1. Donaubrücke Sinzing/Riegling – Großprüfening, neben der vorhandenen Eisenbahnbrücke auf vorhandenen Pfeilern schaffen (bereits beschlossen; Realisierung voraussichtlich in 2022)

2. Donaubrücke Großprüfening – Mariaort, neben der vorhandenen Mariaorter-Eisenbahnbrücke schaffen (Vorbild Sinzinger Eisenbahnbrücke) oder verbreitern des Weges über die Brücke

3. Donaubrücke von Kneiting zum Donauradweg auf der Südseite, evtl. gemeinsame Lösung mit Anschluss ÖPNV

4. Donaubrücke Eiserner Steg – behindertengerecht ausbauen und auch für Radverkehr mit Rampen nutzbar machen oder besser noch: Neubau zwischen Holzländestraße und Schopperplatz (ohne Berücksichtigung des ÖPNV könnte dieser Steg deutlich „harmloser“ und damit Welterbe-verträglich gestaltet werden.

5. Donaubrücke – Seitenarm – Grieser Steg: Erneuerung läuft

6. Donau-/Regenbrücke Weichs --> Holzgartensteg, Wettbewerb abgebrochen, Umsetzung wegen fehlender Finanzierung derzeit offen. Bedarf wurde nicht in Frage gestellt.

7. Donaubrücke Schwabelweiser Eisenbahnbrücke –> Schaffung einer eigenen Brücke für Fußgänger und Radfahrer im Pendlerverkehr - aber auch als Teil des Burgunderringes – mit Zugang zu Donauauen aus angrenzenden Stadtgebieten (siehe Anlagen 02a+b_VCD_Stellungnahme B-Plan 274 + Anlage)

8. Eigene Brücke für Fußgänger und Radfahrer über den Westhafen im weiteren Verlauf des Burgunderrings in Richtung Süden (siehe Anlagen 02a+b_VCD_Stellungnahme B-Plan 274 + Anlage)

9. Überführung für Fußgänger und Radfahrer über die Straubinger Straße (B8) im weiteren Verlauf des Burgunderrings in Richtung Süden (siehe Anlagen 02a+b_VCD_Stellungnahme B-Plan 274 + Anlage)

10. Fußgänger- und Fahrrad-Brücke über den Ölhafen zur Verknüpfung der Hauptrouten 4 und 14 aus dem Plan „Wichtige Lücken im Radwegenetz“ der Stadtverwaltung entlang des südlichen Donau-Ufers (siehe Anlagen 02a+b_VCD_Stellungnahme B-Plan 274 + Anlage)

11. Regenbrücke bei Gallinghofen –> Fußgänger- und Fahrradbrücke möglichst an vorhandene Brücke (B16) anhängen und bei Hochwasser an Seilen hochziehen (siehe Seilbrücke in Amberg).

12. Überführung über die Nordgaustraße in Verlängerung der Achse „Alte Waldmünchener Straße“ zur Erschließung des Sandberg/Sallerner Berg über Fichtelgebirgstraße.

13. Eisbuckelbrücke westlich von Hauptbahnhof über die Gleise, und idealer Weise über die Friedensstraße, in Verlängerung der Universitätsstraße bis zum Busparkplatz Fritz-Fend-Straße.

14. Steg vom Mälzereiweg über die Friedensstraße zur Südseite des Hauptbahnhofes (Arcaden) zu einem dort zu platzierenden Fahrradparkhaus als direkten Anschluss des Universitätsgeländes an den Hauptbahnhof

15. Behindertengerechte Erneuerung des Safferlinger Stegs über Bahngleise, als wichtiges Bindeglied für den Radweg entlang der Bahngleise vom Hauptbahnhof bis Burgweinting

16. Unterführung der Autobahn A3 neben den Bahngleisen im Zuge des zu entwickelnden Radweges entlang der Bahngleise im Südosten in Richtung Burgweinting

17. Überführung über Straubinger Straße (B8) im Zuge der Fahrradhauptroute entlang der Osttangente Odessa-Ring.

18. Querung der Gleise zwischen der Prinz-Leopold-Kaserne und dem Hohen Kreuz als Teil des „Burgunderrings“ (siehe auch Bürgerbeteiligung/Planung ISEK, *https://www.regensburg.de/rathaus/regensburg-plant-und-baut/soziale-stadt-innerer-suedosten/aktuelles-zum-projekt-soziale-stadt/isek-innerer-suedosten*).

19. Überführung der Landshuter Straße in Höhe der Alemannenstraße als Teil des Burgunderringes (siehe auch Bürgerbeteiligung/Planung ISEK).

20. Überführung (Referenz Hovenring, Eindhoven, NL) des gesamten Kreuzungsbereiches der Kreuzung (Frankenstraße – Walhalla Straße mit Nordgaustraße) am Donau Einkaufszentrum (DEZ)

21. Im Zuge der Sanierung der Frankenbrücke: Schaffen von regelkonformen Fuß- und Radwegen auf beiden Seiten der Brücke, mit Zweirichtungsradweg auf der Südseite, mit direktem Fuß- und Radweganschluss an den Reinhausener Damm, und an der Südseite eine Treppe mit Fahrradschieberampe zur Unteren Regenstraße.

Ergänzende Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs:

1. Umbau der Bajuwarenstraße mit beidseitigem regelkonformen Rad- und Fußweg (evtl. schrittweise Umsetzung, Anfang zw. Landshuter und Einmündung Von-Seekt-Straße)

2. Legale Anfahrt Beerenmeile für den Radverkehr, Anbindung an Fußwege schaffen

3. Kreuzung Unterislinger Weg / Rauberstraße sicher ausbauen für Fuß- und Radverkehr, einschließlich beidseitigem Radweg bis Ortseingang Oberisling.

4. Winterdienst für den Radverkehr verbessern → Lücken schließen und Qualität der Räumung verbessern (siehe Arbeitsliste von ADFC und VCD mit Fuhramt)

5. Beleuchtung aller Radwege an Hauptrouten sicherstellen – Lichtlücken bei Radwegen schließen (Beispiele fehlender Beleuchtung: Grünkorridor Hintere Mühlweg, Grünkorridor zw. Unterislinger Weg und Brixenpark, Uferweg zwischen Hundsumkehr und Pfaffensteiner Wehr)
   Beleuchtung mit smarten Leuchten, die auf 10% abdimmen, wenn keine Bewegung/Näherung vorhanden ist und die entsprechend tierfreundlich sind.

6. Einrichten einer verbesserten Fahrradwegweisung im ganzen Stadtgebiet, auch entlang der Hauptrouten und Fahrradwegen in den Landkreis

7. Schritt für Schritt Umsetzung des Radverkehrsplanes (kleine und große Maßnahmen).
   Die Umsetzung kann noch nicht als „abgeschlossen“ gelten!

8. Abbau von Barrieren durch Ausnahme von Fahrtrichtungsgeboten, Durchlässigkeit von Sperren sowie weiterer Öffnung von Einbahnstraßen

9. Abschaffen von Anforderungsampeln für Radfahrer und Fußgänger im ganzen Stadtgebiet.

10. Im Sinne von **Vision Zero** sind an allen Kreuzungen mit LSA, wo dies umsetzbar ist, die Grünphasen von Fußgängern und Radfahrern von Rechtsabbiegern und Linksabbiegern zu trennen.

11. Schaffen von sicheren, baulich getrennten Radwegen an bekannten Unfall- bzw. Gefahrenschwerpunkten
    z.B. Prüfeningerstraße, Bajuwarenstraße, Donaustauferstraße etc.

12. Schaffen von Radwegen abseits von Hauptverkehrsstraßen z.B. entlang von Flüssen, Bahnlinien, Autobahnen.
    a) z.B. Radweg entlang der Bahnstrecke nach Westen von der Klenzebrücke bis nach Prüfening bzw. bis zur Fahrradbrücke Sinzinger Eisenbahnbrücke.
    b) z.B. Radweg entlang des Bahndammes von Radweg Candis bis zur Donauarena.
    c) sonst siehe den sog. „Lückenplan“ der Stadtverwaltung, Beschluss im Stadtrat

13. Schaffung dezentraler, zielnaher, attraktiver Abstellmöglichkeiten
    (auch überdachte Abstellanlagen in Wohnquartieren, z.B. im südlichen Dachauplatz, an Schulen und Studentenwohnheimen, dort wo Fahrräder im öffentlichen Raum oder an Hauswänden einfach rumstehen)

14. Mobilitätsberatung für Firmen im Stadtgebiet z.B. zur Dienstfahrradregelung für Mitarbeiter

Leitprojekte für den ÖPNV und SPNV

Für den öffentlichen Personenverkehr sind deutlich mehr konkrete Ziele bzw. Leitprojekte zu formulieren, um im Jahr 2040 einen Modalsplit von mindestens 17% zu erreichen.

*(*Absätze beinhaltet Zitate/ konkrete Hinweise aus dem Vortrag von Prof. Dr. Heiner Monheim vom 05.03.2020 in Regensburg, „Von der auto- zur menschengerechten Stadt. Verkehrswende für Regensburg“)*

- Wie bereits genannt: Neugestaltung des Bahnhofumfeldes (ZOB)

- Wie bereits genannt: Bau des Kernnetzes der Stadtbahn und Sicherung des weiteren Netzausbaus in der Stadt und im Umland

- ÖPNV in der Fläche stärken, z.B. Rufbusse (Beispiel Texel/Niederlande), P+R-Plätze mit kurz getakteten Buslinien*

- Quartierbusse, um regionale Verflechtungen abzubilden – Kleinräumiger denken – u.a. auch, um kleiner und mittlere Ortschaften untereinander zu verbinden (Ortsbussysteme), Feinerschließung durch ÖPNV mit Orts- bzw. Landbusnetzen inklusive Dorfbussen*

- Erhöhen der Netz- und Haltestellendichte am Stadtrand (ÖPNV und SPNV) und im vorhandenen Netz*

- Erarbeiten eines betrieblichen Mobilitätsmanagementkonzeptes mit lenkenden Maßnahmen für den Berufsverkehr unter Einbindung der Betriebe*

- Den ÖPNV gegenfinanzieren über Parkplatzgebühren von Parkplätzen im öffentlichen Raum (siehe AGORA-Verkehrswende **„Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen.“**)

- Einführen eines Regio-S-Bahn Verkehr, wie aktuell durch das BEG Gutachten kommuniziert wurde, einschließlich neuer Bahnhalte und einer Verkürzung der Taktzeiten im Berufsverkehr von 15 bis 20 Min. (30 Min. gibt es teils heute schon!)
  Durchsetzen und dranbleiben! (Grundsatzbeschluss)

- Schaffen einer Arbeitsgemeinschafft „**Pro Schiene Region Regensburg**“ angeführt von den politischen Spitzen aus Stadt und Landkreis → Regelmäßiges Treffen mit Experten und Interessenvertretern aus dem Bereich ÖPNV und SPNV, Vorschlag 4 bis 6x im Jahr.
  (Nicht nur begrenzt auf das Thema Stadtbahn, wegen der Verknüpfung mit dem Landkreis).

- *Leitziele zum Thema Ausbau der Bahnlinien und Halte (siehe u.a. Punkte oben in der Einleitung)*

- **Neubau bzw. Ausbau von Bahnhaltepunkten im Stadtgebiet:**

    - Schaffen von neuen Bahnhalten:
        - in Wutzlhofen/Haslbach im Norden; entsprechend SPNV-Gutachten

        - Walhallastaße (bereits seit Langem in Aussicht gestellt, aber noch nicht umgesetzt)

- Straubinger Straße (Umsetzung laut SPNV-Gutachten verkehrlich empfohlen)

- Dieselstraße/Pürkelgut im Regensburger Osten nähe Zugang zur Ostumgehung (Umsetzung laut SPNV-Gutachten verkehrlich empfohlen)

- Klenzebrücke im Westen; entsprechend SPNV-Gutachten (Unterführung Liliental straße ist zu nah an Prüfening, Kumpfmühler Brücke ist zu nah am Hauptbahnhof, siehe Anlage 03_VCD_ Bahnhalt Klenzebrücke SPNV Gutachten)

Wichtig ist, dass diese Bahnhaltepunkte die Verknüpfung mit dem ÖPNV ermöglichen und auch mit anderen Verkehrsarten des Umweltverbundes. Das Bus-Liniennetz ist dahingehend anzupassen.

- Ausbau des Prüfeninger Bahnhofes mit einer Fuß- und Fahrradüberführung von der Nordseite der Gleise zur Südseite und barrierefreien Zugängen zu den Bahnsteigen.

- Ein weiterer möglicher Ausbau des Burgweintinger Bahnhaltepunkts sollte planerisch in Erwägung gezogen werden. Burgweinting sollte weiter ausgebaut werden und z.B. Leistungen von Bahnhof Obertraubling übernehmen.

  (Siehe Anlage 04_VCD_Umfahrung und Entlastungszahlen Tunnel Pfaffenstein und Bahnhalte)

- Das Aufstellen eines neuen Nahverkehrsplans mit dem Landkreis ist überfällig. Der neue Nahverkehrsplan muss u.a. noch viel mehr auf die Fläche ausgerichtet sein, mit stetig steigend Takt.

- Einrichten eines differenzierten Busnetzes mit Schnellbuslinien, Landbuslinien, Stadt- und Ortsnetzbusse, Dorf- und Quartiersbusnetze*

- Entwickeln und Einrichten von mehr Treffpunkthaltestellen in Stadt- und Landkreis*

- Mehr flexibler und differenzierter ÖPNV (von Schnellbus bis Rufbus) mit Integration von Car Sharing, Rider Sharing und Bürgerautos, Leihfahrräder, Mitnahmeangeboten von Fahrrädern oder auch Paketen*

- Konsequente Bevorzugung des ÖPNV gegenüber dem MIV durch Busspuren, Busschleusen, Ampelvorrangschaltungen, attraktive Haltestellengestaltung, straßenunabhängig geführte Trassen im Vorlaufbetrieb zur Einführung einer Stadtbahn.

- **Konkret z.B. Sperrung der Thundorferstraße für den MIV**
  In der Thundorferstraße soll eine weitere Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs stattfinden und eine sogenannte **„Kommunal-Trasse“** entstehen. (siehe Vorbild in Hamburg). Diese **Kommunal-Trasse** muss eindeutig signalisieren, hier ist MIV als Durchgangsverkehr in beiden Fahrtrichtungen untersagt.
  Es soll nur noch der kommunale Verkehr fahren dürfen, mit Ausnahmen für Anliegerverkehr, den Lieferverkehr für die Anlieger mit bestimmten Lieferzeiten, Taxis und dem Radverkehr.
  Auch der Querverkehr aus der Weiße-Hahnen-Gasse muss eingestellt werden. Dies muss u.a. auch eine hohe Priorität bekommen, um Fußgänger, meist Touristen, in diesem Bereich zu schützen.

- Verdichtung aller Buslinien tagsüber auf einen 10 bis 15-Minuten-Grundtakt

- Schaffung von mehr dezentralen P+R-Plätze an den Schienenstrecken im Umland

- Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs in der D.-Martin-Luther-Straße, z.B. durch eine komplette Unterbrechung des Durchgangsverkehrs in Höhe Dachauplatz und Einführen von Tempo 30.

- Einführen einer MobilCard für die Nutzung der Verkehrsarten des Umweltverbundes (Stichwort „Mobility on demand“)

- Qualitätsoffensive Haltestellen – die Haltestellen sind das Aushängeschild, die Visitenkarte des ÖPNV. Sie müssen einladend sein durch: gute Beleuchtung, ausreichend große Warteflächen, Sauberkeit, Witterungsschutz, Information (gut lesbare und aktuelle Fahrpläne, Umgebungspläne, Tarifinfos), Barrierefreiheit, Sitzmöglichkeiten, Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln (Radlständer/-Bügel im überdachten Bereich, Bike-/Car-Sharing)

  Wichtige Bushaltestellen und Bahnhaltepunkte müssen darüber hinaus weiteren Service anbieten, etwa Schließfächer mit Lademöglichkeiten für E-Bike-Akkus, geschlossene Radabstellanlagen für teure E-Bikes oder Rennräder, digitale Fahrplan-Infos, Kiosks oder zumindest Getränke-/Kaffeeautomaten u. ä.

  Es muss den Menschen Freude machen, den ÖPNV zu nutzen – heute ist es oft so, dass man sich als Verkehrsteilnehmer 2. oder 3. Klasse fühlt!

- Vorantreiben der Digitalisierung des ÖPNV und SPNV u.a. mit einheitlichen Zahl- und Tarifsystem.

  *Mehr Flat-Rate-Angebote, die zum Umstieg vom mIV auf den ÖPNV/SPNV anregen.
  - Generalabo und Halbtax-Abo Schweiz (https://www.sbb.ch/de/abos-billette/abonnemente/halbtax.html)
  - Kombitickets für öffentliche Veranstaltungen bzw. Veranstaltungen im Stadtgebiet
  - Hoteltickets
  - Ausweitung des 365 EUR-Tickets auf weitere Nutzergruppen im Pendlerverkehr

- Mehr positive Kommunikation und Marketing für den ÖPNV und SPNV.

Leitprojekte Motorisierter Individualverkehr

Übergeordnete Zielsetzung: Reduzierung des Anteils des MIV im Binnenverkehr von derzeit ca. 41% auf zunächst 30% im Jahr 2030 und auf 20% im Jahr 2040.

- Weitgehend autofreie Altstadt

- Einleiten weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen im ganzen Stadtgebiet

- Ausweitung des Systems Parkraummanagement von der Altstadt auf die altstadtnahen Gebiete, auf Universität, OTH und Klinikum und längerfristig die Gesamtstadt zur differenzierten Steuerung der Verkehrsmittelwahl durch den Preis

- Folgende Grundsätze bei der Höhe der Parkplatzgebühren gilt es einzuführen:
  - je näher man dem Zentrum kommt umso mehr sollen öffentliche Parkplätze auf der Straße reduziert werden.
  - Parken oder Kurzparken im öffentlichen Raum soll teurer sein als im Parkhaus
  - Je näher man ins Zentrum kommt, umso teurer wird das Parken und die Parkdauer die erlaubt wird, wird umso kürzer.

- Parkgebühren sind regelmäßig, mindestens jedoch jährlich, preislich zu erhöhen, wie Tickets im ÖPNV (siehe Begründung/Beispiel weiter unten)

- Anwohner-Parkausweise sollen nur als Jahresausweis erworben werden können.

- Je näher man ins Zentrum kommt, umso teurer sollen Anwohner-Parkausweise werden

- Je näher man ins Zentrum kommt, umso stärker sollen auch Anwohnerparkplätze weiter reduziert werden, besonders in der Nähe der existierenden Parkhäuser.

- Die Gebühren-für Anwohnerparkausweise sollen deutlich erhöht werden (ähnliche Höhe wie ein Anwohner-Dauerparkausweis in einem öffentlichen Parkhaus, derzeit 38 EUR/ Monat).

- Verhinderung von Durchgangsverkehr in der Altstadt durch Netzunterbrechungen in der Achse Thundofer- Keplerstraße (siehe Kommunal-Trasse), am Emmeramsplatz, in der Obermünsterstraße, am Dachauplatz, am Alten Kornmarkt, am Domplatz, Am Brixener Hof bis Fröhliche Türken Straße, Drei Kronen Gasse.

- Konsequente Überwachung des ruhenden und fließenden Auto-Verkehrs zur Durchsetzung von Parkraumkonzepten und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (Tempo-30-Zonen, verkehrsberuhigte Bereiche, Wohnverkehrsstraßen, Fußgängerzonen und Fahrradzonen)

- Regelgeschwindigkeit Tempo 30 im gesamten Stadtbereich; Ausfallstraßen können aus dieser Regel ausgenommen werden.
  Ein erster Schritt könnte sein, Tempo 30 in der heutigen Umweltzone als Regelgeschwindigkeit einzuführen plus der angrenzenden Straßen/Zufahrtsstraßen: komplette D.-Martin-Luther Straße, rund um den Ernst-Reuter-Platz, Kumpfmühler Straße ab Kumpfmühler Brücke, Wittelsbacherstr., Innere Prüfeninger Str. ab Wilhelmstraße, Rund um den Platz der Einheit, komplette Dr. Johann-Meier-Str., innere Landshuter Str. ab Stobäusplatz, Luitpold Str., Wöhrdstraße,

- Rückbau überdimensionierter Verkehrsflächen (z.B. Adolf-Schmetzer-Straße, Greflinger Straße, Clermont-Ferrand-Allee, Rennweg, Bayerwaldstraße etc.) zugunsten der Verkehrsarten des Umweltverbundes, Grünflächen, Bauland etc.

- Rückbau von Parkplätzen für Baumalleen und mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer, im ganzen Stadtgebiet.

- Weitere Anpassung der Stellplatzsatzung zu Gunsten der Förderung des Radverkehrs und des ÖPNV Anschlusses

- Förderung von Carsharing-Projekten mit Elektromobilität, z.B. durch privilegierte Vergabe von Stellplätzen

- Errichtung von Stellplätzen in Wohngebieten in Sammelanlagen in gleicher Entfernung von den Wohnungen wie ÖPNV-Haltestellen

- **Maßnahme „Sallerner Regenbrücke“ stoppen** (Zu Verwaltungsentwurf, Kap. 8.1.1, S.74)
  Begründung: Völlig absurd ist die Bewertung des Baus der **Sallerner Regenbrücke im Luftreinhalteplan** als Maßnahme zur Verbesserung der Umweltsituation: In der Broschüre „Planungsprojekt Nordgaustraße und Sallerner Brücke“ der Stadt Regensburg vom September 1995 wird die Belastung der Amberger Straße für das Jahr 2010 nach dem Bau der Sallerner Regenbrücke und dem Ausbau der Nordgaustraße mit ca. 15.000 Kfz/d angegeben – gegenüber ca. 17.000 Kfz/d im Jahr 1994 also ein Rückgang um lediglich ca. 12%, der wiederum in der Praxis keine spürbaren Auswirkungen hätte.
  (Die postulierte Entlastungswirkung von ca. 15.000 Kfz/d in der Amberger Straße bezieht sich auf die ohne Sallerner Regenbrücke prognostizierte Belastung von ca. 30.000 Kfz/d; bei diesem Wert handelt es sich aber lediglich um ein theoretisches Rechenmodell, da eine zwei-streifige Straße mit Erschließungsfunktion, wie die Amberger Straße, gar nicht in der Lage ist, eine Belastung von 30.000 Kfz/d zu bewältigen.)
  Der geringfügigen, von der Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs rasch wieder kompensierten

Entlastungswirkung steht aber eine drastische Mehrbelastung der bisher dem Straßenverkehr abgewandten Westseite der Bebauung entlang der Amberger Straße in Höhe von ca. 30.000 Kfz/d gegenüber. Angesichts der vergleichsweise kleinräumigen Verhältnisse im Planungsgebiet würden die von der Sallerner Regenbrücke ausgehenden Abgas- und Lärmbelastungen den gleichen Bereich wie bisher betreffen; eine Verbesserung der Umweltsituation ist also nicht erzielbar. Im Gegenteil: trotz aller massiven Eingriffe der vergangenen Jahrzehnte stellt das Regental immer noch eine für den Luftaustausch wichtige Schneise dar – was merkwürdiger- und unverständlicherweise für den Luftreinhalteplan für die Stadt Regensburg keiner Erwähnung wert zu sein scheint. Der Bau der Sallerner Regenbrücke würde diese Durchlüftungsfunktion massiv beeinträchtigen und ist deshalb auch aus diesem Grund abzulehnen. Die Bezeichnung „Ortsumgehung" für eine Straße, die mitten durch das Stadtgebiet führt und dieses in zwei Teile zerschneidet, erscheint nicht angebracht.

<u>Fazit:</u> Das Projekt Sallerner Regentalbrücke muss aus dem Luftreinhalteplan und als Maßnahme gestrichen werden.

Alternativ schlagen wir zur Entlastung der Bürger in der Amberger Straße, die Verlegung der Bundesstraße B15 (Amberger Straße) auf die B16 vor.

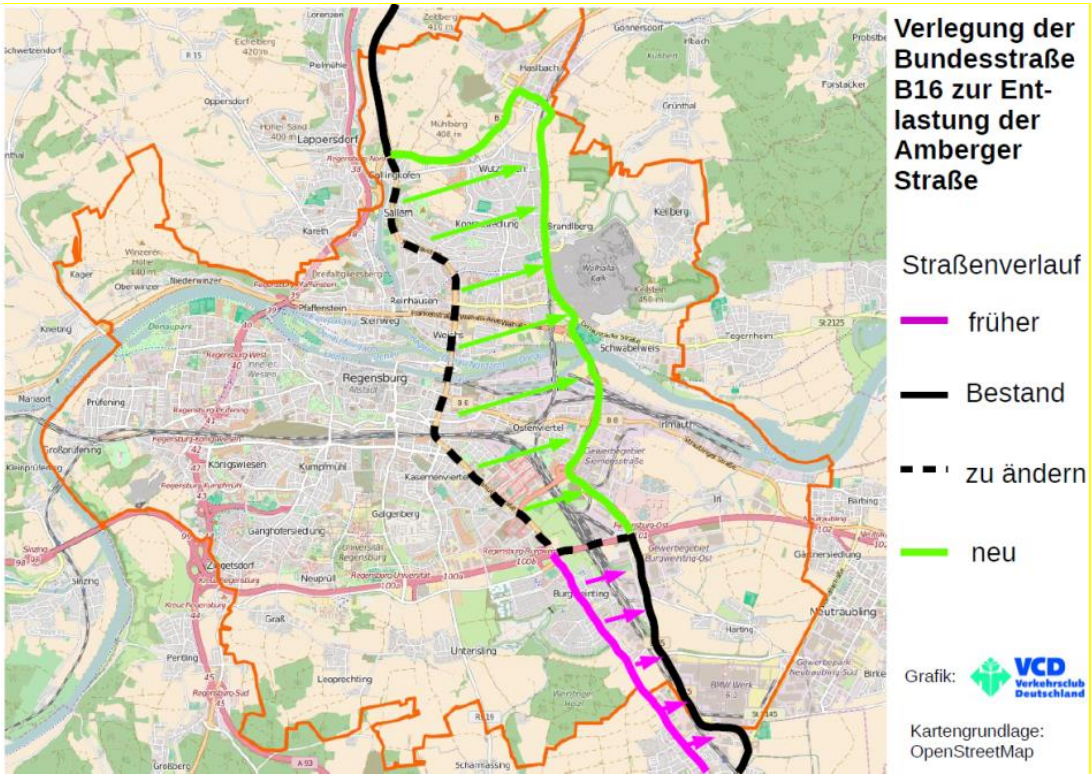


Bild 1: Verlegung der B15 auf die B16 als Maßnahme zur Entlastung der Amberger Straße

Wir weisen darauf hin, dass bereits vor Jahren die B15 im Süden Regensburgs von der Obertraublinger Straße auf die parallele Max-Planck-Straße (Bild 1: lila Pfeile) verlegt wurde, um den Ortskern von Burgweinting vom Verkehr der Bundesstraße zu entlasten. Seit der Fertigstellung der Pilsen-Allee (Osttangente) gibt es nun auch die Möglichkeit, ohne zusätzliche Straßenbaumaßnahmen, die Amberger Straße vom Kraftverkehr zu entlasten.

Dazu kann die B15 ab Gallingkofen auf der B16 in Richtung Haslbach geführt werden und von dort über die Pilsen-Allee (Osttangente) und den Odessa-Ring (Ostumgehung) weiter zur Max-Planck-Straße (grüne Linie) verlaufen.

Zu diesem Zweck sollte die Verkehrsführung an der Anschlussstelle der B16 in Gallingkofen so angepasst werden, dass die Hauptfahrtrichtung von Zeitlarn in Richtung Haslbach verläuft und die Abfahrt der B16 aus Richtung Lappersdorfer Kreisel sowie die Amberger Straße als untergeordnete Straßen angeschlossen werden (siehe Bild 2).

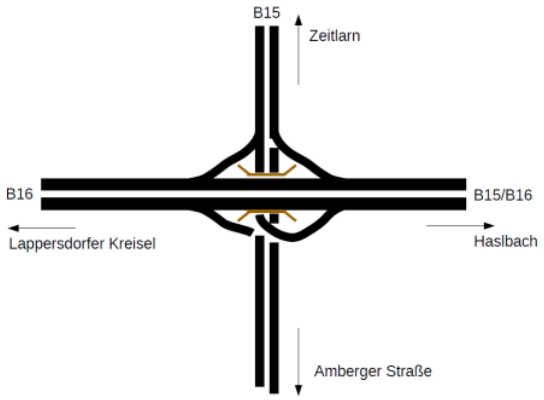


Bild 2: Hauptverkehrsführung von Zeitlarn auf die B16 Richtung Haslbach

Anschließend kann die Geschwindigkeit in der Amberger Straße auf 30 km/h reduziert werden. Die damit verbundene Reduzierung des Autoverkehrs in der Amberger Straße wird sich dann auch positiv auf die heute regelmäßig überlastete Kreuzung am Donaueinkaufszentrum und im weiteren Verlauf auf die Landshuter Straße auswirken!

- **Sanierung A93 Tunnelröhren Pfaffenstein ohne Dritte Röhre**

(Zu Verwaltungsentwurf: Kap. 8.1.1, S. 74 und Kap. 8.3.2, S. 83)
Im Bereich der vorhandenen A93 Tunnelröhren ist eine Leistungsfähigkeitssteigerung aus folgenden Gründen weder sinnvoll noch anzustreben:

a) Volkswirtschaftlich ist eine dritte Röhre nicht darstellbar

b) Geologisch ist eine dritte Röhre ein hohes Risiko und technisch nicht anzustreben (siehe geologische Erfahrungen beim Bau der zwei heutigen Röhren in Wikipedia)

c) In der Realisierung der Sanierung der vorhandenen Tunnelröhren sehen wir eine große Chance für die Stärkung des ÖV im Norden von Regensburg. U.a. können hier freigewordene Gelder für den Ausbau des ÖV (ÖPNV und SPNV) verwendet werden

D.h. es muss hier oberstes Ziel sein bei der Sanierung der vorhandenen Röhren, ohne eine Realisierung eines Ersatztunnels (3. Röhre) auszukommen.
Daraus soll u.a. auch eine **zeitliche Planungssicherheit** für das Sanierungsprojekt ergeben

Weiterhin soll das Risiko gemindert werden, dass durch den Bau einer 3. Röhre in unmittelbarer Nähe der vorhandenen Röhren die vorhanden Röhren im Betrieb geschädigt werden.
Schon beim Bau der 2 vorhanden Röhren wurde auf geologische Schwierigkeiten hingewiesen.

„Die Ausführung des Tunnels erfolgte in Spritzbetonbauweise. ***Aufgrund unregelmäßig verlaufender Schichten mit unterschiedlichen Festigkeiten traten beim Bau Schwierigkeiten auf. Es gab zwei große Verbrüche.“***
Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/Tunnel_Pfaffenstein

Für die Baustellenvorphase sind folgende Oberziele anzustreben:

1) Verkürzen der Baustellenzeit bzw. Vollsperrung der Tunnelröhren auf ein Minimum
Das Ausschreibungsziel für beide Tunnelröhren:
a) Sanierung maximal 2 – 3 Jahre je Fahrtrichtung (die gesamte Bauzeit der heutigen Röhren hat nur 3 Jahre gedauert.
b) D.h. einen Vollsperrung einer Tunnelröhre darf maximal 2 Jahre je Fahrtrichtung zur Sanierung andauern

2) Vor Beginn der tatsächlichen Baustellenzeit (Sperrung eines Tunnels), sollen folgende Umleitungen/Ersatzverkehre/Maßnahmen möglich gemacht werden, um große Stausituationen zu vermeiden, unter Berücksichtigung, dass gewisse Einschränkung innerhalb einer Baustellenphase zumutbar sind:

Südliche „Umfahrung Blau" über B85 (Schwandorf-Cham) und B20 (Cham-AK Steinach/Straubing) und Westliche „Umfahrung Rot/Rote Route seit 2004" (AK Regensburg – AS Beratzhausen – R 11 – St 2165 – St 2235 – Umgehung Burglengenfeld – B 15 – AS Ponholz) sollen entsprechend ausgebaut und digital dynamisch beschildert werden, zur Aufnahme folgender Umleitungsverkehre:
Umfahrung Blau: 5.000 zusätzliche Fahrzeuge pro Tag, je Fahrtrichtungen
Umfahrung Rot: 3.000 zusätzliche Fahrzeuge pro Tag, je Fahrtrichtungen
(siehe
Anlage 04_VCD_Umfahrung und Entlastungszahlen Tunnel Pfaffenstein und Bahnhalte,
Anlage 05_VCD_A93 Zählstellen Fahrzeuge pro Richtung 2018,
Anlage 06_VCD_Entlastungs und Umfahrungspotential Tunnel,
Anlage 07_VCD_Fahrzeitenvergleich A93 mit Umleitungen_Blau_Rot_Gelb)

a) Einrichten einer stadtnahen Umfahrung, genannt **Umfahrung Gelb**, über B16 – Odessa Ring
Umfahrung Gelb: 8.000 zusätzliche Fahrzeuge
b) Als weitere Maßnahme ist ein **Mobilitätspakt**, mit den großen betroffenen Arbeitgebern in der Region anzustreben, mit dem Ziel die **Verkehre (Pendler und Lieferverkehr) auf der A93, während der Baustellenzeit**, **auf ein Minimum zu reduzieren** bzw. umzuleiten:

i) durch 100% Homeoffice oder teilweise Home-Office (50%) bei Angestellten.

ii) durch Lockern/Verschieben von Kernarbeitszeiten, vor allem im Angestelltenbereich, u.a. auch mit Homeoffice-Anteilen

iii) Verlagern von Pendlerverkehr auf die Bahn mit Anbindung von Schnellbussen

iv) Verlagern von Transporten/Gütern auf den Schienenverkehr

Das Potenzial zur wochentäglichen **Verkehrsreduzierung** auf der A93 gegenüber heute wird konservativ auf **2.000 Fahrzeuge pro Tag und Fahrtrichtung** geschätzt.

c) Das Projekt bietet die große Chance den Umweltverbund schneller zu Stärken.
Damit erschließt sich ein weiteres allgemeines Potential der Verkehrsverlagerung.
D.h. die bereits angestrebten Ziele müssen nur zeitlich koordiniert bis spätestens 2030 umgesetzt werden

i) Walhalla-Bahnhof mit Schnellbusanbindung zu den Arbeitgebern im Südosten
Das Realisierungsziel ist 2029.
→ Diese Maßnahme bietet mindestens ein Potential **1.000 Ein-/und Aussteigern pro Tag.**
Im Sanierungsfall der Tunnelröhren schätzen wir konservativ, dass eine Verdoppelung der **Ein-/und Aussteigern pro Tag auf 2.000,** davon **ca. 1.500 neue Pendler (Gewerbepark + Arbeitgeber im Südosten), realistisch ist.**

ii) Stadtbahn mit neuem kombiniertem Haltepunkt Stadtbahn/Bahn Wutzlhofen/Haselbach
Realisierungsziel der Stadtbahn ist derzeit das Jahr 2030
Die Aufnahme zusätzlicher Pendler, die einen Arbeitsplatz im Gewerbepark Haslbach oder im Stadtnorden (z.B. im DEZ) haben auf **ca. 1000 Ein-/und Aussteigern pro Tag.**

iii) Aufgreifen der Idee eines zusätzlichen Haltepunktes Straubinger Straße / Candis wird durch das SPNV-Gutachten 2020 der BEG verkehrlich empfohlen, wird allerdings für technisch nicht umsetzbar gehalten. Hier sollte ein neuer Anlauf zur technischen Umsetzung erfolgen, da dort auch ein ÖPNV Anschluss gewährleistet werden kann.
Es wird ein Potential von mindestens **1000 Ein- / Aussteigern pro Tag gesehen**

iv) Ausrichten des nächsten Nahverkehrsplanes des Landkreises auf die Baustellenzeit der Tunnelsanierung
(mit noch zu beziffernden Umsteigepotential)

In der Summe sehen wir hier die Möglichkeit, dass mehr als 50% des MIV bzw. Güterverkehrs von dem wochentäglichen Verkehr auf der A93 über andere Strecken bzw. Maßnahmen während der Baustellenzeit an ihr Ziel gebracht oder verlagert werden können.

Damit ist die Notwendigkeit einer 3. Röhre volkswirtschaftlich nicht sinnvoll. Im Gegenteil. Das eingesparte Geld, voraussichtlich im 3-stelligen Millionen Bereich, kann in nachhaltige Verkehrsarten investiert werden, wie Ausbau der Stadtbahn bzw. Ausbau des Regio-Bahn-Konzeptes. Dabei sollte zeitlich vordringlich die Modernisierung der Bahnstrecke Richtung Norden betrachtet werden, mit neuen Bahnhalten und Streckenreaktivierungen, wie auch auf der angehängten Karte des VCD gezeigt.

In der Summe der oben angegebenen Maßnahmen, ergibt sich ein Potential von mehr als 20.000 Fahrzeugen pro Tag, die entsprechend umgelenkt werden können.

- **Schrittweise Vergrößern der Umweltzone auf das ganze Stadtgebiet**
Als VCD begrüßen wir grundsätzlich die eingeführte Umweltzone in Regensburg, weil sie Vorteile in der Luftreinhaltung bringt und auch eine Sensibilisierung der Bürger für den Umgang mit unserer Umwelt bewirkt.
Die heutige Umgriff der Umweltzone kann aber nur ein erster Schritt sein.
Um die Bevölkerung und Gewerbetreibende eindeutig zu informieren und darauf vorzubereiten ist deutlich zu formulieren, dass die geplante Umweltzone in ihrer Begrenzung in spätestens in 2 Jahren erweitert wird bis einschl. der Achsen Kirchmeierstraße - Furthmayrstraße, Landshuterstraße-Weißenburgstraße-Nibelungenbrücke-Nordgaustraße, Frankenstraße und im Westen bis zur Autobahn A93. Dies ist u.a. auch notwendig, um die Hintergrundbelastung von Schadstoffen in der Luft durch den Verkehr zu reduzieren.
In einem weiteren Schritt ist die Umweltzone auf das ganze Stadtgebiet auszulegen, bis spätestens 2026.

- **Parken im öffentlichen Raum reduzieren und bewirtschaften**

  Parkraummanagement im Sinne einer treibhausgasneutralen, emissionsfreien Verkehrswende (reduzieren von Parkraum im öffentlichen Raum, Parkgebühren im öffentlichen Raum – sozialgerecht - im ganzen Stadtgebiet, Parkgebühren im öffentlichen Raum höher als im Parkhaus, Parkgebühren steigen je näher man ins Stadtzentrum kommt.
  → siehe LINK kostengerechte Parkraumgebühren und Begründung in AGORA Verkehrswende **„Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen."**

  https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/umparken-den-oeffentlichen-raum-gerechter-verteilen/

  ***Zitat aus RP 2040**: Eine Reduktion des MIV ist mit Blick auf die Entwicklung des Verkehrsaufkommens in und um Regensburg sowie die notwendige Verkehrs-, Klima-und Energiewende unabdingbar.*

- Einführen der **Messgröße „Parkplätze im Parkraummanagement**", mit Unterscheidung im öffentlichen Raum und Parkhaus, im statistischen Jahrbuch „Regensburg in Zahlen" im Kapitel Verkehr. Parkplätze im Parkleitsystem (2019, 7.200 Stück) ist schon vorhanden.

- **Konkrete Anforderungen an das Parkraummanagement in Regensburg**
  Es ist zu bemängeln, dass nach wie vor Autofahrern in städtischen Parkhäusern die erste Stunde oder erste ½ Stunden parken in der Innenstadt kostenlos angeboten wird und darüber hinaus eine ½ Stunde parken mit 90 Cent **zu günstig ist**.
  2 Std. parken 2,70 EUR
  3 Std. parken 4,50 EUR

  Daraus folgt, im direkten Vergleich zwischen den Parkgebühren und dem Bus-Tagesticket: Alle Besorgungen mit dem PKW unter 3 Stunden sind günstiger als mit dem Bus zu fahren!

  Vergleicht man Einzelfahrscheine oder Streifenfahrscheine für Hin- und Rückfahrt, kann der Vergleich noch ungünstiger für den oder die Busfahrenden aussehen.

Tages-Tickets

Tages-Ticket 2 und 5
im Vorverkauf und im Bus

Preis-stufen	Tages-Ticket 2	Tages-Ticket 5
bis zu 2	4,90 €	6,90 €
bis zu 4	7,90 €	9,90 €
bis zu 7	12,20 €	14,50 €
bis zu 9	16,50 €	18,90 €
bis zu 10	18,90 €	20,90 €

- wochentags ab **9.00 Uhr**, am Wochenende und an Feiertagen ganztags gültig
- Tages-Ticket 2: gültig für bis zu 2 Personen, Tages-Ticket 5: gültig für bis zu 5 Personen für beliebig viele Fahrten an einem Tag
- freie Mitnahme der eigenen Kinder und Enkelkinder bis zum 15. Geburtstag

Schlussfolgerung: Parken in der Innenstadt ist zu günstig im Vergleich zum Busfahren!

Die heutige Preisgestaltung der Parkgebühren führt nicht zum Umsteigen auf den ÖPNV.
Die Forderung hier heißt, die Parkgebühren sind deutlich zu erhöhen. Das betrifft nicht nur die Parkhäuser, sondern auch die Stellplätze im öffentlichen Raum. Als Großstadt und Oberzentrum muss Regensburg hier verstärkt steuernd eingreifen, weil die Anwohner, Beschäftigten und Besucher der Innenstadt unter dem starken Parkplatzsuchverkehr leiden.

Seit Ende Oktober 2020 ist die Obergrenze der Verwaltungsgebühr für die Ausgabe von Bewohnerparkausweisen aufgehoben. Auch dies war lange ein Anreiz für in der Innenstadt lebende Menschen nicht auf ein Auto zu verzichten – und sei es nur das Zweitauto. Die Stadt Regensburg

soll prüfen, welche Gebühr – v. a. im Verhältnis zu den Mietkosten für private Stellplätze und die Kosten für ÖPNV-Tickets – zukünftig erhoben werden kann. Es soll weiterhin nur noch Jahresausweise geben, um u.a. auch den Verwaltungsaufwand zu reduzieren.

Aus Sicht der Luftreinhaltung und CO2-Reduzierung soll das Ziel sein, öffentliche Parkplätze auf Plätzen und in bestimmten Straßenzügen (außerhalb von Parkhäusern) deutlich zu reduzieren, auch für Anwohner.

Hierzu bieten sich in der Innenstadt u.a. an:

- Domplatz
- Alter Kornmarkt
- Emmeramsplatz
- das Obermünsterviertel
- die Wahlenstraße
- Unter den Schwibbögen und
- die Glockengasse

Die Plätze und Bereiche sollen dann klimafreundlicher*, u.a. mit Bepflanzung, gestaltet werden. Dies gilt natürlich nicht nur für den Innenstadtbereich, sondern auch im Besonderen für große Einfallstraßen, wie z.B.:

- Prüfeninger Straße
- Landshuter Straße
- Luitpoldstraße und
- Adolph-Schmetzer-Straße

**siehe z.B. auch Merkblatt der Stadt Regensburg zur Staubminderung und „Der Baum – Staubfilter und Klimaanlage".*

- Dringend erforderlich und überfällig:
  - Umgestaltung des Obermünsterviertels mit Aufenthaltsqualität,
  - Herausnahme des Durchgangsverkehrs,
  - Herausnahme/Reduzierung von öffentlichen Parkplätzen/Anwohnerparkplätzen auf ein Minimum.

- Schaffen von mehr Sharing Angeboten für Menschen mit und ohne Führerschein

Fazit: Eine natürliche Verkehrswende ist möglich

Eine Verkehrswende, für einen starken Umweltverbund in Stadt und Landkreis, ist zwingend erforderlich.

Nur auf den Austausch des Verbrennungsmotors gegen einen Elektromotor bzw. Wasserstoffmotor zu vertrauen ist eine Utopie. Das wird unsere Stadt nicht lebenswerter machen. Lärmprobleme würden bleiben und auch die Probleme durch den hohen Flächenverbrauch des fahrenden und des ruhenden Verkehrs. Ebenfalls die Feinstaubbelastung durch Reifenabrieb und Abrieb bei Bremsvorgängen würden bleiben.

Ein Stadtentwicklungsplan bis 2040, ohne Berücksichtigung einer Energie- bzw. Verkehrswende, wie dargestellt, wäre unverantwortlich.

Die Weichen dazu müssen jetzt, mit Grundsatzbeschlüssen der entsprechenden Gremien, gestellt werden. Die Verantwortung liegt in der Kommune.

Einige Lösungsansätze müssen aber interkommunal, mit dem/den angrenzenden Landkreis(en) erarbeitet werden.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Ich würde mir zum Abschluss noch eine sachliche Diskussion zur Aufnahme all der obengenannten Ziele und Ideen in den Stadtentwicklungsplan 2040, mit der Verwaltung, Politik und Bevölkerung wünschen.

Mit freundlichen Grüßen

Wolfgang Bogie

~~~~~~

VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.

Vorsitzender Kreisverband Regensburg

wolfgang.bogie@vcd-bayern.de

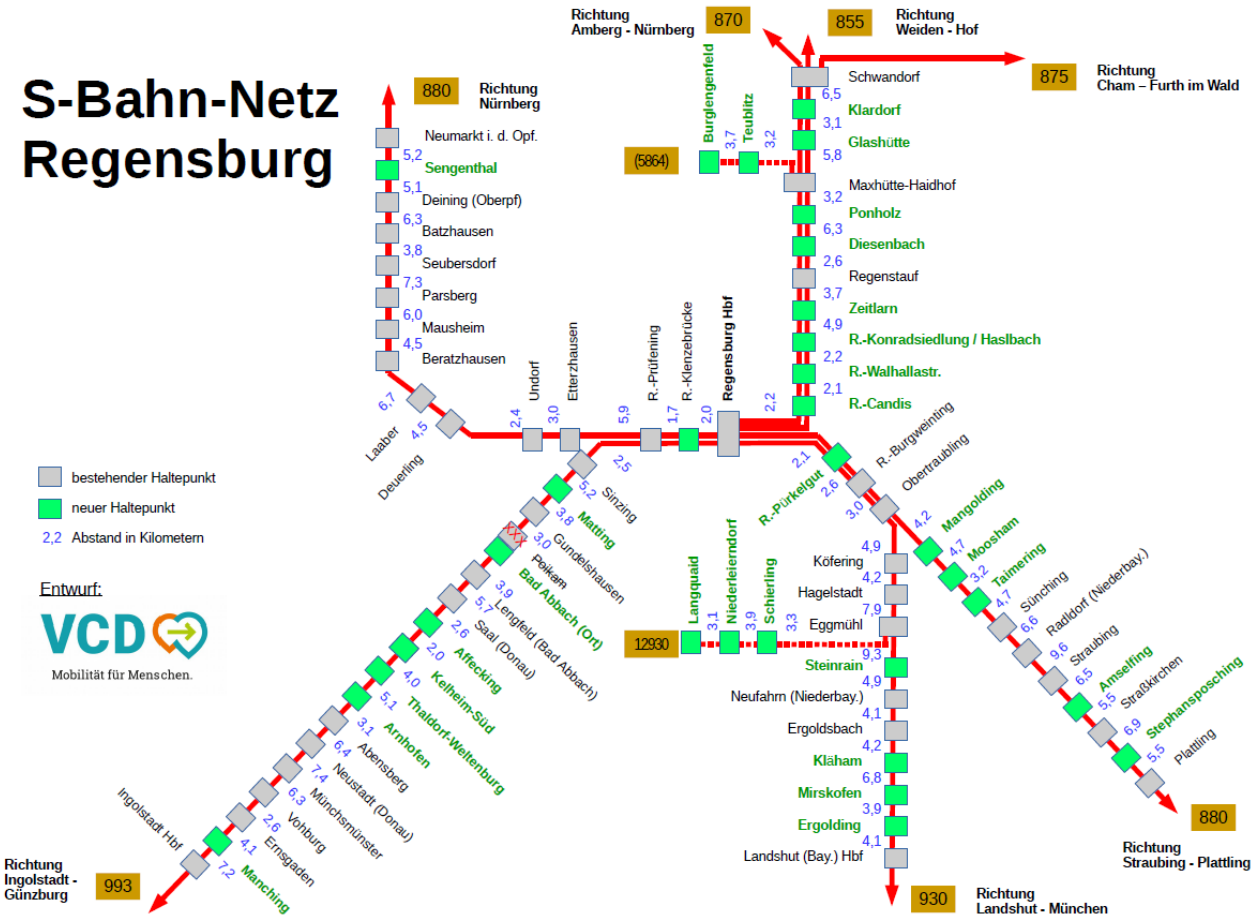
Anlagen hier im Sammeldokument:

Anlage 01_VCD_S-Bahn-Netz Regensburg 2019-02-03
Anlage 02a_VCD_2019-02-28 Stellungnahme B-Plan 274
Anlage 02b_VCD_2019-02-28 Stellungnahme B-Plan 274 – Anlage
Anlage 03_VCD_Bahnhalt Klenzebrücke SPNV Gutachten
Anlage 04_VCD_Umfahrung und Entlastungszahlen Tunnel Pfaffenstein und Bahnhalte,
Anlage 05_VCD_A93 Zählstellen Fahrzeuge pro Richtung 2018,
Anlage 06_VCD_Entlastungs und Umfahrungspotential Tunnel,
Anlage 07_VCD_Fahrzeitenvergleich A93 mit Umleitungen_Blau_Rot_Gelb)
~~~~~~

Anlage 01_VCD_S-Bahn-Netz Regensburg 2019-02-03

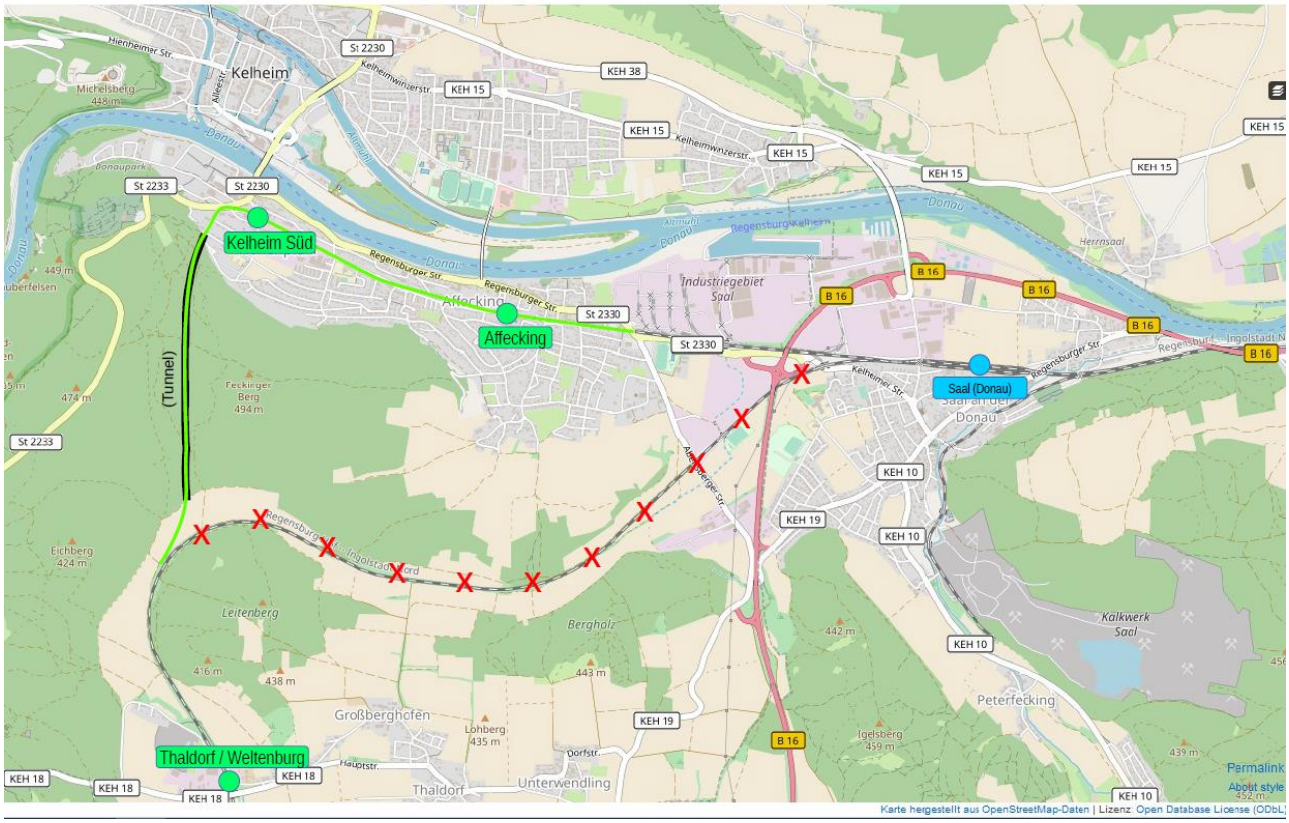
Ist-Stand 2018

S-Bahn-Netz Regensburg



Neubaustrecke Bad Abbach

Neubaustrecke Kelheim



Anlage 02a_VCD_2019-02-28 Stellungnahme B-Plan 274

VCD-Kreisverband Regensburg Kavalleriestr. 9 93053 Regensburg

Kreisverband Regensburg
Kavalleriestr. 9
93053 Regensburg
vcd-regensburg@vcd-bayern.de
www.vcd-regensburg.de

Stadtplanungsamt
z.Hd. Herrn Andreas Skala
D.-Martin-Luther-Str. 1

93047 Regensburg

Regensburg, 22. März 2019

Stellungnahme zum Bebauungsplan 274, Westhafen / Ölhafen

Sehr geehrter Herr Skala,

zum Bebauungsplan 274, Westhafen / Ölhafen, nimmt der VCD Kreisverband Regensburg wie folgt Stellung:

Am 22.01.2019 hat der Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen der Stadt Regensburg einen Grundsatzbeschluss zur fahrradfreundlichen Stadt Regensburg gefasst. Darin heißt es:

1. *Die Stadt Regensburg bekennt sich zur Förderung des Radverkehrs. Der Radverkehr soll als eine tragende Säule des Umweltverbunds gestärkt und ausgebaut werden. Der Radverkehr soll auf allen Ebenen – Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation – gefördert werden.*

[…]

7. *Das im Anhang dargestellte Konzept für Lückenschlüsse im übergeordneten Radwegenetz ist konsequent weiter zu verfolgen.*

Auf den räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes 274 entfallen Netzlücken in den folgenden drei Routen im Radwegenetz:

1. „Hafen" + „Bienenheimweg" + „Kumpfmühler Brücke"

   Die Route verläuft im Geltungsbereich des Bebauungsplans in Nord-Süd-Richtung westlich der Bahnlinie in Richtung Schwandorf

4. „Donaulände – Hafen"

   Die Route verläuft im Geltungsbereich des Bebauungsplans in West-Ost-Richtung in der Nähe des Donauufers von der Donaulände bis zur Bahnlinie Richtung Schwandorf, wo sie auf die Route 1 trifft.

14. „Osthafenstraße – Äußere Wiener Straße"

   Die Route verläuft im Geltungsbereich des Bebauungsplans in West-Ost-Richtung unmittelbar nördlich der äußeren Wiener Straße östlich des Odessa-Rings

Wir halten es für erforderlich, dass das bereits beschlossene Ziel von Lückenschlüssen für diese Radwege-Routen explizit als Rahmenbedingung im Bebauungsplan verankert ist. Es erstaunt uns,

Mobilität für Menschen

...

dass dies nicht der Fall ist, obwohl sowohl für die Vorlage des Grundsatzbeschlusses als auch für die des Bebauungsplans 274 das Stadtplanungsamt verantwortlich war. Insbesondere wenn im Bebauungsplan angedeutet wird eine weitere Unterquerung der Bahnlinie zu schaffen, dann ist diese Planung so zu gestalten, dass sie mit der bereits beschlossenen Radwege-Route verträglich ist.

Im Einzelnen schlagen wir vor:

Radroute 1:
Südlich der Straubinger Straße ist der bestehende Radweg an eine neu zu erstellende Brücke parallel zur Bahnlinie anzubinden und im weiteren Verlauf eng parallel zur Bahnlinie oben auf dem entsprechend anzuschüttenden Bahndamm zu führen. Unterführungen unter der Bahnlinie im weiteren Verlauf (Auweg, geplanter zusätzlicher Durchstich für neue Führung des Auweges, Hafenbecken) sind durch Brücken zu überqueren. Bei der Führung des Radweges ist nördlich der Staubinger Straße Raum für einen Bahnhaltepunkt vorzusehen.

Radroute 4:
Die Route ist von der Donaulände abzweigend südlich parallel zum Gleis zu führen, weiter am nördlichen Rand der Gewerbe-Nutzung zur Budapester Straße und über eine Rampe an die Radroute 1 anzubinden.

Radroute 14:
Die Route ist nördlich parallel zur äußeren Wiener Straße östlich des Odessa-Rings zu führen und an den bestehenden Radweg an der Auffahrt zum Odessa-Ring anzubinden.

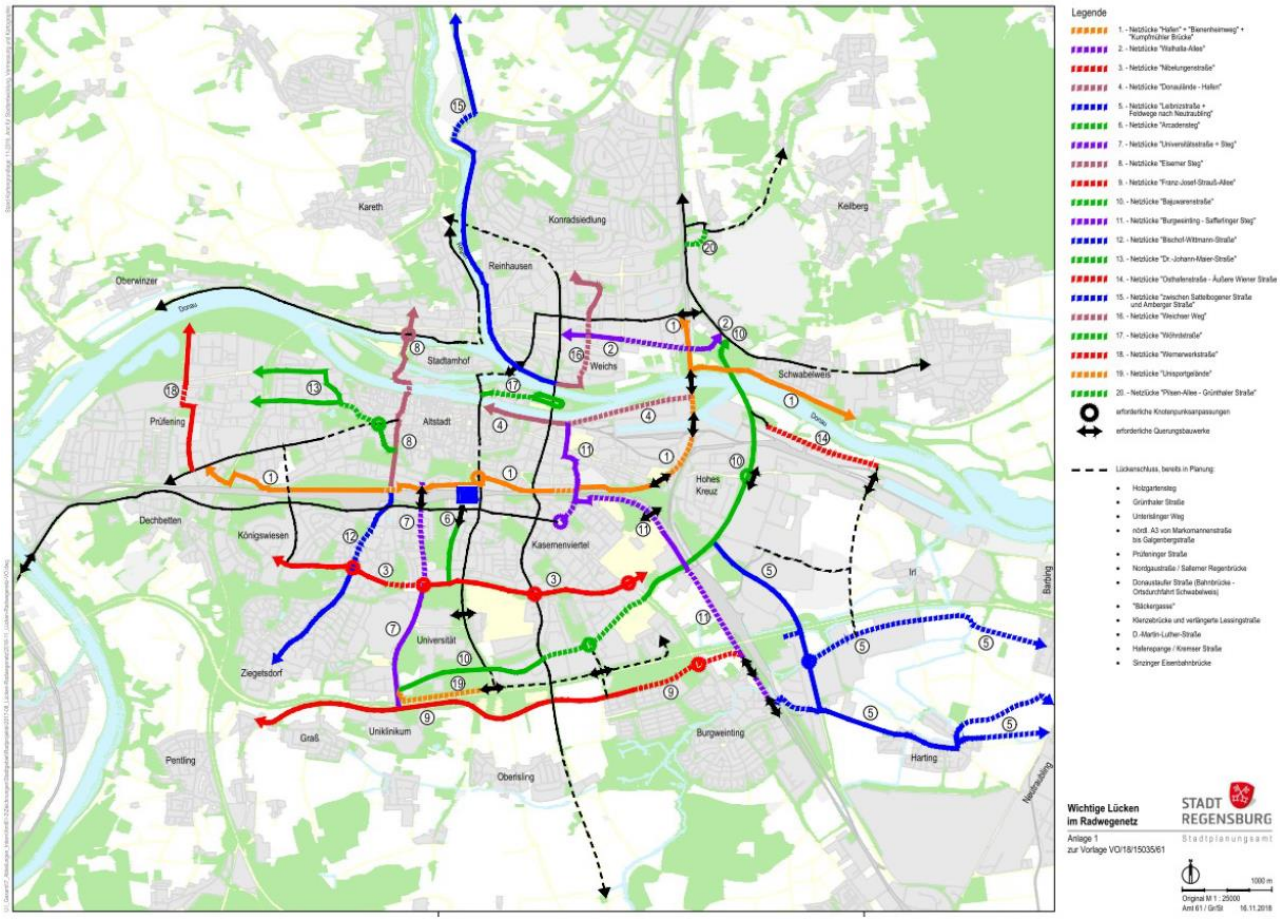
Verbindung Radrouten 4 und 14:
Langfristig ist die Schaffung einer durchgehenden Radwege-Verbindung südlich der Donau vorzusehen. Dazu sind die Radrouten 4 und 14 über eine zusätzliche Brücke über die Hafeneinfahrt zu verbinden.

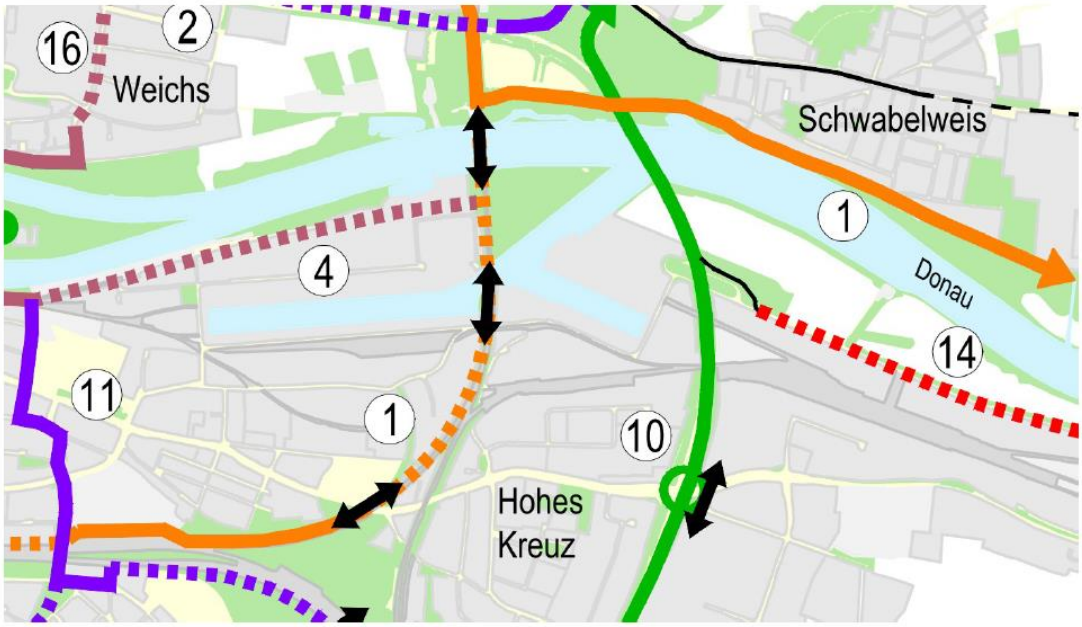
Mit freundlichen Grüßen

Christian Hammer
(2. Vorsitzender)

Anlage zur Stellungnahme des VCD-Kreisverbandes Regensburg zum Bebauungsplan 274, Westhafen - Ölhafen

Mobilität
für Menschen

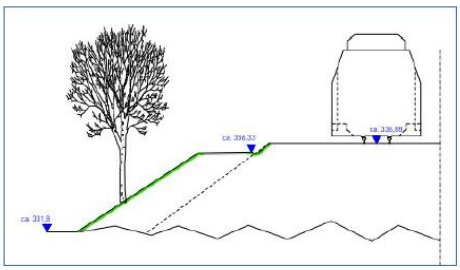




Wichtige Lücken im
Radwegenetz (Ausschnitt)

Lückenschluss Radwege-Route 1
(südlicher Teil)

Radweg eng parallel zur Bahnlinie
auf dem angeschütteten Bahndamm



Platz für Bahnhaltepunkt vorsehen

Luftbild: Stadt Regensburg

Lückenschluss Radwege-Route 4

Lückenschluss Radwege-Route 1 (nördlicher Teil)

Verbindung Radwege-Routen 4 und 14

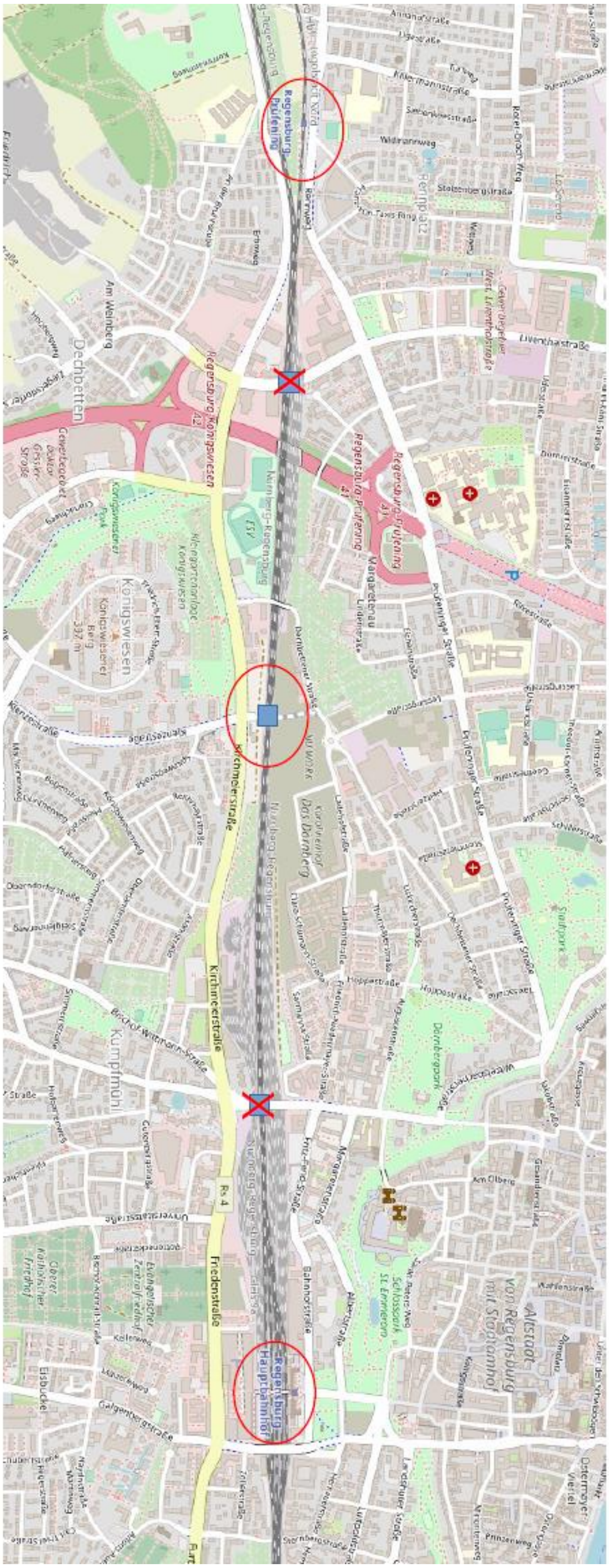
Luftbild: Stadt Regensburg

Verbindung Radwege-Routen 4 und 14

Lückenschluss Radwege-Route 14

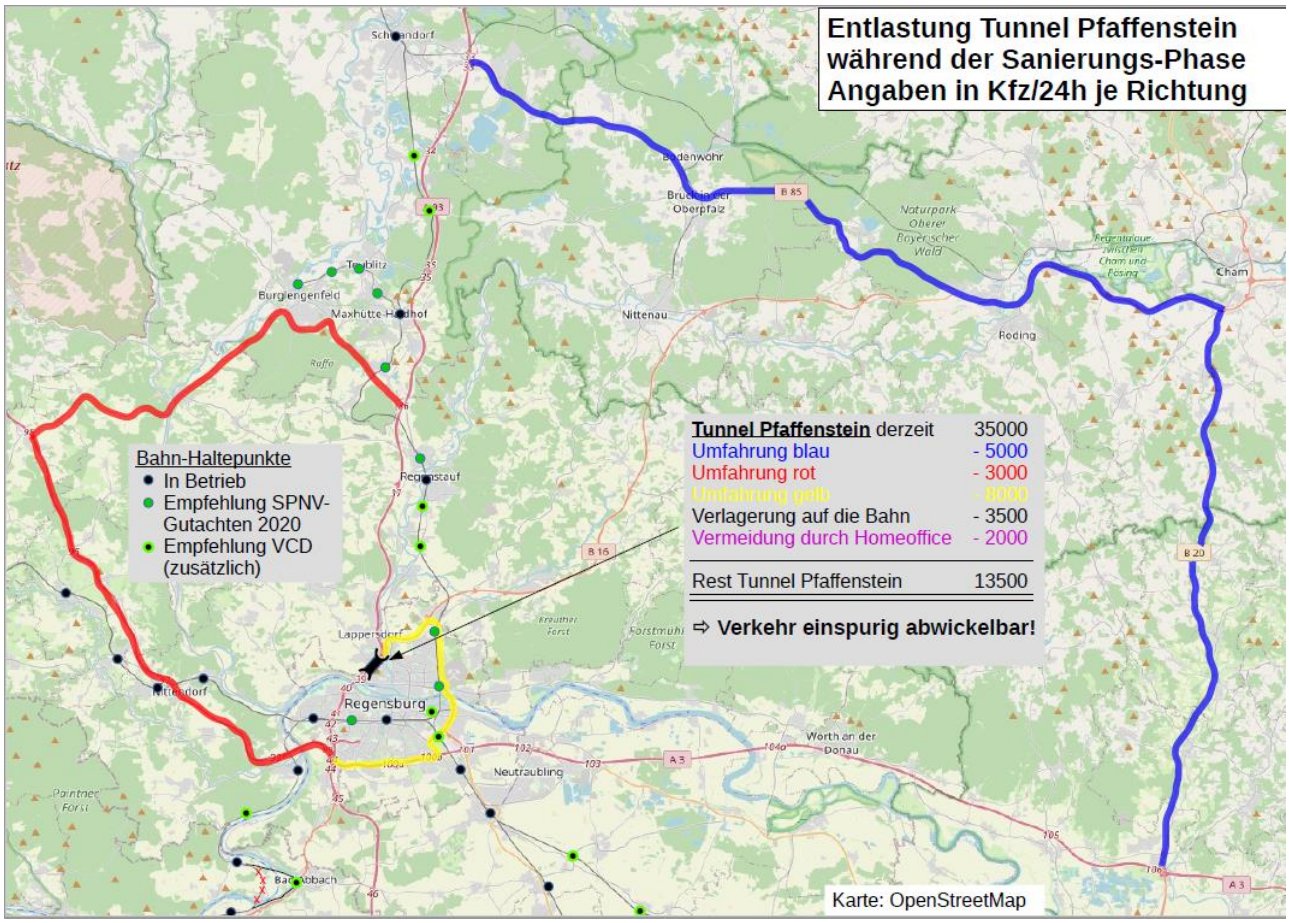
Luftbild: Stadt Regensburg

Anlage 03_VCD_Bahnhalt Klenzebrücke SPNV Gutachten

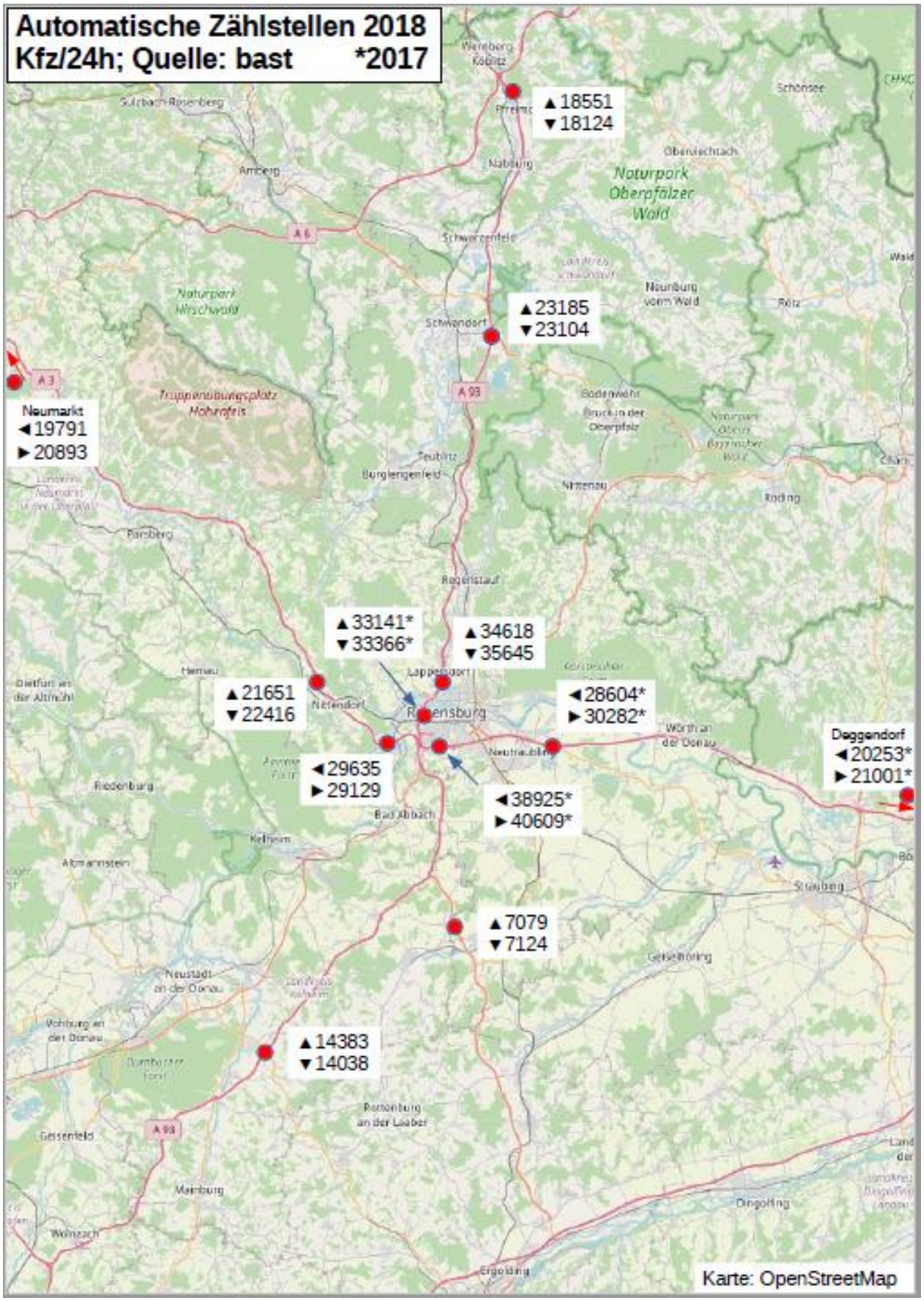


Zusätzliche Haltepunkt im Stadtwesten sollte entsprechend SPNV-Gutachten „Klenzebrücke“ sein, da „Lilientalstraße“ und „Kumpfmühler Brücke“ zu dicht an den bestehenden Haltepunkten liegen

Anlage 04_VCD_Umfahrung und Entlastungszahlen Tunnel Pfaffenstein und Bahnhalte



Anlage 05_VCD_A93 Zählstellen Fahrzeuge pro Richtung 2018



Anlage 06_VCD_Entlastungs und Umfahrungspotential Tunnel

Entfernungstabelle Anteil Pendler aus Norden über A93

AB	Ort A93 Zählstelle	Entfernung zur Arbeit in km	Fahrzeit PKW A93 Min.	Eine Richtung Anzahl PKW	%-Anteil Pendler	Anteil Pendler abs.
A93	Pfreimd (2018)	62+x	41	18.300	**4,5%**	824
A93	Schwandorf (2018)	43+x	35	23.150	**13,1%**	3.033
A93	Lappersdorf vor Tunnel (2018)	5 - 15 km	13	35.000	42,5%	**14.883**
A93	Regensburg nach Tunnel (2017)		10	33.200	42,2%	**14.000**

Durchgangsverkehr im Tunnel sind ca. 20.000 Fahrzeuge
Der Anteil Pendlerverkehr sind ca. 14 bis 15.000 Fahrzeuge

Quelle
Statistisches Bundesamt: Entfernungen zum Arbeitsplatz

Pendlerdistanzen:	in Protent %	
< 5 km **27,9%,**	**27,9**	**47,8**
5 - 10 km **19,9%,**	**19,9**	
10 – 25 km 27,5%,	27,5	
25 – 50 km. 13,1%,	13,1	
>50 km 4,5%,	4,5	
Gleiches Grundstück 3,9%,	3,9	
Wechselnde Arbeitsstätte 3,2%	3,2	
Summe %	100	

Umfahrung/Verlagerungs Potential	Anzahl Fahrzeuge/Tag+Richtung	
Östliche Umfahrung blau	5.000	eher Durchgangsverkehr
Südliche Umfahrung rot	3.000	
Stadtnahe Umfahrung	8.000	eher Pendlerverkehr
Verlagerung auf die Bahn	3.500	
Verlagerung ins Homeoffice	2.000	
Gesamt Potential	**21.500**	
A93 Verkehr im Tunnel ca.	**35.000**	
Rest Tunnel Pfaffenstein	**13.500**	

Tunnel Pfaffenstein derzeit	35000
Umfahrung blau	- 5000
Umfahrung rot	- 3000
Umfahrung gelb	- 8000
Verlagerung auf die Bahn	- 3500
Vermeidung durch Homeoffice	- 2000
Rest Tunnel Pfaffenstein	13500

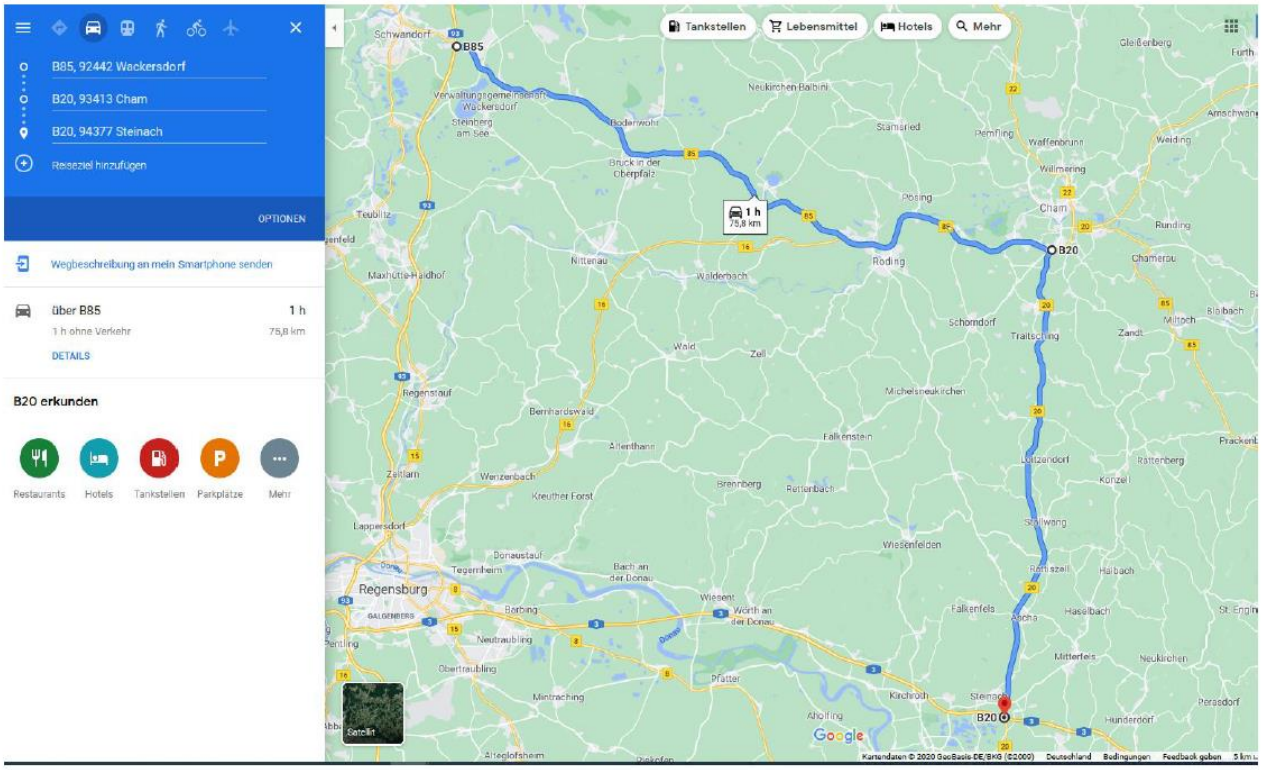
⇨ **Verkehr einspurig abwickelbar!**

Automatische Zählstellen 2018
Kfz/24h; Quelle: bast *2017

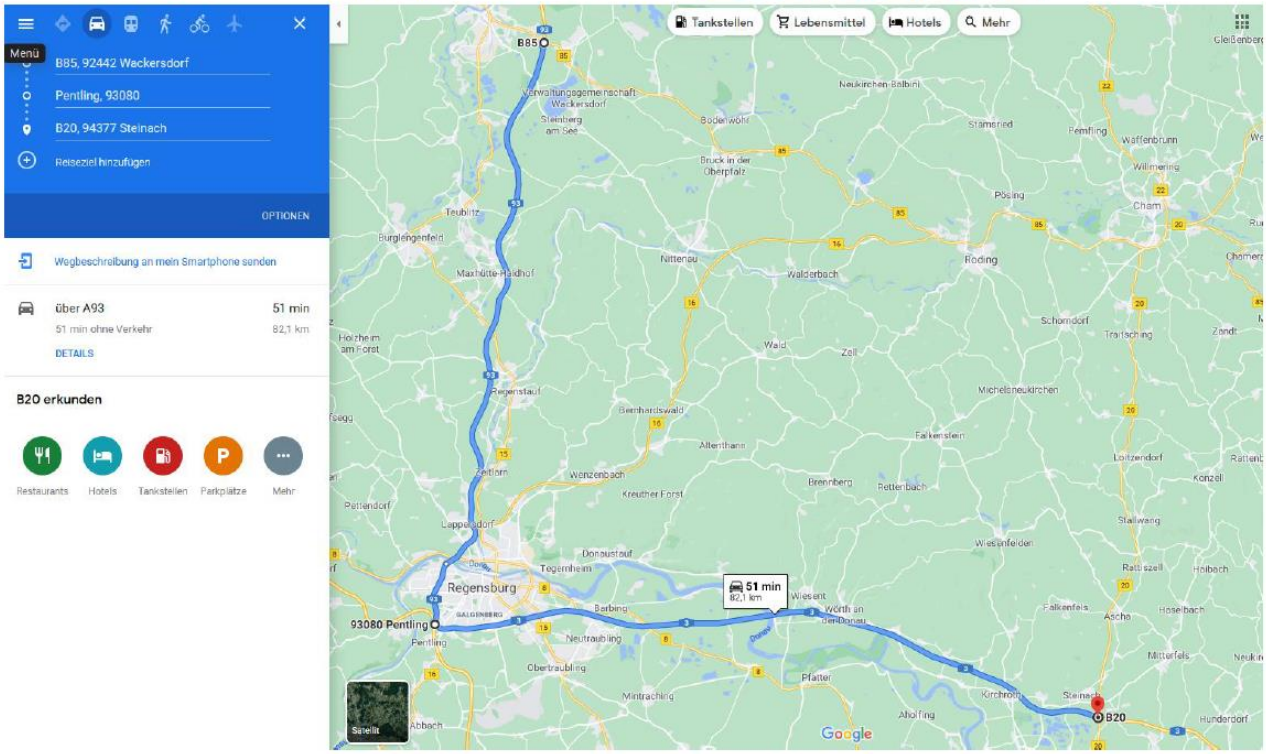
Anlage 07_VCD_Fahrzeitenvergleich A93 mit Umleitungen_Blau_Rot_Gelb)

Fahrzeitenvergleich der 3 Umleitungen, Blau, Rot und Gelb mit original Strecke A93

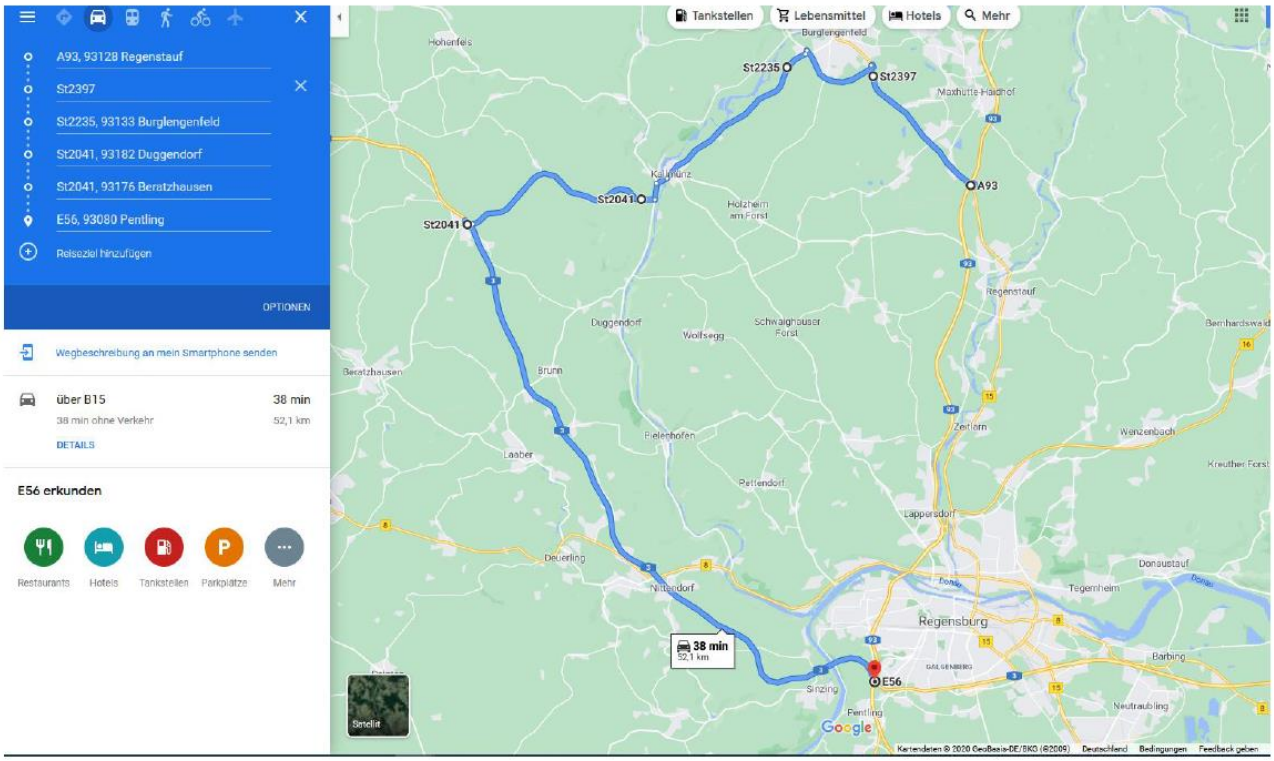
Blaue Route von A93 Schwandorf/Wackersdorf zur A3 Straubing/Steinach, 76 km, Fahrzeit 60 Min.



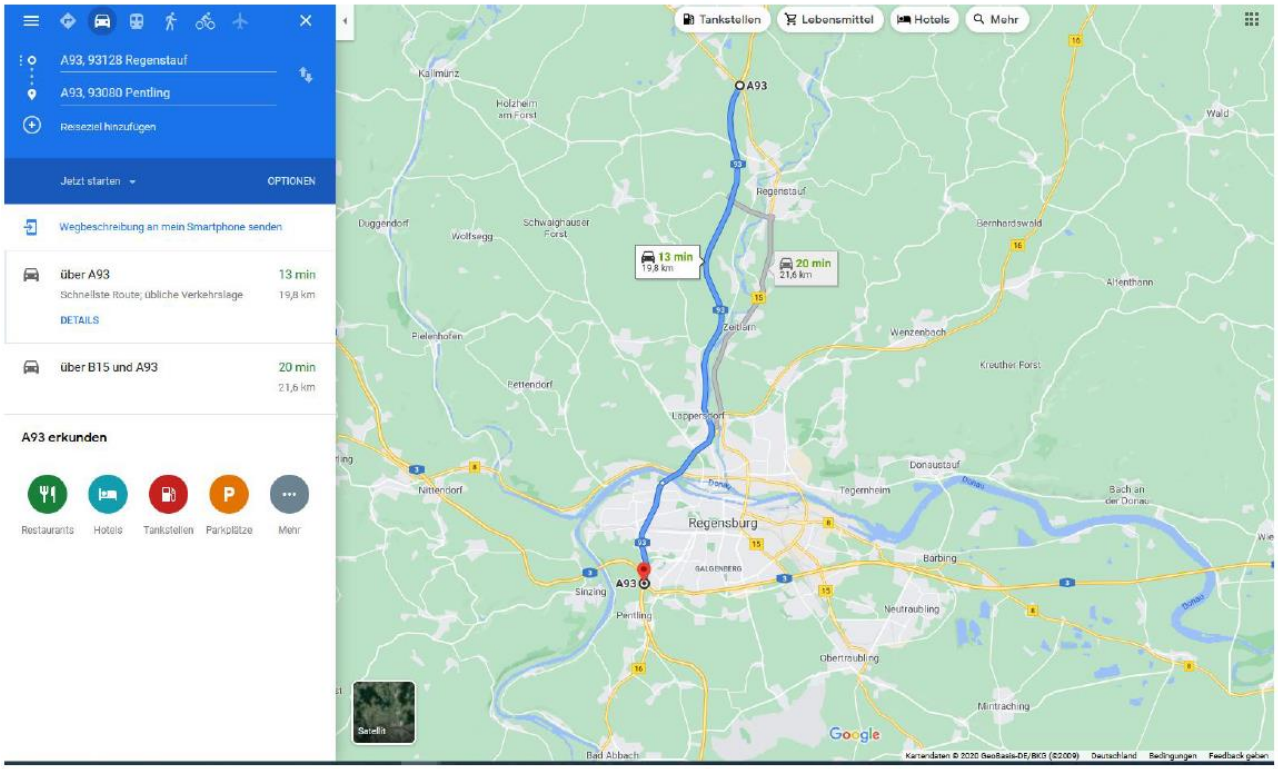
Gleicher Start/gleiches Ziel über A93 und A3 **82 km in 51 min.** ohne Verkehr, statt 60 Min. über **Blaue Route, d.h. Zeitverlust im Beispiel 9 Min.**



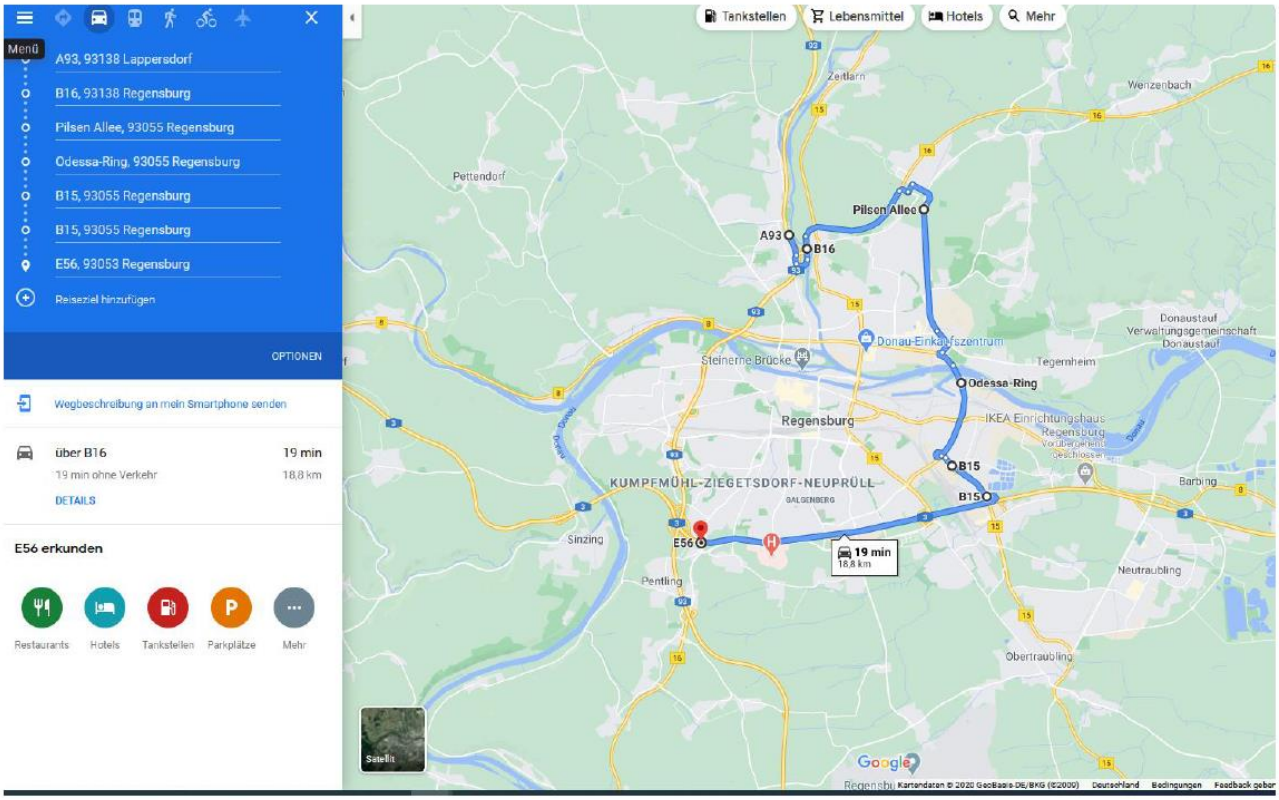
Rote Route Variante A, 38 Min.



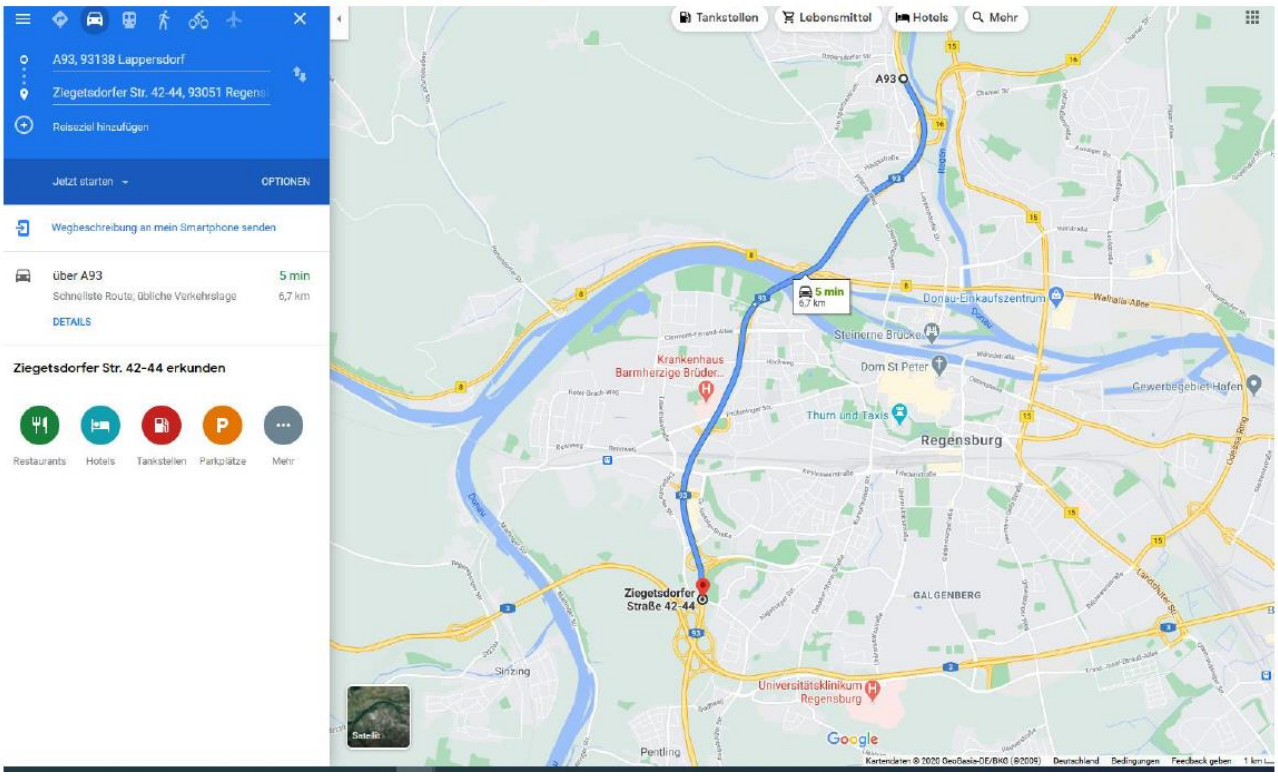
Normaler Weise über A93, ohne Stau 13 Min. (gegen 38 Min. über Rote Route, Verlust 25 Min.)



Gelbe Route über B16: ca. 20 Min. für 20 km



Direkt bis AK Nord ca. 7 km in 5 Min. (theoretischer Zeitverlust 15 Min.)



ENDE