

per E-Mail
umweltamt@regensburg.de
umwelt@reg-opf.bayern.de

Regensburg, den 09.06.17

Sehr geehrte Damen und Herren

anbei die

Stellungnahme des VCD-Kreisverbandes Regensburg zum Entwurf der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplanes für die Stadt Regensburg

Der VCD beschränkt sich im Wesentlichen auf den Themenbereich Verkehr und will in erster Linie konkrete Ziele/Forderungen/Maßnahmen vorbringen, die realistisch umgesetzt werden können.

Abschnitt Teil A Grundlagen

Teil A2 und A3 → Feinstaub PM_{2,5}

Im vorliegenden Entwurf findet keine Beurteilung der Feinstaubbelastung PM_{2,5} statt.

Weder in den Zielen und noch in den Maßnahmen findet dieser sehr wichtige Wert eine Berücksichtigung. Lediglich in der Schlussbetrachtung wird ein nicht messbarer bzw. nicht bewertbarer Bezug hergestellt.

Im Stadtgebiet von Regensburg gibt es derzeit keine Messstelle für PM_{2,5}.

Verschärfend hinzu kommt, dass es auch keine umliegenden Messstationen in einem vergleichbaren städtischen Umfeld mit PM_{2,5} Messwerten gibt zu denen sich ein Bezug herstellen lässt.

Hieraus leitet sich eine erste Forderung ab:

Einrichten einer PM_{2,5}-Referenz-Messstelle im Stadtgebiet.

Als Grundlage für die Bewertung der Luftqualität gilt die Richtlinie der Europäischen Union aus dem Jahr 2008 (2008/50/EG), die mit der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen - 39. BImSchV) in Deutschland in nationales Recht umgesetzt wurde. Zum Schutz

der menschlichen Gesundheit sind darin u. a. ambitionierte Grenzwerte für die vor allem verkehrsbedingten Luftschadstoffe Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM₁₀ und **PM_{2,5}**) festgelegt.

Begründung Gesundheitsrisiken

PM₁₀ kann beim Menschen in die Nasenhöhle, **PM_{2,5} bis in die Bronchien und Lungenbläschen und ultrafeine Partikel bis in das Lungengewebe und sogar in den Blutkreislauf eindringen.** Je nach Größe und Eindringtiefe der Teilchen sind die gesundheitlichen Wirkungen von Feinstaub verschieden. Sie reichen von Schleimhautreizungen und lokalen Entzündungen in der Luftröhre und den Bronchien oder den Lungenalveolen bis zu verstärkter Plaquebildung in den Blutgefäßen, einer erhöhten Thromboseneigung oder Veränderungen der Regulierungsfunktion des vegetativen Nervensystems (Herzfrequenzvariabilität).

Grenzwerte

Zum Schutz der menschlichen Gesundheit gelten seit dem 1. Januar 2005 europaweit Grenzwerte für die Feinstaubfraktion PM₁₀. Der Tagesgrenzwert beträgt 50 µg/m³ und darf nicht öfter als 35mal im Jahr überschritten werden. Der zulässige Jahresmittelwert beträgt 40 µg/m³. **Für die noch kleineren Partikel PM_{2,5} gilt seit 2008 europaweit ein Zielwert von 25 µg/m³ im Jahresmittel, der bereits seit dem 1. Januar 2010 eingehalten werden soll. Ab 1. Januar 2015 ist dieser Wert verbindlich einzuhalten und ab dem 1. Januar 2020 dürfen die PM_{2,5}-Jahresmittelwerte den Wert von 20 µg/m³ nicht mehr überschreiten.**

Ursprung der Verschmutzung

Es ist festzuhalten, dass dem Kraftfahrzeugverkehr nach den durchgeführten Messungen und Untersuchungen eine entscheidende Rolle bei der Verursachung der Immissionen zukommt.

Belastungen durch Stickstoffdioxid NO₂

NO₂ gilt als die Leitkomponente für die Luftverschmutzung durch den motorisierten Straßenverkehr. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) betrachtet NO₂ zudem als zentrale Komponente für die Entstehung weiterer relevanter Umweltschadstoffe. Diese besitzen insbesondere als Stoffgemische das Potential, die schädliche Wirkung von Umweltgiften zu stärken und so beim Menschen zur Entstehung von Krankheiten zu führen. In diesem Zusammenhang wurden von der WHO strenge Empfehlungen für Immissionsgrenzwerte entworfen.

NO₂ ist stark oxidierend, wirkt als starkes Reizgas auf unsere Atemwege und kann akut Husten und Atembeschwerden verursachen. Chronische Einwirkung kann auf Bronchitis und Lungenschäden führen. Besonders empfindlich reagieren Kinder, ältere Menschen und Asthmatiker.

Auf nach Auffassung des VCD zu ziehende Konsequenzen wird nachfolgend eingegangen.

Teil B: Maßnahmen

Zu 4.2 Umgesetzte Maßnahmen

Abschnitt Fahrradwegweisung:

Für die Fortführung der Fahrradwegweisung fehlt ein konkretes Ziel in diesem Abschnitt bzw. in 4.3 „Im Rahmen dieser Fortschreibung geplante Maßnahmen“.

Die bestehende Beschilderung entspricht nicht mehr heutigen Maßstäben bzw. ist unzureichend. Siehe auch Forderungen der AGFK Bayern.

Darüber hinaus fehlen im Stadtgebiet und an Fahrradeinfahrtschneisen ins Stadtgebiet Übersichtstafeln mit vorhandenen Fahrradrouten.

Abschnitt Busbeschleunigungsmaßnahmen

Es fehlen konkrete Ziele für Busbeschleunigungsmaßnahmen in diesem Abschnitt bzw. in 4.3 „Im Rahmen dieser Fortschreibung geplante Maßnahmen“.

Siehe konkreten Beitrag zu Zielen und Maßnahmen im Anhang, der „01_Handreichung ÖPNV Tour 2016_V04.pdf“ als Anlage.

Abschnitt Parkraummanagement

Hier ist zu bemängeln, dass nach wie vor Autofahrern in städtischen Parkhäusern die erste ½ Stunden parken in der Innenstadt kostenlos angeboten wird und darüber hinaus eine ½ Stunde mit 90 Cent **relativ 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-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 €

Tages-Tickets

- 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 relativ günstig im Vergleich zum Busfahren!**

Die heutige Preisgestaltung der Parkgebühren führt nicht zum Umsteigen auf den ÖPNV.

Die Forderung hier heißt die Parkgebühren deutlich zu erhöhen.

Ziel/Maßnahme/Forderung Parkraummanagement:

Aus Sicht der Luftreinhaltung 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 grüner Bepflanzung, gestaltet werden.

Dies gilt natürlich nicht nur für den Innenstadtbereich, sondern auch im Besonderen für Einfallsstraßen wie z.B.:

- Prüfeninger Straße
- Landshuterstraße
- Luitpoldstraße und
- Adolph-Schmetzer Straße

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

Abschnitt „Einseitige Sperrung der Thundorferstraße“

Zwar kann diese Maßnahme als abgeschlossen gelten, sie ist jedoch nicht ausreichen. Es fehlen konkrete Ziele in diesem Abschnitt bzw. in 4.3 „Im Rahmen dieser Fortschreibung geplante Maßnahmen“ eine weitere Entlastung der Achse Thundorferstraße - Goldene Bären Straße und Keplerstraße herbei zu führen.

Hier sollte eine weitere Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs stattfinden und eine sogenannte „**Kommunale Trasse**“ entstehen. (siehe Vorbild in Hamburg).

Diese kommunale Trasse muss eindeutig signalisieren, hier ist miV als Durchgangsverkehr in beiden Fahrrichtungen untersagt.

Hier 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 Weißen Hahnen Gasse muss eingestellt werden. Dies muss u.a. auch einer hohe Priorität im Hinblick auf die Fertigstellung des Museums der Bayerischen Geschichte bekommen, weil in dem sehr engen Kreuzungsbereich Goliathstraße/Krauterer Markt/Weiße Hahnen Gasse und Unter den Schwibbögen ein erhöhter Fußgängeraufwand zu erwarten ist.

Abschnitt Neubau von Bahnhofpunkt(en)

Hier ist eindeutig festzustellen, dass die Umsetzung zur Entstehung eines Bahnhofpunktes „Walhallastraße“ schon viel zu lange dauert (ca. 25-30 Jahre) und auch das Ziel Baubeginn 2023 (in 6 Jahren) nicht sehr ambitioniert ist!!!

Es fehlen weiterhin konkrete Ziele in diesem Abschnitt bzw. in 4.3 „Im Rahmen

dieser Fortschreibung geplante Maßnahmen“ andere Haltepunkte im Stadtgebiet auszubauen oder neue zu schaffen wie z.B. neu zu schaffen in Wutzlhofen/Haslbach im Norden, Dieselstraße/Pürkelgut im Regensburger Osten nahe Zugang zur Ostumgehung und Unterführung Lilientalstraße oder Kumpfmühler Brücke im Westen. Wichtig ist, dass diese Bahnhaltepunkte die Verknüpfung mit dem ÖPNV ermöglichen und auch mit anderen Verkehrsarten des Umweltverbundes.

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

Abschnitt Aufstellen eines Nahverkehrsplans

Es muss hier bzw. in 4.3 „Im Rahmen dieser Fortschreibung geplante Maßnahmen“ das Ziel formuliert werden einen neuen Nahverkehrsplan aufzustellen, der ein neues höherwertiges Verkehrssystem in Regensburg und sonstige neue Infrastruktur, wie z.B. neue oder geplante Bahnhalte, berücksichtigt.

Neuere Maßnahmen der Radverkehrsförderung

In diesem Abschnitt bzw. in 4.3 „Im Rahmen dieser Fortschreibung geplante Maßnahmen“ fehlt eine prozentuale Zielvorgabe, welcher Verkehrsanteil vom Modalen Split erreicht werden soll bzw. es fehlt die Aussage um wieviel mehr erreicht werden soll. Dies fordern schon die Zielvorgaben des AGFK-Bayern.

Vorschläge für Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs:

- Schließung bestehender Lücken im Radwegnetz
siehe „Radverkehrsplan“ u.a. Leitprojekte
- Schritt für Schritt Umsetzung des „Radverkehrsplanes“
Die Umsetzung kann hier wirklich nicht als „abgeschlossen gelten“!
Es muss hier einen weiterführenden Auftrag/Beschlussvorlage für die Verwaltung geben!
- Schaffung attraktiver, umwegfreier Radwege Verbindungen insbesondere zur Überwindung von Barrieren wie Flüsse, Bahnlinien, Hauptverkehrsstraßen
(z.B. Brücke in Verlängerung der Universitätsstraße über die Schienen zur Fritz-Fend-Str., Brücke vom Kellerweg zum Anschluss Arcaden-Steg, Brücke am Grieser Spitz)
- Schaffung und Ausbau eines Radwegenetzes von schnellem „Komfort-Radwegen“, die kreuzungsfrei in die Stadt oder um die Stadt führen. Hier bieten sich an die Flussläufe, Bahnlinien und Autobahnen im Stadtgebiet. (siehe anhängende grafische Darstellung 02_ Komfort-Radwege-Netz.pdf)
Mindestziel/-forderung: Aufsetzung einer konkreten Planung (siehe auch Zielsetzung im Regensburg-Plan 2005 Schaffung von definierten „Grünkorridoren“ entlang von Bahnlinien).
(Siehe konkrete Forderung im Stadtkosten, Anschreiben und Begründung Anhang 04 bis 06)
- Verknüpfung der städtischen Radwege mit Radwegen im Landkreis

- Verbesserung der Fahrradwegweisung
- Abbau von Barrieren durch Ausnahme von Fahrtrichtungsgeboten, Durchlässigkeit von Sperren sowie weiterer Öffnung von Einbahnstraßen
- Schaffen von sicheren Radwegen an bekannten Unfall- bzw. Gefahrenschwerpunkten
z.B. Prüfeningerstraße, Bajuwarenstraße, Donaustauerstraße, Kirchmeierstraße/Ecke Lilienthalstraße stadtauswärts etc.
- Schaffung dezentraler, zielnaher, attraktiver Abstellmöglichkeiten (auch überdachte Abstellanlagen in Wohnquartieren, z.B. im südlichen Dachauplatz, an Schulen und Studentenwohnheimen)
- Winterdienst für den Radverkehr verbessern → Lücken schließen und Qualität der Räumung verbessern (siehe Arbeitsliste von ADFC und VCD)
- Mobilitätsberatung für Firmen im Stadtgebiet z.B. zur Dienstfahrradregelung für Mitarbeiter

Übergeordnete Zielsetzung: Erhöhung des Radverkehrsanteils im Binnenverkehr von gegenwärtig ca. 23% auf 30% (d.h. absolut um mind. 7%) im Jahr 2030. Die Zielsetzung ist u.a. notwendig im Rahmen der Mitgliedschaft der AGFK in Bayern.

Abschnitt Steg für Radfahrer über den Regen vom Gries nach Weichs

In der Machbarkeitsstudie ist zu überprüfen, ob nicht eine Verlängerung der Brücke bis zum Unteren Wöhrd, z.B. zur Entlastung der Wege des Grieser Spitz, sinnvoller ist. Die Zufahrt nach Stadtamhof kann dann immer noch über einen Weg am südlichen Ufer und dann über den Grieser Steg erfolgen. Am Grieser Spitz ist dann von der Brücke nur noch ein Abgangsweg erforderlich und keine Abfahrtsrampe.

Förderung des öffentlichen Verkehrs

Forderungen und Handlungsansätze aus Sicht des VCD-Kreisverbandes Regensburg zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (ÖV)

- Konsequente Bevorzugung des ÖPNV gegenüber dem miV durch Busspuren, Busschleusen, Ampelvorrangschaltungen, attraktive Haltestellengestaltung, straßenunabhängig geführte Trassen im Vorlaufbetrieb zur Einführung einer Stadtbahn.
Hier möchten wir nochmals auf den schon o.g. Beitrag im Anhang hinweisen: „01_Handreichung ÖPNV Tour 2016_V04.pdf“
- Verdichtung aller Buslinien tagsüber auf einen 10-Minuten-Grundtakt
- Schrittweise Einführung einer Stadtbahn in Regensburg, mit Anknüpfungspunkten (Halte) an den Bahnlinien des sog. Regensburger Stern. Anknüpfungspunkte sind in der Stadt der Hauptbahnhof, im Norden ein neu zu schaffender Bahnhof ca. Wutzlhofen/Haslbach und im Süd-Osten am Bf. Burgweinting.
- Schaffung dezentraler P+R-Plätze an den Schienenstrecken im Umland
- Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs in der D.-Martin-Luther-Straße, z.B. durch Unterbrechung des Durchgangsverkehrs Höhe Dachauplatz.

- Einführen einer MobilCard für die Nutzung der Verkehrsarten des Umweltverbundes (Stichwort „Mobility on demand“)
- Schaffen einer AG „**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 2 bis 3x im Jahr)
(nicht nur begrenzt auf das Thema Stadtbahn, wegen der Verknüpfung mit dem Landkreis))

Übergeordnete Zielsetzung: Erhöhung des ÖPNV-Anteils im Binnenverkehr von gegenwärtig ca. 13% auf 20% (d.h. absolut um mind. 7%) bis zum Jahr 2050, bis zum Jahr 2030 auf 16% (d.h. absolut um mind. 3%)

Abschnitt Stadtlichtplan

Es fehlen konkrete Angaben und Ziele in diesem Abschnitt bzw. in 4.3 „Im Rahmen dieser Fortschreibung geplante Maßnahmen“

Im Stadtlichtplan werden zwar konkrete Maßnahmen beschrieben auf LED bzw. Energiesparlampen umzustellen aber die Umstellung erfolgt derzeit sehr langsam (ca. 4 bis 5% Jahr, z.B. 760 Leuten im Jahr 2017)

Es fehlt überhaupt eine konkrete Zielsetzung bis zu welchem Kalenderjahr alle Straßenbeleuchtungen umgestellt sein sollen.

Ziel/Maßnahme/Forderung Stadtlichtplan

Es muss das Ziel sein mind. 10% bis 15% der Beleuchtung/Jahr umzustellen aber spätestens bis zum Jahr 2023 alle Leuchten umgestellt zu haben.

Abschnitt Bau der Ostumgehung

Im Zuge dieser Baumaßnahme wurde die Situation für den Radverkehr im Bereich Odessaring erheblich verschlechtert. Es gibt keine durchgängige logische Verbindung von dem Radweg entlang der Walhallallee auf die Osttangente. Radfahrer werden hier regelrecht in eine Sackgasse geführt.

Abschnitt Bau der Sallerner Regenbrücke

Völlig absurd ist die Bewertung des Baus der **Sallerner Regenbrücke** 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 zweistreifige 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 weiter 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.

Ziele/Maßnahmen/Forderungen zum Projekt Sallerner Regentalbrücke
 Diese Maßnahme muss aus dem Luftreinhalteplan gestrichen werden.

Weiterhin schlagen wir vor, eine einfache Maßnahme zur sofortigen Entlastung der Amberger Straße:
 Verlegung der Bundesstraße B16 zur Entlastung der Amberger Straße

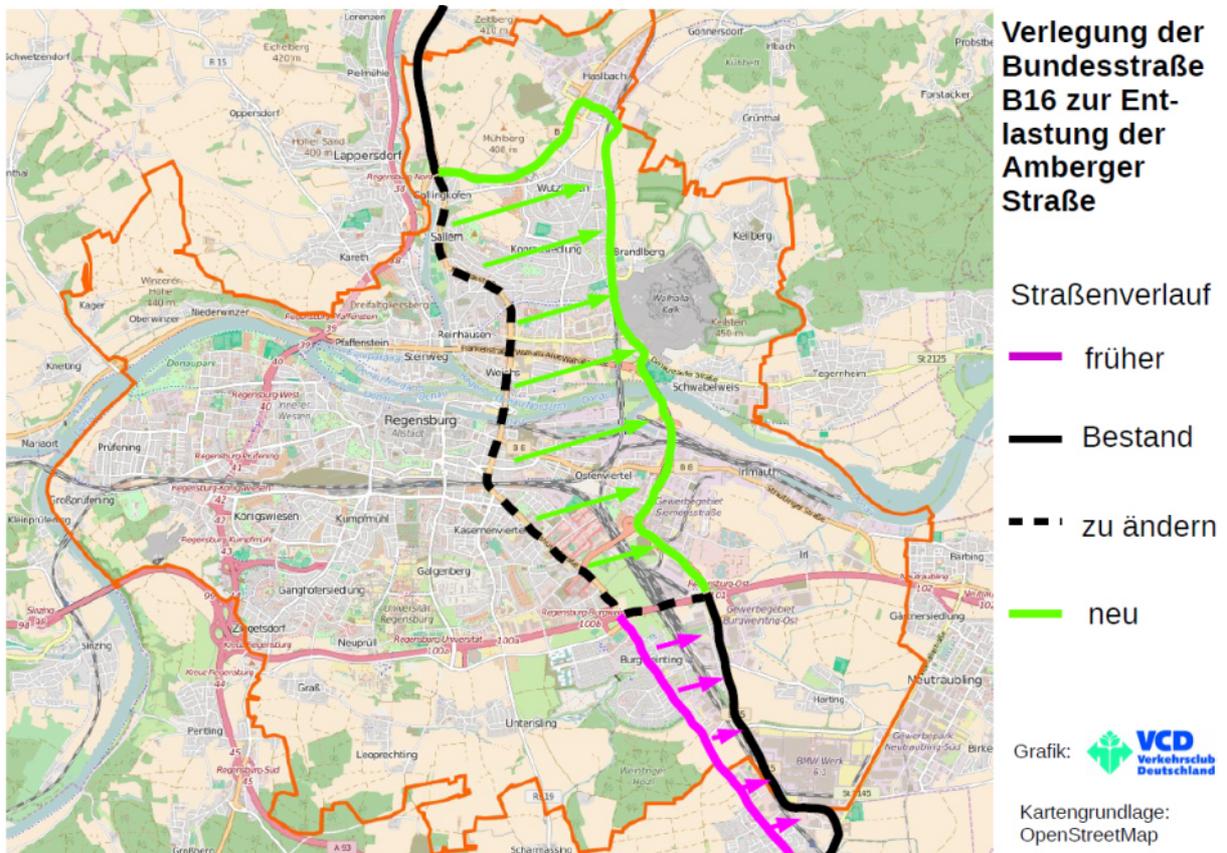


Bild 1: Verlegung der B15 als Maßnahme zur Entlastung der Ambergerstraße

Wir weisen darauf hin, dass bereits vor Jahren die B15 im Süden Regensburgs von der Obertraublinger Straße auf die parallele Max-Planck-Straße verlegt (Bild 1: lila Pfeile) 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).

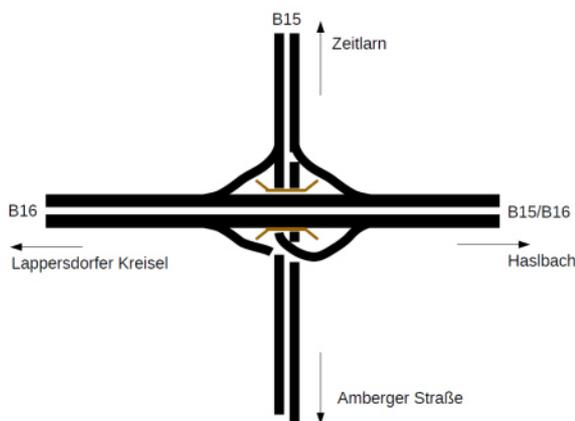


Bild 2: Hauptverkehrsführung von Zeitlarn auf die B16 Richtung Haslbach

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 Donaeinkaufszentrum und im weiteren Verlauf auf die Landshuter Straße auswirken!

Zu 4.3.1 Einführung einer Umweltzone

Als VCD begrüßen wir grundsätzlich die Einführung einer Umweltzone in Regensburg, weil es Vorteile in der Luftreinhaltung bringt und auch eine Sensibilisierung für den Umgang mit unserer Umwelt bewirkt.

Die vorgeschlagene Umgriff der Umweltzone unter c) 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 3 bis 5 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.

Zu 4.3.2 Verschiebung der Verteilung des Verkehrs vom motorisierten Individualverkehr hin zu Verkehren des Umweltverbundes bis zum Jahr 2030

Die Zielsetzung den Anteil des Modal Split des sog. Umweltverbund im Jahr 2030 auf 60% zu bringen ist aus Sicht des VCD viel zu gering.

Das Ziel soll mindestens mit **70% bis zum Jahr 2030 und 80% im Jahr 2050** formuliert werden.

Andere vergleichbare Städte in Deutschland oder Frankreich machen vor, dass eine konsequente Umkehr (lokale Verkehrswende) eher Vorteile für die Bevölkerung sichtbar macht und damit auch die Akzeptanz für notwendige Maßnahmen zur Reduzierung des Individualverkehrs steigt. Sehen Sie bitte hierzu die weitergehenden Maßnahmenvorschläge, unter 4.2 und 4.3.

Über die bereits o.g. Ziele und Maßnahmenvorschläge hinaus, sollen folgende weitere Maßnahmenvorschläge und Ziele zur Erhöhung des Modal Splits des Umweltverbundes verfolgt werden:

Fußgängerverkehr

- Ausweitung der bestehenden Fußgängerzonen und Wohnverkehrsstraßen auf die gesamte Altstadt innerhalb des Alleengürtels, die Wöhrde und Stadtamhof
- Weitere Verkehrsberuhigung im Innenstadtbereich, durch
 - Konsequente Kontrolle vom motorisierten Verkehr einschl. Lieferverkehr und Handwerker.
 - Überprüfung und reduzieren Zufahrtsberechtigungen.
 - Herausnahme des Durchgangsverkehr und damit Verbesserung der Aufenthaltsqualität
 - am Domplatz/Krauterermarkt
 - Obermünsterstraße
 - Am Brixner Hof / Schöffnerstraße/Grasgasse/Fröhliche Türkenstraße
 - Dachauplatz
 - Petersweg/Emmeramsplatz (Zu- und Abfahrt zum Parkhaus Petersweg nur von Osten zulassen, spätestens nach Umsetzung der neuen Parkhaus-Leitsystem)
- Schaffung attraktiver, umwegfreier Fußwege Verbindungen insbesondere zur Überwindung von Barrieren wie Flüsse, Bahnlinien, und Hauptverkehrsstraßen (z.B. Brücke in Verlängerung der Universitätsstraße über die Schienen zur Fritz-Fend-Str., Brücke vom Kellerweg zum Anschluss Arcaden-Steg, Brücke am Grieser Spitz)

- Schaffen von Stadtteilzentren mit Marktplatzcharakter mit entsprechender Aufenthaltsqualität (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. Reduzierung von Parkplätzen in der Wahlenstraße, Glockengasse, Unter den Schwibbögen, Domplatz
- Konsequente Schaffung verkehrsberuhigter Bereiche bei der Planung von Neubaugebieten, aber auch bei Straßenunterhaltsmaßnahmen im Bestand
- Vermeidung von Umwegen für Fußgänger durch Entwicklung eines engmaschigen Wegenetzes,

Übergeordnete Zielsetzung: Erhöhung des Anteils des Fußgängeranteils im Binnenverkehr von gegenwärtig ca. 24% auf 30%

Motorisierter Individualverkehr

- Ausweitung des Systems der Parkraumbewirtschaftung von der Altstadt auf die altstadtnahen Gebiete, auf Universität, Fachhochschule und Klinikum und längerfristig die Gesamtstadt zur differenzierten Steuerung der Verkehrsmittelwahl durch den Preis
- Verhinderung von Durchgangsverkehr in der Altstadt durch Netzunterbrechungen in der Achse Thundorfer-Keplersstraße (siehe Kommunale Trasse), am Emmeramsplatz, Obermünsterstraße, am Dauchauplatz, am Domplatz, Am Brixner Hof bis Fröhliche Türken Straße.
- Konsequente Überwachung des ruhenden und fließenden Verkehrs zur Durchsetzung von Parkraumkonzepten und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (Tempo-30-Zonen, verkehrsberuhigte Bereiche, Wohnverkehrsstraßen)
- Tempo 30 im gesamten Stadtbereich, Ausfallstraßen können aus dieser Regel ausgenommen werden.
- Prüfen auf Einführung von Tempo 30 Strecken, in der durch Bürgerbeteiligung erstellten Liste von Straßen und Straßenabschnitten der ÖDP (Liste wurde am 11. Mai 2017 an Bürgermeisterin Getrud Malz-Schwarzfischer übergeben, siehe Anhang *03_ÖDP_Bürgerbeteiligung_Streckenbezogene Tempo 30 – Anordnungen.pdf*)
- Rückbau überdimensionierter Verkehrsflächen (z.B. Adolf-Schmetzer-Straße, Greflinger Straße, Clermont-Ferrand-Allee, Rennweg, Bayerwaldstraße etc.) zugunsten der Verkehrsarten des Umweltverbundes, Grünflächen, Bauland etc.
- Förderung von Carsharing-Projekten und Elektromobilität, z.B. durch privilegierte Vergabe von Stellplätzen
- Errichtung von Stellplätzen in Wohngebieten in Sammelanlagen in gleicher Entfernung von den Wohnungen wie ÖPNV-Haltestellen
- Größere Anpassung der Stellplatzsatzung zu Gunsten der Förderung des Radverkehrs und des ÖPNV Anschlusses

Übergeordnete Zielsetzung: Reduzierung des Anteils des miV im Binnenverkehr von derzeit ca. 50% auf zunächst 30% im Jahr 2030 und auf 20% im Jahr 2050.

4.3.5 Programm zur Förderung von Elektrofahrzeugen

Der VCD begrüßt diese Förderung sehr und würde sich wünschen, Möglichkeiten zu finden diese weiter auszubauen, damit sie mehr genutzt wird.

Eine gezielte Werbekampagne für Gewerbetreibende und Handwerker könnte hier unterstützend sein.

Konkreter Vorschlag:

Die City Tour – Stadtrundfahrt findet fast das ganze Jahr statt mit täglich 5 bis 8 Rundfahrten durch die Innenstadt, je nach Jahreszeit. Hier muss in naher Zukunft ein Elektroantrieb der „Zugmaschiene“ vorgeschrieben sein. Das Programm zur Förderung von Elektrofahrzeugen kann hier sicher unterstützen.

Abschlussbemerkung:

Die genannten Maßnahmen und Ziele im 2ten Entwurf lassen sich oft nicht messen, sind nicht konkret und weitreichend genug und unterliegen finanziell dem Haushaltsvorbehalt.

Im vorliegenden Entwurf findet keine Beurteilung der Feinstaubbelastung PM_{2,5} statt. Weder in den Zielen und noch in den Maßnahmen findet dieser sehr wichtige Wert eine Berücksichtigung. Lediglich in der Schlussbetrachtung wird ein nicht messbarer bzw. nicht bewertbarer Bezug hergestellt.

Straßenbauprojekte für den motorisierten Individualverkehr als Maßnahme zur Luftreinhaltung gehören nicht in den Luftreinhalteplan, da sie zum Gegenteil führen. Z.B. die genannte Maßnahme „Sallerner Regentalbrücke“ muss aus dem Luftreinhalteplan gestrichen werden.

Insgesamt fehlt die komplette Übernahme, des auf breiter gesellschaftlicher Basis entstandenen und vom Stadtrat verabschiedeten „Leitbild Energie und Klima der Stadt Regensburg“, mit all seinen Zielen, Maßnahmen und Ideen.

Der VCD, KV Regensburg möchte sich mit o.g. konkreten Vorschlägen zur Verbesserung der Luftqualität in Regensburg einbringen. Wir bitten um Einzelprüfung jeder vorgeschlagenen Maßnahme und Forderung.

Mit freundlichen Grüßen

Wolfgang Bogie

Anlagen:
01_Handreichung ÖPNV Tour 2016_V04.pdf

02_Komfort-Radwege-Netz.pdf
03_ÖDP_Bürgerbeteiligung_Streckenbezogene Tempo 30 – Anordnungen.pdf
04_Anschreiben zu Grüne Korridore - entlang der Gleise im Stadtofen
05_Präsentation Grün entlang der Bahnlinie im Osten_V04.pdf
06_Begründung zu Grün entlang Bahnlinien - Zitate und Ausschnitte aus
Planungsunterlagen zum Thema Freiflächengestaltung im Südosten.pdf

VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.
Kreisverband Regensburg
Kavalleriestraße 9, 93053 Regensburg
Fon +49 (0)941 6989633, Mobil +49 (0)160 710 8815
wolfgang.bogie@vcd-bayern.de
<http://www.vcd.org>

Der Autoverkehr drängt Menschen, die zu Fuß oder mit Rad unterwegs sind, an den Rand der Straße: auf Kosten unserer Sicherheit, Gesundheit und Lebensqualität in den Städten. Das muss sich ändern! Erobern Sie gemeinsam mit dem VCD die Straße zurück:
www.vcd.org/strasse-zurueckerobern

Ein gutes Bus- und Bahnangebot, mehr Platz für Fahrräder, spritsparende Autos, mehr Sicherheit für Kinder: So sieht nachhaltige Mobilität für den VCD aus. Derzeit unterstützen 55.000 Mitglieder und Förderer den einzigen ökologischen Verkehrsclub. Sie auch?

Mitglied werden: http://www.vcd-bayern.de/service/jetzt_wechseln.php