

Lebensqualität sichern – Mobilität gestalten

Ein verkehrspolitisches Programm für Regensburg



*„Una ciudad no es más civilizada cuando tiene grandes autopistas,
sino cuando un niño en un triciclo es capaz de movilizarse
por todas partes con facilidad y seguridad.“*

*„Ob eine Stadt zivilisiert ist,
hängt nicht von der Zahl ihrer Schnellstraßen ab, sondern davon,
ob ein Kind auf dem Dreirad unbeschwert und sicher überall hinkommt.“*

- Enrique Peñalosa, ehem. Bürgermeister von Bogotá

April 2013, Überarbeitung Februar 2018

Ausgangssituation – Zielvorstellung

Regensburg als Oberzentrum der Region ist das Ziel vieler Wege der Bürger aus dem Umland. Die Stadt verfügt bezogen auf die Einwohnerzahl über die dritthöchste Arbeitsplatzdichte Deutschlands. Entsprechend viele Arbeitnehmer pendeln daher aus dem Umland zu ihren Arbeitsplätzen in der Stadt. Ein hoher Zentralitätswert Regensburgs belegt den Kaufkraftzufluss, also einen entsprechenden Verbraucherzustrom aus der Region. Ein großer Teil dieser Wege wird mit dem privaten Pkw zurückgelegt und belastet dadurch das Stadtgebiet und seine Bürger durch Abgas- und Lärmemissionen sowie den hohen Flächenbedarf von Kraftfahrzeugen. Zwar gibt es für diesen Individualverkehr zumindest entlang der leistungsfähigeren ÖPNV-Achsen ein nicht zu unterschätzendes Potenzial zum Umstieg, dennoch wird das Auto zunächst weiterhin Verkehrsmittel der Wahl für viele Bewohner im ländlichen Raum bleiben.

Umso wichtiger ist es, die Mobilität im Nahbereich, also im Binnenverkehr innerhalb der Stadt und im Verkehr mit den direkten Nachbarkommunen wie Lappersdorf oder Neutraubling, möglichst umwelt- und ressourcenschonend zu gestalten. Regensburg umfasst ein relativ kompaktes Stadtgebiet von etwa vier Kilometer Radius. Daher sind auch die Weglängen in der Stadt gering: Eine Autofahrt in Regensburg ist im Durchschnitt nur 3,5 Kilometer lang. Für Strecken bis sechs Kilometer ist jedoch das Fahrrad im Schnitt das schnellste Verkehrsmittel. Die subjektive Wahrnehmung der „schnellen“ Autofahrt blendet dabei die Fußwege vom und zum Parkplatz sowie die Parkplatzsuche völlig aus, ebenso wie die Möglichkeit, als Fußgänger oder Radfahrer manche Abkürzungen nutzen zu können. In der Summe lassen sich daher schätzungsweise 80 Prozent der Autofahrten in Regensburg mit dem Fahrrad, ein Teil davon sogar zu Fuß schneller erledigen.

Mehr Fuß- und Radverkehr nützt allen

Ein hoher Anteil von Fußgängern und Radfahrern am Verkehr einer Stadt korreliert mit einer hohen Lebensqualität der Stadt. Hier werden nicht nur die Entlastungseffekte durch weniger Lärm und Abgase spürbar, sondern auch soziale Faktoren: Zufußgehen und Radfahren ermöglichen die direkte, spontane Kommunikation und Integration – ein wichtiger Aspekt für das Zusammenleben in einer Stadtgesellschaft, der durch die Fortbewegung eingeschlossen im Auto unmöglich wird.

Viel Fuß- und Radverkehr in der Stadt spart zudem Kosten, weil eine dafür ausgelegte Verkehrsinfrastruktur sowohl bei der Errichtung wie bei der Instandhaltung wesentlich weniger Aufwand bedeutet. Ferner trägt regelmäßiges Radfahren erheblich zur Steigerung der Fitness und Bewahrung der Gesundheit bis ins höhere Alter bei, reduziert also Kosten im Gesundheitswesen und durch krankheitsbedingte Ausfälle am Arbeitsplatz. Das Fahrrad bietet letztlich allen Bevölkerungsgruppen unabhängig vom Alter die Möglichkeit einer selbstbestimmten, individuellen und leicht verfügbaren Mobilität im Bereich der Stadt und des näheren Umlands.

Selbst für überzeugte Autofahrer hat ein hoher Anteil von Fußgängern und Radfahrern in der Stadt wesentliche Vorteile, tragen doch die Nichtmotorisierten nicht noch zusätzlich mit

weiteren Autos zur Verkehrsbelastung der Straßen bei und konkurrieren um begehrte Parkplätze.

Kurze Wege für Fußgänger und Radfahrer

Obwohl gerade mit den neueren Entwicklungen im Bereich der Pedelecs und E-Bikes auch zunehmend größere Entfernungen für die Wege im Alltag bis in Bereiche von 20 bis 30 Kilometern für das Fahrrad erschlossen werden, sind die Vorteile der nichtmotorisierten Fortbewegung auf kürzeren Distanzen am offensichtlichsten. Bei einer üblicherweise für einen alltäglichen Weg als akzeptabel empfundenen Dauer von 20 bis 30 Minuten ergibt sich für einen Fußgänger ein Aktionsradius von zwei bis drei Kilometer, für einen Radfahrer von etwa acht bis zwölf Kilometer. Da jedoch Fußgänger und Radfahrer ihre Wege mit eigener Körperleistung erbringen und nicht mit Fremdenergie (deren Finanzierung zudem vom konkreten Weg entkoppelt ist) besteht das starke Bestreben, diese Wege zu minimieren. Eine gewisse Witterungsempfindlichkeit verstärkt naturgemäß diese Tendenz. Zufußgehen und Radfahren sind daher unwegsensibel. Die Menschen werden folglich umso mehr zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sein, je einfacher es für sie ist, ihre alltäglichen Bedürfnisse mit relativ kurzen Wegen befriedigen zu können. Eine Stärkung der Nahmobilität setzt daher auch ein sinnvolles Angebot an Nahversorgung und Naherholung voraus.

Entscheidende Bedeutung kommt dabei Lückenschlüssen im bestehenden Fuß- und Radverkehrsnetz zu. Als wichtigste Infrastrukturmaßnahme erscheint in diesem Zusammenhang die Errichtung eines Stegs für Fußgänger und Radfahrer vom Reinhausener Damm zum Gries (Stadtamhof), weil dadurch weite Bereiche des Nordostens unter Vermeidung unattraktiver Routen entlang hoch belasteter Straßen (Frankenstraße, Nibelungenbrücke) in fußläufige Entfernung zur Innenstadt rücken. Aber auch an mehreren anderen Stellen des Stadtgebiets sollten zusätzliche Querungsmöglichkeiten von Flüssen und Bahnanlagen für Fußgänger und Radfahrer geschaffen werden oder bestehende (z.B. an Eisenbahnbrücken) verbessert werden.

Weitere Maßnahmen in diesem Bereich sind die Schaffung direkter Wegverbindungen durch Grünanlagen für Radfahrer, Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung, eigenständige Wege abseits des motorisierten Verkehrs (insbesondere als kreuzungsarme Wege entlang von Bahntrassen) und der Ausbau der Wege zu den angrenzenden Kommunen (insbesondere als ganzjährig befahrbare Routen z.B. in Richtung Regenstauf, Wenzenbach/Bernhardswald, Barbing, Neutraubling, Oberhinkofen).

Vorteile eines engmaschigen Verkehrsnetzes für Fußgänger und Radfahrer dürfen jedoch nicht an Kreuzungen, Einmündungen und Übergängen zunichtegemacht werden. Daher sind an solchen Knotenpunkten Vorrangregelungen für Fuß- und Radverkehr umzusetzen und weitgehende Barrierefreiheit herzustellen. Insbesondere bei Ampeln sind verkürzte Grünphasen für Fußgänger und Radfahrer zugunsten des Kfz-Durchsatzes (was auf einen großen Teil der Ampeln in Regensburg zutrifft) zu vermeiden. Ampelanlagen mit Anforderungsschaltungen für Fußgänger und Radfahrer sind allenfalls bei unmittelbarer Grünschalung für die Anforderer realistisch, da ansonsten die Akzeptanz dieser Einrichtungen kaum gegeben ist. Zudem muss dem Verkehrsnetz für Fußgänger- und Radfahrer

bei Unterhalt, Reinigung und Winterdienst besondere Beachtung zukommen, auch und gerade wenn diese Routen abseits der Hauptverkehrsstraßen verlaufen.

Zur Überwindung weiterer Entfernungen und Erschließung größerer Regionen im Umfeld von Haltepunkten des öffentlichen Verkehrs sind ausreichend dimensionierte, sichere und geschützte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im direkten Umfeld diverser Bahn- und Bus-Haltestellen von zentraler Bedeutung. Sofern baulich möglich sollten diese Abstellanlagen mit einer geeigneten Überdachung errichtet werden. Öffentliche Mieträder können das „Bike&Ride“-Angebot an einigen Stellen sinnvoll ergänzen.

Fußgänger und Radfahrer brauchen Aufenthaltsqualität

Während Autofahrer sich in ihrem Fahrzeug eine individuelle Wohlfühlatmosphäre unabhängig von den äußeren Gegebenheiten schaffen können, erleben Fußgänger und Radfahrer sehr viel direkter die Qualität oder eben Nicht-Qualität des umgebenden Verkehrsraums. Die Bürger werden daher umso lieber ihre Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurücklegen wollen, je einladender und angenehmer diese Wege empfunden werden. Hauptverkehrsstraßen sind jedoch praktisch ausschließlich für große Mengen und schnell fließenden Kfz-Verkehr optimiert: Geradlinig, mehrere Fahrspuren je Richtung, schmale Wege am Rand für Fußgänger und Radfahrer, allenfalls dürftiges Begleitgrün in Alibifunktion. Für Fußgänger und Radfahrer haben solche monotonen Trassen den Charme eines betonierten Abwasserkanals – wenn unvermeidbar, werden diese Strecken eilig zurückgelegt, ansonsten aber eher Routen über Nebenstraßen oder durch Grünzüge gesucht.

Während in der Altstadt der kleinräumigen Abfolge von engen Straßen und aufgeweiteten Plätzen das menschliche Maß zugrunde liegt, und in dieser Umgebung auch weitere Fußwege angenehm, bisweilen geradezu erholend erscheinen, findet man außerhalb häufig öde Verkehrsflächen, die für sich keinen Anreiz zum Zufußgehen und Radfahren bieten. Erst in neueren Wohngebieten ergeben sich wieder Ansätze, den öffentlichen Raum kleinräumig zu gliedern und ansprechende Aufenthaltsqualität auch außerhalb von Privatgrundstücken und Parkanlagen zu erzielen.

Daher sollte im Rahmen von Straßensanierungen grundsätzlich geprüft werden, den verfügbaren öffentlichen Raum neu zu gliedern und zu gestalten, auch mit der Zielvorgabe, außer der reinen Verkehrsfunktion wieder verstärkt andere wichtige Funktionen des öffentlichen Raums zu ermöglichen: Begegnung und Aufenthalt, Handel und Kultur, Erholung und Spiel usw.

Diese gestalterischen Ziele sind in der Regel mit Höchstgeschwindigkeiten von nicht mehr als 30 km/h verbunden, was allein schon einen großen Teil der Betriebsgefahr von Kfz, also die Hauptursache für die unfallbedingte Schädigung von Menschen, erheblich mindert. So ist die Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit die mit Abstand wirkungsvollste Maßnahme zur Steigerung der Verkehrssicherheit in den Städten. Auf einem niedrigeren Geschwindigkeitsniveau stellt sich relativ zwanglos eine kooperative Verkehrskultur ein, die von Respekt und gegenseitiger Rücksichtnahme der verschiedenen Verkehrsteilnehmer geprägt ist. Zugleich kann so die Barrierewirkung der Straßen spürbar reduziert werden. Besonders überzeugend

gelingen solche Umgestaltungen nach dem Prinzip des „Shared Space“ bzw. der „Begegnungszone“ wie z.B. unter www.netzwerk-sharedspace.de dargestellt.

Ebenso evident ist in einer Anzahl von Straßen, dass die Verkehrsfläche gemessen an aktuellen Planungsprinzipien, der verkehrlichen Bedeutung und/oder dem Bezug zu anderen Bauten oder Naturräumen deutlich überdimensioniert ist. Folgende Straßenräume zeigen exemplarisch Handlungsbedarf und -möglichkeiten:

- Die vierspurige Clermont-Ferrand-Allee schließt im Osten an die zweispurige Gumpelzhaimerstraße an. Bereits während des letzten Umbaus (Aufbringen von „Flüsterasphalt“) zeigte sich, dass bei nur einem Fahrstreifen je Richtung, abgeschalteten Ampelanlagen und Anordnung von Tempo 30 der Verkehr problemlos und sogar flüssiger lief als im Normalbetrieb bei Tempo 50, Ampelregelung und zusätzlichen Fahr- und Abbiegespuren. Die durch Rückbau und Umgestaltung frei werdenden Flächen können den Straßenzug durch Begrünung oder moderate Nachverdichtung aufwerten.
- Ebenso ist die Verkehrsfläche der Adolf-Schmetzer Straße westlich der Weißenburgstraße überdimensioniert und in Bezug zum Ostentor in dieser Gestalt völlig unpassend.
- Die Prüfeninger Straße bedarf im östlichen Bereich als Zugang zur Altstadt dringend einer Aufwertung und Neugestaltung. Ähnliches gilt für die Kumpfmühler Straße im nördlichen Bereich und die D.-Martin-Luther-Straße, die vom Durchgangsverkehr entlastet werden müssen, um eine angemessene Gestaltung als wichtige Zugänge zur Altstadt zu erhalten.
- Die Straßenzüge Albert-/Margaretenstraße und Fritz-Fend-/Bahnhofstraße waren mit je zwei Fahrstreifen in Ost-West- bzw. West-Ost-Richtung (zum großen Teil in Einbahnrichtung) als leistungsfähige Altstadt-Südumgehung geplant, haben jedoch wegen der verkehrlichen Bedeutung der weiter südlich liegenden Friedenstraße nie diese Funktion im ursprünglich beabsichtigten Umfang übernommen. Im Zusammenhang mit der geplanten Umgestaltung und verkehrlichen Neuordnung des Gebiets vom Bahnhofsvorplatz bis zum Ernst-Reuter-Platz soll zudem der ÖPNV durch Anlage eines zentralen Umstiegsknotens wesentlich gestärkt und der motorisierte Individualverkehr dafür reduziert werden. Daher eröffnet sich in der Folge die Chance die beiden genannten Straßenzüge neu zu gliedern und den Kfz-Verkehr in der Einbahnrichtung auf einen (evtl. überbreiten) Fahrstreifen zu beschränken. Die so gewonnene Fläche kann für durchgängige Fußwege und ausreichend breite Radwege entgegen der Einbahnrichtung genutzt werden.
- Die Bayerwaldstraße kann in ihrer sinnlosen Breite allenfalls als Mahnmal früherer überzogener Verkehrsplanungen gesehen werden. Der vorhandene Verkehr lässt sich leicht auf der östlichen Hälfte der Straßenbreite abwickeln. Die westliche Hälfte der Straße kann zum Teil rückgebaut und als Grünanlage gestaltet werden, zum Teil als Quartiersparkplatz der angrenzenden Gassen genutzt werden. Zusätzlich kann dadurch der Regentalradweg direkt in Richtung Frankenstraße angebunden werden.
- Von der Universitätsstraße kann zumindest südlich der Albertus-Magnus-Straße, aber auch zwischen Seyboth- und Ludwig-Thoma-Straße die halbe Breite rückgebaut werden, zumal in näherer Zukunft die Galgenbergstraße als leistungsfähige Nord-Süd-Trasse mit direktem AB-Anschluss ausgebaut werden soll. In diesem Zusammenhang könnte die Ost-West-Achse durch abknickende Vorfahrtstraßen entlang von Albertus-Magnus-/Universitäts-/Ludwig-Thoma-Straße bevorzugt werden. Der beabsichtigte Bau einer neuen Ost-West-Querung durch das Campus-Gelände erscheint nicht sinnvoll, da diese Trasse keine adäquate

Entsprechung weiter in Richtung Westen besitzt. Selbst mit aufwändigen Verkehrsbauten lässt sich eine massive Beeinträchtigung des Campusgeländes nicht verhindern, so dass Verkehr vom und zum ehemaligen Kasernenareal primär über die Galgenbergstraße geführt werden sollte.

Bei baulichen Veränderungen dieser Art sollten neben den Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen auch die positive Wirkung auf die Wohnqualität der umgebenden Quartiere und die städtebauliche Aufwertung Berücksichtigung finden. Die Rückbesinnung auf die vielfältigen urbanen Qualitäten stellt den Lebensraum der Bürger, nicht den Verkehrsraum für Maschinen in den planerischen Fokus. Dieser Paradigmenwechsel schlägt sich zunehmend auch in den einschlägigen Regelwerken nieder, die den Ausgleich zwischen den verschiedenen Ansprüchen an den öffentlichen Raum betonen und ein ausgewogenes Verhältnis von Verkehrsfunktion und Umfeldqualität anstreben. Letztlich wird damit die Attraktivität innerstädtischer Lagen gesichert und autozentrierten, verkehrserzeugenden Siedlungsstrukturen in der Peripherie und im Umland entgegengewirkt.

Werte achten und schützen

Fast alle Plätze der Altstadt sind in den 60er und 70er Jahren zu Parkplätzen verkommen. Zu Beginn der 80er Jahre konnte jedoch eine flächenhafte Verkehrsberuhigung mit der Einführung der „Wohnverkehrsstraßen“ erreicht werden, die einher ging mit der hochwertigen, niveaugleichen Gestaltung der Straßenräume. Erst durch diese Maßnahme wurden manche historischen Bezüge und Ensembles in der Altstadt wieder wahrnehmbar und erlebbar. Dennoch werden immer noch eine Reihe weiterer Orte in der Altstadt durch fließenden wie ruhenden Kfz-Verkehr entwertet.

Eine herausragende Schande nicht nur für Regensburg sondern für ganz Bayern ist die Nutzung des Alten Kornmarkts als Parkplatz. Am Ort der römischen Kommandantur wird mit der Herzogspfalz der Agilolfinger erstmals im 6. Jahrhundert ein in weitestem Sinne bayerisches Staatsgebilde fassbar. Die kontinuierliche weitere Bedeutung des Areals über viele Jahrhunderte Entwicklung im gesamten Mittelalter und weit darüber hinaus kann an dieser Stelle nicht einmal angerissen werden. Ein Ort dieser historischen Dimension kann nicht hoch genug geschätzt werden und muss seine Entsprechung in einer Gestaltung und Nutzung finden, die diese Bedeutung erfahrbar macht.

Ein ähnliches Missverhältnis zwischen aktueller (verkehrlicher) Nutzung und minderwertiger Gestaltung einerseits und der Dichte und Bedeutung der direkt angrenzenden Baudenkmäler andererseits findet sich am Emmeramsplatz, am Ägidienplatz, in der Kepler- und Goldenen-Bären-Straße, aber auch in mehreren Bereichen der östlichen Altstadt.

Ersatz für reduzierte Parkierungsflächen auf historischen Plätzen und Straßen kann in Form von Quartiersgaragen in archäologisch vermutlich wenig bedeutenden Untergründen, etwa im Zusammenhang mit der Umgestaltung der inneren Bereiche von Prüfening oder Adolf-Schmetzer-Straße oder anderen Gebieten künftiger Neugestaltung geschaffen werden. Grundsätzlich sollten im ganzen Stadtgebiet Kfz-Stellplätze möglichst weitgehend in Park-

häusern und Tiefgaragen konzentriert werden, um öffentliche Flächen davon zu entlasten und dort höherwertige Nutzungsmöglichkeiten zu realisieren.

Hinsichtlich der Bewahrung von Baudenkmalern und Denkmalensembles ist auch eine weitere altstadtnahe Donaubrücke als Bustrasse kritisch zu bewerten. Ebenso sollten sensible Naturräume wie beispielsweise das Tal der Schwarzen Laber nicht durch den übermäßigen und unverhältnismäßigen Ausbau von (touristischen) Radwegen beeinträchtigt werden. Zwar dienen solche Wege den umweltschonenden Verkehrsarten, müssen aber an möglichen negativen Auswirkungen für außergewöhnliche Natur- wie Kulturgüter gemessen werden.

Soziale und gerechte Mobilität

Geradezu grotesk ist der Umstand, dass Autofahrer durch kostenlose Parkmöglichkeiten direkt in der Altstadt, also im Bereich der höchsten Grund- und Immobilienpreise subventioniert werden, und dadurch unnötige Autofahrten bis ins Zentrum induziert werden. In einer der attraktivsten Altstädte Deutschlands den Kfz-Verkehr durch kostenloses Parken (eine bzw. eine halbe Stunde) zu fördern, ist weder gerechtfertigt noch zeitgemäß. In der vergleichbar attraktiven Altstadt von Heidelberg beispielsweise beträgt die Parkgebühr 1,50 € pro Stunde ohne jegliche kostenfreie Parkdauer. Ähnliche Gebühren werden in Bamberg oder Passau für altstadtnahe Parkmöglichkeiten angesetzt und geben damit im Städtevergleich eher noch die Untergrenze für Parkgebühren an. Kostenloses Parken in der Alt- bzw. Innenstadt konnte für keine andere vergleichbare Stadt nachgewiesen werden und ist sowohl im Hinblick auf die erstrebenswerte Förderung von Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr und eine Kostengerechtigkeit im Verkehrswesen kontraproduktiv.

In diesem Zusammenhang ist außerdem die Übernahme der Parkgebühren durch Händler wie auch das Bereitstellen von kostenlosen Kundenparkplätzen kritisch zu werten, müssen doch letztlich Kunden, die zu Fuß, mit dem Rad oder Bus kommen und dort einkaufen, zwangsläufig das Parken der Autofahrer mitfinanzieren. Aber auch beim Parken im öffentlichen Raum außerhalb des kleinen Bereichs der Parkraumbewirtschaftung im Zentrum zeigt sich die Ungleichbehandlung der Bürger: Während Autofahrer die Flächen (ca. 15m² je Pkw) zum Abstellen ihrer Fahrzeuge ohne Entgelt nutzen können, besteht für Menschen, die kein Auto besitzen, nicht einfach die Möglichkeit, entsprechende Flächen zur anderweitigen individuellen Nutzung in Anspruch zu nehmen. Eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Anlehnung an marktübliche Nutzungsentgelte für städtischen Grund erscheint daher geboten.

Hier zeigt sich auch weiterer Reformbedarf in der kommunalen Stellplatzsatzung, in der nicht nur die absolute Zahl der geforderten Stellplätze zumindest in einem Teil der Nutzungskategorien für Kfz reduziert und für Fahrräder erhöht werden sollte, sondern auch die Möglichkeit geschaffen werden könnte, die Zahl der Kfz-Stellplätze zugunsten zusätzlich errichteter Fahrradstellplätze in einem gewissen Rahmen zu reduzieren.

Regionale Wertschöpfung statt Kapitalabfluss

Autofahrer finanzieren letztlich an der Zapfsäule die gigantischen Gewinne globaler Ölkonzerne und den Staatshaushalt diverser autoritärer Regime in den Ölförderländern. Dagegen wird trotz Kfz-, Mineralöl- und Mehrwertsteuer, diverser Gebühren und sonstiger Abgaben der Kfz-Verkehr in Deutschland jährlich mit ca. 90 Milliarden Euro subventioniert. Autofahrten einsparen heißt also zugleich die öffentlichen wie privaten Haushalte zu entlasten. Bürger, die eine bewusste Mobilität mit reduzierter Autonutzung praktizieren, haben mehr Geld für andere Ausgaben zur Verfügung. Auch für Regensburg wurde nachgewiesen, dass Fußgänger und Radfahrer mehr Geld für Einkäufe im Einzelhandel ausgeben als Autofahrer und ÖV-Benutzer.

Je weniger das Auto als Verkehrsmittel in der Stadt genutzt wird, desto mehr Finanzkraft bleibt in der Region. Hier spielen auch Faktoren wie stärkere Nutzung von Lieferservices und Mobilitätsdienstleistungen im ÖV oder im Car-Sharing eine Rolle. Gerade die letztgenannte Option der gemeinschaftlichen Nutzung von Autos wird derzeit mit Nachdruck von Automobilherstellern als künftiges Geschäftsmodell entwickelt. Da in der jüngeren Generation der Besitz eines eigenen Autos in Großstädten zunehmend als Last empfunden wird und der Trend zum bedarfsgerechten Mieten von Fahrzeugen geht, steigen zunehmend auch Premiumhersteller wie BMW („DriveNow“) in diesen Markt ein. Als Produktionsort von BMW sollte sich hierbei auch die Stadt Regensburg als Standort für diese neue Dienstleistung positionieren und den Bürgern damit einen weiteren wichtigen Baustein für eine vernünftige Verkehrsmittelwahl bereitstellen.

Fazit

In Regensburg gibt es doppelt so viele Fahrräder als Pkw. Im Binnenverkehr wird bereits fast die Hälfte der Wege nichtmotorisiert zurückgelegt. Regensburg hat jedoch noch Potenzial, den Anteil an Fuß- und Radverkehr innerhalb der Stadt, aber auch bei den Verkehrsbeziehungen zu den angrenzenden Kommunen weiter zu steigern. Dies gelingt umso besser, je überzeugender, angenehmer und sicherer sich der Verkehrsraum für Fußgänger und Radfahrer präsentiert. Neben einigen Lückenschlüssen von zentraler Bedeutung umfasst dies für eine Reihe von Straßenzügen Veränderungen hin zu einem zeitgemäßen Querschnitt, einer kleinräumigeren Gliederung und einer hochwertigen Gestaltung des öffentlichen Raums unter Berücksichtigung der jeweiligen Beziehung zum Umfeld.

Vor dem Hintergrund tiefgreifender Veränderungen im Verkehrswesen aufgrund knapper und teurer werdender fossiler Treibstoffe bei nur eingeschränkt möglicher Substitution durch elektrische Energie erscheint eine wesentlich stärkere und sogar bevorzugte Berücksichtigung von Fuß- und Radverkehr, wie auch sinnvoller ÖV-Strukturen bei allen städtischen Planungen geboten. Bei vielen Bürgern ist ein gestiegenes Verantwortungs-, Umwelt- und Gesundheitsbewusstsein spürbar und das Bedürfnis, mit einer überlegten, vernünftigen Verkehrsmittelwahl zu einer nachhaltigen Entwicklung beizutragen. Diesen Trend gilt es bestmöglich zu unterstützen und zu fördern.