

Amt für Stadtentwicklung
Regensburg-Plan 2040
Postfach 11 06 43
93019 Regensburg

Stadtfeldweg 10
93053 Regensburg

Tel. (AB) 0941 | 8703007
kontakt@adfc-regensburg.de
www.adfc-regensburg.de

Der ADFC Kreisverband Regensburg
ist eine Untergliederung des
ADFC Landesverband Bayern e.V.

Bankverbindung

IBAN:
DE51 8309 4495 0003 0499 30
BIC: GENODEF1ETK

Steuernummer

143/210/30190

Spendenkonto

IBAN:
DE51 7002 0500 0008 8263 02
BIC: BFSWDE33MUE

10. Dezember 2020

Regensburg-Plan 2040
Stellungnahme zum Kapitel 8 (Mobilität) des Verwaltungsentwurfs

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der aktuellen Bürgerbeteiligung bei der Erstellung des Regensburg-Plans 2040 senden wir einige Anmerkungen zu Ihrem Entwurf.

1. Auf Seite 74 unten werden die Ausgaben verschiedener Städte für Investitionen im Radverkehr verglichen. Es wird dabei zwar keine Quelle genannt, aber offenbar wird Bezug genommen auf eine Veröffentlichung von Greenpeace⁽¹⁾. Dort wird explizit auf die mangelnde Vergleichbarkeit der Zahlenwerte hingewiesen:

„Die Ausgaben der Städte ergeben sich aus Mittelwerten von angegebenen Ausgaben der online verfügbaren Haushaltspläne, meist über einen Zeitraum von vier bis sechs Jahren und sind als Einschätzung der tatsächlichen Größenordnungen zu verstehen. Diese Werte können deutlich von der tatsächlichen Höhe der investierten Mittel abweichen. Auch wurden die Werte für Ausgaben pro Kopf aus Mittelwerten von Haushalten verschiedener Jahre ermittelt und stellen daher Durchschnittswerte dar.“

Eine gewisse Vergleichbarkeit wäre allenfalls gegeben, wenn auch für Regensburg die Haushaltsansätze für den Radverkehr der 2010er Jahre herangezogen würden und nicht aktuelle oder zukünftige Planungen. Offensichtlich werden zudem für Regensburg nicht nur explizite Radverkehrsprojekte, die sich im Haushalt niederschlagen, berücksichtigt, sondern auch anteilig für die Radwege alle Straßenbau- und -unterhaltsmaßnahmen. Vermutlich wird auch die Brücke über die Pilsen-Allee und andere gemeinsame Geh- und Radwege in voller Höhe angesetzt, obwohl ein entsprechender Anteil dem Fußverkehr zugerechnet werden muss.

...

Außerdem beruht die Aussage „die meisten deutschen Städte [erreichen] nicht einmal 5 Euro pro Einwohner und Jahr“ nur auf Zahlen für die in der genannten Publikation ausgewiesenen sechs größten Städte Deutschlands. Wovon eine Aussage über die Mehrheit der 2054 Städte in Deutschland abgeleitet werden soll, ist rätselhaft.

Ein Vergleich mit Amsterdam verbietet sich von vornherein, weil in dieser Stadt bereits durch fast 50 Jahre kontinuierliche Investition in den Radverkehr ein Zustand in Qualität und Quantität erreicht wurde, von dem sämtliche deutsche Städte noch weit entfernt sind.

Und wenn man sich doch an Amsterdam messen will, müssen auch die richtigen Zahlen zum Vergleich herangezogen werden. Denn die zitierten 11 Euro pro Einwohner pro Jahr beziehen sich nur auf zusätzliche Ausgaben im Rahmen des „Meerjarenplan Fiets 2017-2022“, einem speziellen Investitionsprogramm, um eine weitere Komfortsteigerung im fließenden wie ruhenden Radverkehr zu realisieren. Unter Berücksichtigung der Gesamtausgaben für den Radverkehr liegt Amsterdam bei 86 Euro pro Einwohner pro Jahr ⁽²⁾ – ein nicht unwesentlicher Unterschied, der zusammen mit den fehlenden Jahrzehnten Radverkehrsentwicklung nur belegt, wie weit deutsche Städte und auch Regensburg von dieser Referenz entfernt sind.

Ein selbstgefälliger Vergleich der Ausgaben für den Radverkehr in dieser Form entbehrt also jeder Grundlage und sollte daher unterbleiben oder aber transparent und vollständig mit allem relevanten Zahlenmaterial und entsprechenden Quellenangaben dargelegt werden.

2. Auf Seite 75 (Ruhender Verkehr) ist der Begriff „kundenfreundlich“ durch „autofahrerfreundlich“ zu ersetzen, weil der in der Altstadt zahlenmäßig bedeutendere Anteil von Kunden aus dem Umweltverbund von der genannten Maßnahme aufgrund des induzierten MIV nicht nur nicht profitiert, sondern sogar beeinträchtigt werden.

Auf Seite 76 unten stehen veraltete Daten zur Ladeinfrastruktur für Elektroautos. Zur letzten verfügbaren Erhebung vom 31.10.2020 gab es in Regensburg 263 Ladepunkte. Damit liegt die Stadt auf Rang 6 in Deutschland.⁽³⁾

3. Im Kapitel 8.1.2. wird – wie so oft – der Begriff „Mobilität“ falsch gebraucht.⁽⁴⁾ „Mobilität“ ist keineswegs synonym zu „Verkehr“, sondern bezeichnet die Möglichkeiten, Bedürfnisse durch Ortsveränderung zu befriedigen.

Mit steigenden Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen steigt bei den Einwohnern nicht der Mobilitätsbedarf, denn allein dadurch haben die Menschen nicht den Bedarf nach mehr Möglichkeiten, sich irgendwohin zu bewegen. Es könnte der Verkehrsbedarf steigen, sofern sich Defizite in Raumplanung, Stadtentwicklung und/oder Verkehrsplanung manifestieren, die allein durch den Zuwachs an Bevölkerung und Arbeitsplätzen überdurchschnittlich längere Wege verursachen. Das Einzige, das höchstwahrscheinlich zunehmen wird, ist die Verkehrsleistung bzw. der Verkehrsaufwand insgesamt. Und hier ist die Stadtentwicklung gefordert, durch verkehrsaufwandsmindernde Maßnahmen und Strukturen gegenzusteuern.

4. Auf Seite 78 wird (etwa in der Seitenmitte) der Zubau eines dritten und vierten Gleises zwischen Hauptbahnhof und Obertraubling genannt. Die Realisierungsmöglichkeiten insbesondere eines vierten Gleises wären im Hinblick auf die hierfür noch zur Verfügung stehenden und ggf. durch die Bebauungspläne 164, 235, 248 und 277 eingeschränkten Flächen zu prüfen, ehe diese Aussage in das Dokument aufgenommen wird. Andernfalls (und mithin bevorzugt und dringlich) wäre zu prüfen, inwiefern noch Maßnahmen ergriffen werden können und müssen, um die Realisierbarkeit weiterer in Zukunft notwendig werdender Ausbauten der Bahnanlagen sicherzustellen. Insofern wäre ein weiterer wichtiger Punkt, der in das Dokument aufgenommen werden sollte, die Sicherung von Flächen für sich abzeichnende oder für die Zukunft erwartete Bedarfe des SPNV (auch Stadtbahn), der ressourcenschonenden Güterlogistik und der Verdichtung und Ergänzung des Rad- und Fußverkehrsnetzes.

5. Im Abschnitt 8.2.2. (Schwächen) fehlen die zahlreichen und schwerwiegenden Mängel im Rad- und Fußverkehrsnetz völlig, wohingegen zumindest die bedeutsamsten Schwächen des ÖPNV selbstkritisch dargelegt sind. An dieser Stelle sind daher auch die den Rad- und Fußverkehr behindernden, gefährdenden und limitierenden Umstände zu berücksichtigen.

Zu nennen wären z.B. Rad- und Fußverkehrsanlagen, die weder aktuellen wie zukünftig zu erwartenden Anforderungen noch wenigstens den einschlägigen Richtlinien genügen; Radabstellanlagen, die qualitativ und quantitativ unzureichend sind; Lichtsignalanlagen, deren Umläufe allein an den Bedürfnissen des motorisierten Verkehrs ausgerichtet sind; Lücken im Verkehrsnetz, die auf zahlreichen Relationen die viel zitierte „Stadt der kurzen Wege“ verhindern; Verkehrsregeln, die von motorisierten Verkehrsteilnehmenden zulasten von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden nicht eingehalten, nicht kontrolliert und folglich auch nicht sanktioniert werden; Verkehrsräume, die auf Nichtmotorisierte unattraktiv, demotivierend, abstoßend und bisweilen furchteinflößend wirken und anderes mehr.

Ausgehend von diesen Defiziten sollten im folgenden Abschnitt 8.2.3. (Chancen) im Bereich Fuß- und Radverkehr wesentlich weitreichendere und ambitioniertere Verbesserungspotenziale skizziert werden. Auch das Thema „Park & Bike“ fehlt bisher an dieser Stelle.

6. In Abschnitt 8.2.4. (Risiken) werden mit der Formulierung „In diesen Zielstellungen besteht ein Konflikt zwischen der Weiterentwicklung Regensburgs als Wirtschafts- und Wohnstandort und dem damit verbundenen ansteigenden Verkehrsaufkommen“ die vordringlichen Ziele der Stadtentwicklung verkannt. Denn die vorgenannten Ziele (und diverse weitere) sind gerade Wesensmerkmale einer „Weiterentwicklung“ der Stadt und sind nicht mit einem ansteigenden Verkehrsaufkommen verbunden, eher das Gegenteil. In diesem Zusammenhang darf „Weiterentwicklung“ keineswegs deckungsgleich mit „Wachstum“ verstanden werden. Wachstum um seiner selbst willen ist in der Regel nicht vereinbar mit einer Weiterentwicklung. Wachstum ist nur für eine Weiterentwicklung der Stadt zur Erreichung der hier (und an anderer Stelle) genannten Ziele sinnvoll und erstrebenswert, ansonsten kontraproduktiv.

7. Im Abschnitt zur Verkehrssicherheit (Seite 82 unten, 83 oben) sollten beispielhaft weitere konkrete Handlungsfelder genannt werden, etwa getrennte Grünphasen für nur bedingt verträgliche Verkehre an Knoten (was an einzelnen Ampelanlagen bereits realisiert wurde), Umbau kritischer Kreuzungen in Anlehnung an niederländische Gestaltungsprinzipien, Überwachung und Entfernung von Falschparkern auf Rad- und Fußverkehrsanlagen und in sicherheitskritischen Bereichen (bei abgesenkten Bordsteinen, bei Kreuzungen und Einmündungen), Überwachung und Sanktionierung zu geringer Überholabstände von Kfz zu Radfahrenden.

8. Im Abschnitt zur Nahmobilität (Seite 83) sollte darüber hinaus konkreter Handlungsbedarf zur Beseitigung bestehender Defizite (siehe 5.) dargelegt werden. Verkehrsräume für Nichtmotorisierte sollten insbesondere so gestaltet werden, dass alle Altersgruppen sicher und komfortabel unterwegs sein können. Das beinhaltet im Bereich des Fußverkehrs insbesondere, dass Kindern auf ihren Wegen Beschäftigungs- und Spielmöglichkeiten sowie Senioren und bewegungseingeschränkten Menschen Sitz- und Anlehnmöbel angeboten werden sollen, damit speziell diese Personengruppen gerne und ungezwungen aktive Mobilität praktizieren.⁽⁵⁾

Im Hinblick auf die Mobilität von Kindern und Jugendlichen sei auf die unter „Ziel 3“ genannten zahlreichen Maßnahmen der Spielleitplanung der Stadt Regensburg⁽⁶⁾ verwiesen mit der Anregung, den Regensburg-Plan 2040 insgesamt daraufhin abzugleichen und zentrale Punkte aufgrund der Wichtigkeit dieses Aspekts zu übernehmen. Autofreie oder zumindest autoarme Bereiche können im Umfeld vieler Schulen realisiert werden und würden als erweiterter Schutzraum auch einen Beitrag zur Schulwegsicherheit (Seite 83 oben) und Förderung aktiver Mobilität in der jungen Generation leisten.

9. Der Abschnitt zum Parkraummanagement (Seite 83 unten, 84 oben) übernimmt wörtlich die Formulierung aus dem Regensburg-Plan 2005. Und tatsächlich wurde seitdem nichts in dieser Richtung erreicht, und es ist zu befürchten, dass sich diese hehren Ziele auch in einem fernen Regensburg-Plan 2100 noch unverändert finden werden, ohne dass irgendetwas vorangebracht worden wäre. Dies ist umso unverständlicher, weil Parkraum-bewirtschaftung bekanntlich das kurzfristig wirksamste Steuerungsinstrument der Verkehrslenkung und -beeinflussung darstellt.⁽⁷⁾ Die zentrale Bedeutung, die dem Parkraummanagement im Zusammenhang mit der (Fehl-)Nutzung des Kfz zukommt, sollte dargestellt und damit dringend zu einem stärkeren Engagement in diesem Bereich motiviert werden.

10. Im Bereich Radverkehr auf Seite 87 unten sollte ergänzt werden: Aus- und/oder Umbau bestehender Radverkehrsanlagen, soweit sie Bestimmungen einschlägiger Richtlinien nicht erfüllen, bestehendem und erwartetem Bedarf nicht entsprechen oder Sicherheitsdefizite aufweisen.

11. Beim ruhenden Verkehr auf Seite 88 oben sollte beim Punkt „Anpassung der Stellplatzsatzung“ ein Hinweis auf die aktuelle Novellierung der Bayerischen Bauordnung ergänzt werden, um den zentralen Handlungsansatz zu skizzieren. Dabei wird in Art. 81 Abs. 1 Nr. 5 eine Flexibilisierung der Stellplatzpflicht vorgesehen, die Kommunen mehr Freiräume

eröffnet z.B. zugunsten der vermehrten Schaffung qualifizierter Fahrradstellplätze (auch Lastenräder, Ladeinfrastruktur für E-Bikes).

Ferner sollte die unzureichende Stellplatzsituation für Innenstadtbewohner/innen berücksichtigt werden, die häufig ihre Fahrräder nicht in ihren Wohngebäuden oder in Innenhöfen abstellen können. Hierfür sollten Fahrradstellplätze in Parkhäusern oder neu zu errichtenden überdachten Sammelstellplätzen im öffentlichen Raum vorgesehen werden. Dies kann naheliegender Weise auf Flächen wegfallender Kfz-Stellplätze erfolgen.

In dem Zusammenhang sollte nicht nur auf „neu zu errichtende Parkgaragen“ verwiesen werden, sondern zunächst auf eine verbesserte Auslastung bestehender Parkhäuser und Tiefgaragen. Diese sind im Jahreslauf nur punktuell für kurze Zeiträume voll belegt, so dass zunächst deren Wirtschaftlichkeit durch Verlagerung von Kfz aus dem öffentlichen Raum gesteigert werden sollte.

12. Aufgrund der Wirkmächtigkeit sollte das flächendeckende Parkraummanagement bei den Leitprojekten auf Seite 89 genannt werden.

13. Bei den kurzfristigen Maßnahmen in Abschnitt 17.6. sollte im Bereich MIV (Seite 148) die Maßnahme „Ausbau der B 16 mit Umbau AS Haslbach“ gelöscht werden, weil diese Bau- maßnahme bereits begonnen wurde und allein aus dem Grund kein für die Zukunft anzu- strebendes Ziel der Stadtentwicklung mehr sein kann.

Bei den längerfristigen Maßnahmen sollte im Bereich MIV (Seite 148) die Maßnahme „Parallelbrücken Pfaffenstein“ gelöscht werden, weil dies als reine MIV-Förderung zusätzlichen Kfz-Verkehr erzeugt, aus einer Vielzahl weiterer Gründen problematisch ist und verschiedenen in diesem Dokument genannten Zielen der Stadtentwicklung widerspricht.

Im Bereich Radverkehr (Seite 149) sollte die Einrichtung von Fahrradzonen genannt werden, anstatt lediglich Fahrradstraßen zu wiederholen, die bereits bei den kurzfristigen Maß- nahmen gelistet sind. Der Formulierung „Fahrradparkierungsanlagen am Hbf (ZOB)“ ist zu unspezifisch. Gerade dort kann nur ein großzügig dimensioniertes Fahrradparkhaus die dringend nötige Entlastung beim enormen Fahrrad-Parkdruck am zentralen ÖV-Knoten schaffen. Zusätzlich sollte der Punkt „Qualifizierte Fahrradparkierungsanlagen an Endhaltestellen der Stadtbahn und allen weiteren wichtigen Haltepunkten des ÖV“ ergänzt werden.

14. Im bereits vor einigen Jahren erarbeiteten Städtebaulichen Rahmenkonzept für die Regensburger Innenstadt 2025⁽⁸⁾ wurden grundlegende Konzepte zur Umgestaltung und Aufwertung von öffentlichen Räumen geschaffen, die vielen der im Regensburg-Plan 2040 genannten Entwicklungszielen entsprechen. Daher sollte an geeigneter Stelle darauf Bezug genommen werden und als Maßnahme „Rückbau, Umwidmung und Begrünung über- dimensionierter Verkehrsflächen“ z.B. im Abschnitt 17.6. (MIV / Straße) genannt werden.

Gerade die Aufwertung und angemessene Gestaltung historischer Plätze und Straßen (Alter Kornmarkt, Emmeramsplatz, Keplerstraße, ...) ergibt sich als Verpflichtung zur Bewahrung des historischen Erbes aus dem Welterbe-Status als vordringliches Ziel der Stadtentwicklung und sollte im Hinblick auf die notwendige MIV-Beschränkung und Verlagerung von Kfz-Stellplätzen auch im Kapitel 8 des Regensburg-Plans 2040 genannt werden.

15. Die sich aus dem Bereich des Radtourismus ergebenden Erfordernisse der Weiterentwicklung wurden bislang weder im Kapitel 14 (Tourismus) noch im Kapitel 8 (Mobilität) erfasst. Radtourismus – mit dem Wandern die nachhaltigste Reiseform überhaupt – gewinnt jedoch innerhalb des Tourismus-Sektors immer mehr an Bedeutung⁽⁹⁾, und Radtouristen generieren mehr lokale Umsätze als Autotouristen. Regensburg als zentraler Ort des deutschen Donauradwegs (unter den Top10 der Radfernwege) sowie des beliebten Fünf-Flüsse-Radwegs nutzt bisher das sich daraus ergebende Potenzial nur wenig. Daher sollten auch diese Belange Eingang in den Regensburg-Plan 2040 finden, zumal solche Maßnahmen auch der örtlichen Bevölkerung zugutekommen.

Zu nennen wären dabei insbesondere die Aufstellung von abschließbaren Fahrradboxen mit Steckdosen als Lademöglichkeit zur Unterstellung von Fahrrädern mit Gepäck an geeigneten Stellen (Hbf., in Parkhäusern, altstadtnah an der Donau, Stadtamhof, ...) und eine lückenlose Wegweisung entlang der touristischen Routen (Flusstalradwege, Falkenstein-Radweg) durch die Stadt sowie von dort zu den wichtigsten Sehenswürdigkeiten und touristischen Zielen.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Klaus Wörle
Vorsitzender des ADFC Regensburg

Zitierte Quellen:

⁽¹⁾ Greenpeace e.V. (Hrsg.): Radfahrende schützen – Klimaschutz stärken, Sichere und attraktive Wege für mehr Radverkehr in Städten; 2018

<https://www.greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/publications/mobilitaet-expertise-verkehrssicherheit.pdf>

⁽²⁾ Gemeente Amsterdam (Hrsg.): Voor fietsers en een gezonde en bereikbare stad – Meerjarenplan Fiets 2017-2022; 2017

https://assets.amsterdam.nl/publish/pages/830715/meerjarenplan_fiets_2017-2022.pdf

⁽³⁾ Anzahl der öffentlich zugänglichen Ladepunkte, Top-10 Städte-Ranking (31.10.2020)

https://www.bdew.de/media/documents/Top_10_Städteranking.pdf

⁽⁴⁾ Oliver Schwedes et al.: Kleiner Begriffskanon der Mobilitätsforschung; 2018

https://www.ivp.tu-berlin.de/fileadmin/fg93/Dokumente/Discussion_Paper/DP1-2_Schwedes_et_al.pdf

⁽⁵⁾ Bernhard Meyer: Bewegung für die Langsamen – Zur Rückgewinnung des öffentlichen Raumes; 2012

https://www.landkreis-fulda.de/fileadmin/service/Fotos/09Wirtschaft_und_Regionalentwicklung/Koordinierungsstelle_Energie/Bewegung_fuer_die_Langsamen.pdf

⁽⁶⁾ Stadt Regensburg (Hrsg.): Spielleitplanung – Eine kinder-, jugend- und familienfreundliche Konzeption für die Stadt Regensburg; 2013

<https://www.regensburg.de/fm/121/spielleitplanung-regensburg-konzeption-allgemein.pdf>

⁽⁷⁾ Siehe z.B.:

Agora Verkehrswende (Hrsg.): Parkraummanagement lohnt sich! Leitfaden für Kommunikation und Verwaltungspraxis; 2019

https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/Parkraummanagement/Parkraummanagemet-lohnt-sich_Agora-Verkehrswende_web.pdf

Paul Pfaffenbichler, Josef Michael Schopf: Einfluss der Parkraumorganisation und der Anzahl der Stellplätze auf die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs und die Erreichung verkehrs-, umwelt- und siedlungspolitischer Ziele; 2011

<https://www.energyagency.at/fileadmin/dam/pdf/publikationen/berichteBroschueren/Endbericht-PAN.pdf>

⁽⁸⁾ siehe Beschlussvorlage VO/11/6303/61 mit zustimmender Kenntnisnahme des Ausschusses für Stadtplanung, Verkehr, Umwelt- und Wohnungsfragen am 5.4.2011

<https://srv19.regensburg.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=6104>

⁽⁹⁾ Radtourismus in Niederbayern und der Oberpfalz legt deutlich zu (14.9.2020)

<https://www.br.de/nachrichten/bayern/radtourismus-in-niederbayern-und-der-oberpfalz-legt-deutlich-zu,SAYbCwS>