

Endbericht
(Stand: 31.03.2010)

Regionaler Nahverkehrsplan Regensburg

für die Stadt Regensburg,
den Landkreis Regensburg
und Teilbereiche
des Landkreises Schwandorf,
des Landkreises Cham,
der Stadt Straubing,
des Landkreises Straubing-Bogen,
des Landkreises Kelheim und
des Landkreises Neumarkt i. d. OPf.



Regionaler Nahverkehrsplan Regensburg

Endbericht

Auftraggeber:

Arbeitsgruppe „Regionaler Nahverkehrsplan Regensburg“

Stadt Regensburg,
Landkreis Regensburg,
Landkreis Schwandorf,
Landkreis Cham,
Stadt Straubing,
Landkreis Straubing-Bogen,
Landkreis Kelheim,
Landkreis Neumarkt i. d. OPf

Geschäftsstelle:

Planungs- und Baureferat der Stadt Regensburg
Postfach 110643
93019 Regensburg

Auftragnehmer:

plan:mobil

Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Dipl.-Geograph Frank Büsch

Ludwig-Erhard-Straße 8, 34131 Kassel

Tel.: 0561 – 708 41 02

Fax: 0561 – 708 41 04

Mail: info@plan-mobil.de

www.plan-mobil.de

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

Wilhelmshöher Allee 304 J, 34131 Kassel

Tel.: 0561 – 31027 51

Fax: 0561 – 31027 59

Mail: info@mathias-schmechtig.de

www.mathias-schmechtig.de



Arbeitspakete 1 – 4: Bearbeitung bis April 2009 durch die PGN Planungsgruppe Nord, Kassel

Kassel, 31. März 2010

Inhalt:

Prozess der Aufstellung des Nahverkehrsplans.....	1
1 Rahmenbedingungen und Zielvorgaben	3
1.1 Abgrenzung des Nahverkehrsraumes	3
1.2 Organisationsstruktur	5
1.3 Finanzielle Rahmenbedingungen	7
1.4 Rechtliche Rahmenbedingungen.....	9
1.5 Ziele der Raumordnung und Landesplanung.....	13
1.6 Ziele der verkehrlichen Fachplanungen	18
1.7 Prinzipielle Vorstellungen zur Planung und Umsetzung.....	21
2 Leitbild für die Weiterentwicklung und Ausgestaltung des ÖPNV im regionalen Nahverkehrsraum.....	30
2.1 Zielsetzungen der regionalen Nahverkehrsplanung.....	30
2.1.1 Rahmenziele	30
2.1.2 Grundaussagen zur Barrierefreiheit im ÖPNV	34
2.1.3 Grundaussagen zur ÖPNV-Finanzierung.....	35
2.1.4 Planungs- und Handlungsschwerpunkte.....	36
2.2 Grundsätze der regionalen Nahverkehrsplanung	41
2.2.1 Strukturierung des ÖPNV-Systems hinsichtlich Qualität und Konkurrenzfähigkeit zum MIV	41
2.2.2 Produktprofilierung	45
2.2.3 Verkehrszeiten	52
2.2.4 Grundsätze der Vertaktung	53
2.2.5 Grundsätze der Hierarchisierung von Netz und Netzverknüpfung.....	54
2.3 Qualitätsstandards im Nahverkehrsraum	54
2.3.1 Anforderungen an die Erschließungsqualität.....	55
2.3.2 Mindestanforderung an die Bedienungsqualität.....	57
2.3.3 Anforderung an die Verbindungsqualität	61
2.3.4 Anforderungen an die Beförderungsqualität	63
2.3.5 Anforderungen an die Sicherheit	69
2.3.6 Anforderungen an Tarif, Vertrieb und Kommunikation	69
3 Raumstruktur und soziodemografische Daten	71

3.1	Räumliche Verflechtungen, Raumstruktur und zentrale Orte	72
3.2	Siedlungsstruktur und Einwohner	77
3.3	Beschäftigte und Auszubildende	83
3.4	Pendlerbeziehungen	87
3.5	Schulen und Hochschulen.....	89
3.6	Einzelhandel und Versorgungsstruktur	92
3.7	Tourismus, Kultur- und Freizeiteinrichtungen	94
3.8	Pkw-Dichte	96
3.9	ÖPNV-relevante Strukturveränderungen seit 2000	97
4	ÖPNV-Angebot im Bestand.....	99
4.1	Schienerpersonennahverkehr (SPNV)	99
4.2	Busverkehr	100
4.2.1	Busverkehr in der Region Regensburg.....	101
4.2.2	Busverkehr in der Stadt Regensburg.....	108
4.3	Nachfrage und Einnahmensituation.....	115
5	Stärken-Schwächen-Analyse	117
5.1	Region Regensburg	117
5.1.1	Erschließungsqualität	117
5.1.2	Bedienungsqualität	121
5.1.3	Verbindungsqualität	134
5.1.4	Verknüpfungsqualität an wichtigen Umsteigehaltstellen	148
5.1.5	Beförderungsqualität	151
5.1.6	Betriebsablauf	164
5.1.7	Parallelverkehre.....	165
5.1.8	Transparenz des ÖPNV-Angebotes.....	166
5.1.9	Tarifsystem.....	168
5.1.10	Fahrgastinformation und Servicequalität	172
5.1.11	Schwachstellen/ Themen aus der Gemeindebefragung sowie aus der Befragung weiterer Beteiligter	174
5.1.12	Zusammenfassung der Stärken und Schwächen im ÖPNV in der Region Regensburg	175
5.2	Stadt Regensburg	179
5.2.1	Erschließungsqualität	179

5.2.2	Bedienungsqualität	183
5.2.3	Verbindungsqualität	186
5.2.4	Verknüpfungsqualität an wichtigen Umsteigehaltstellen	191
5.2.5	Beförderungsqualität	196
5.2.6	Betriebsablauf	207
5.2.7	Transparenz des ÖPNV-Angebotes	208
5.2.8	Tarifsystem	210
5.2.9	Fahrgastinformation und Servicequalität	210
5.2.10	Schwachstellen/ Themen aus der Befragung weiterer Beteiligter	211
5.2.11	Zusammenfassung der Stärken und Schwächen im ÖPNV in der Stadt Regensburg	212
6	Voraussichtliche Entwicklungen	217
6.1	Region Regensburg	217
6.1.1	Daten-/ Planungsgrundlagen	217
6.1.2	Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2015/ 2016	218
6.1.3	ÖPNV-bedeutsame Quellen und Ziele 2015	220
6.1.4	Straßennetz 2015	222
6.1.5	SPNV-Angebot 2015	223
6.1.6	Voraussichtliche Bedarfsänderung im ÖPNV	224
6.2	Stadt Regensburg	225
6.2.1	Bevölkerungsentwicklung 2015	225
6.2.2	ÖPNV-bedeutsame Quellen und Ziele 2015	231
6.2.3	Voraussichtliche Bedarfsänderung im ÖPNV	236
7	Entwicklungskonzept für die Region Regensburg	242
7.1	Rahmenkonzeption	242
7.1.1	Rahmenvorgaben im SPNV	243
7.1.2	Definition der Verkehrszeiten	246
7.1.3	Hierarchisierung des regionalen ÖPNV-Systems	247
7.1.4	Verknüpfungssystematik	250
7.1.5	Produktprofilierung	253
7.2	Maßnahmenpaket	254
7.2.1	Liniennetz- und Bedienungskonzept	255

7.2.2	Fahrgastinformation und Marketing	292
7.2.3	Tarif und Vertrieb	293
7.2.4	Infrastrukturmaßnahmen	294
7.3	Verkehrliche und wirtschaftliche Bewertung der Maßnahmen	305
8	Entwicklungskonzept für die Stadt Regensburg	310
8.1	Rahmenfestsetzungen	310
8.1.1	Definition der Verkehrszeiten.....	310
8.1.2	Hierarchisierung des städtischen ÖPNV-Systems	311
8.2	Maßnahmen zur Weiterentwicklung des städtischen ÖPNV	316
8.2.1	Handlungsfelder	316
8.2.2	Verbindlichkeit und Umsetzungshorizont der Maßnahmen	317
8.2.3	Handlungsfeld 1: „Verbesserung des Bedienungsangebotes/ Linienetzneuordnung/ Erhöhung der Kapazitäten“	320
8.2.4	Handlungsfeld 2: „Ertüchtigung und Attraktivierung der Verknüpfungspunkte und zentralen Haltestellen“	329
8.2.5	Handlungsfeld 3: „Schaffung eines weitgehend barrierefreien ÖPNV“	332
8.2.6	Handlungsfeld 4: „Ergänzung des Busbeschleunigungssystems“	334
8.2.7	Handlungsfeld 5: „Service und Sicherheit“	335
8.3	Verknüpfung mit anderen Verkehrsmittel	338
8.4	Vertiefung des Teil-Handlungsfeldes 3.1 „Erstellung Haltestellenkonzept“	340
8.4.1	Haltestellen-Kategorien	340
8.4.2	Zuordnung der Ausstattungsstandards zu den Haltestellen-Kategorien....	344
8.5	Konkretisierung zu Teil-Handlungsfeld 3.2 „Entwicklung Musterhaltestelle“	351
8.6	Ableitung der Umsetzungsprioritäten	355
9	ÖPNV-Investitionsplan 2010 bis 2015 (nur Infrastruktur)	359

Tabellen

Tabelle 1: Bevölkerungsanteil der Gebietskörperschaften im Nahverkehrsraum	4
Tabelle 2: Schwerpunktthemen der Gemeinden	22
Tabelle 3: Schwerpunktthemen der Aufgabenträger	24
Tabelle 4: Schwerpunktthemen der Verkehrsunternehmen	26
Tabelle 5: Anforderungen zur Zielerreichung „weitgehend barrierefreier ÖPNV“ im regionalen Nahverkehrsraum Regensburg	35
Tabelle 6: Strukturierung des ÖPNV-Systems hinsichtlich Qualität und Konkurrenzfähigkeit zum MIV	44
Tabelle 7: Erschließungsqualität Landkreis Regensburg und Region; zu Grunde zu legende Haltestelleneinzugsbereiche	56
Tabelle 8: Erschließungsqualität Stadt Regensburg; zu Grunde zu legende Haltestelleneinzugsbereiche	57
Tabelle 9: Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit zum Mittel-/ Oberzentrum nach Ortsgrößenklassen (Zeitfenster NVZ Region)	58
Tabelle 10: Kategorisierung der Gebiete nach Nutzungsdichte (Gebietskategorien Stadt Regensburg)	59
Tabelle 11: Anzustrebende Anzahl der maximal zulässigen Umsteigevorgänge	62
Tabelle 12: Bevölkerungsentwicklung im Nahverkehrsraum 2000 - 2005	78
Tabelle 13: Maßnahmen im NVP Landkreis Schwandorf 1993 – Teilbereich des RNVR	107
Tabelle 14: Maßnahmen im NVP Landkreis Kelheim 1997 – Teilbereich des RNVR	107
Tabelle 15: Maßnahmen im NVP Landkreis Cham 2004 – Teilbereich des RNVR	108
Tabelle 16: Infrastrukturmaßnahmen in der Stadt Regensburg seit 2000	114
Tabelle 17: Fahrausweisnutzung im RVV-Verbundgebiet	116
Tabelle 18: Siedlungsbereiche mit Erschließungsmängeln im Landkreis Regensburg	118
Tabelle 19: Siedlungsbereiche mit Erschließungsmängeln im zum RNVR gehörenden Teilbereich des Landkreises Schwandorf	119
Tabelle 20: Siedlungsbereiche mit Erschließungsmängeln im zum RNVR gehörenden Teilbereich des Landkreises Cham	119
Tabelle 21: Siedlungsbereiche mit Erschließungsmängeln im zum RNVR gehörenden Teilbereich des Landkreises Straubing-Bogen	120
Tabelle 22: Schwachstellen in der Bedienungsqualität zum Oberzentrum Regensburg aus dem Landkreis Regensburg (Angaben in Klammern sind Fahrten pro Richtung)	123
Tabelle 23: Schwachstellen in der Bedienungsqualität zum Oberzentrum Regensburg aus den zum RNVR gehörenden Orten/ Gemeinden des Landkreises Schwandorf (Angaben in Klammern sind Fahrten pro Richtung)	124
Tabelle 24: Schwachstellen in der Bedienungsqualität zum Oberzentrum Regensburg aus den zum RNVR gehörenden Orten/ Gemeinden des Landkreises Cham (Angaben in Klammern sind Fahrten pro Richtung)	126
Tabelle 25: Schwachstellen in der Bedienungsqualität zum Oberzentrum Regensburg aus den zum RNVR gehörenden Orten/ Gemeinden des Landkreises Straubing-	

Bogen und der Stadt Straubing (Angaben in Klammern sind Fahrten pro Richtung)	127
Tabelle 26: Schwachstellen in der Bedienungsqualität zum Oberzentrum Regensburg aus den zum RNVR gehörenden Orten/ Gemeinden des Landkreises Kelheim (Angaben in Klammern sind Fahrten pro Richtung)	128
Tabelle 27: Schwachstellen in der Bedienungsqualität zum Oberzentrum Regensburg aus den zum RNVR gehörenden Orten/ Gemeinden des Landkreises Neumarkt (Angaben in Klammern sind Fahrten pro Richtung)	129
Tabelle 28: Schwachstellen in der Bedienungsqualität zum Mittelzentrum Neutraubling (Angaben in Klammern sind Fahrten pro Richtung)	131
Tabelle 29: Schwachstellen in der Bedienungsqualität zum Oberzentrum Straubing	132
Tabelle 30: Schwachstellen in der Verbindungsqualität zum Oberzentrum Regensburg aus dem Landkreis Regensburg (Reisezeit in Minuten)	135
Tabelle 31: Schwachstellen in der Verbindungsqualität zum Oberzentrum Regensburg aus den zum RNVR gehörenden Orten/ Gemeinden des Landkreises Schwandorf (Reisezeit in Minuten)	136
Tabelle 32: Schwachstellen in der Verbindungsqualität zum Oberzentrum Regensburg aus den zum RNVR gehörenden Orten/ Gemeinden des Landkreises Cham (Reisezeit in Minuten)	137
Tabelle 33: Schwachstellen in der Verbindungsqualität zum Oberzentrum Regensburg aus den zum RNVR gehörenden Orten/ Gemeinden des Landkreises Straubing-Bogen und der Stadt Straubing (Reisezeit in Minuten)	138
Tabelle 34: Schwachstellen in der Verbindungsqualität zum Oberzentrum Regensburg aus den zum RNVR gehörenden Orten/ Gemeinden des Landkreises Kelheim (Reisezeit in Minuten)	139
Tabelle 35: Schwachstellen in der Verbindungsqualität zum Mittelzentrum Neutraubling (Reisezeit in Minuten)	141
Tabelle 36: Verknüpfungen zwischen lokalem Busverkehr und SPNV mit regelmäßigen Umsteigezeiten über 15 Minuten	149
Tabelle 37: Bahnhöfe/ Haltepunkte im SPNV ohne direkte Busanbindung (> 300 m Abstand)	152
Tabelle 38: Lage und Ausstattung der Verknüpfungspunkte mit systematischen Verknüpfungen Busverkehr in der Region Regensburg	157
Tabelle 39: Schwachstellen im Betriebsablauf	164
Tabelle 40: Parallelverkehre	165
Tabelle 41: Tarifstruktur im regionalen Nahverkehrsraum	168
Tabelle 42: Siedlungsbereiche mit Erschließungsmängeln (Busverkehr)	181
Tabelle 43: Bedienungsqualität (erschlossene Einwohner nach Taktgruppen (HVZ))	184
Tabelle 44: Schwachstellen in der Bedienungsqualität auf den Verbindungen ausgewählter Referenzhaltestellen zur zentralen Innenstadthaltestelle Hauptbahnhof/ Albertstraße	185
Tabelle 45: Verknüpfungen im Busverkehr mit regelmäßigen Umsteigezeiten über 10 Minuten	195

Tabelle 46: Lage und Ausstattung der Bahnhöfe und Haltepunkte in der Stadt Regensburg	197
Tabelle 47: Prognose Einwohnerentwicklung 2006 – 2020 in der Stadt Regensburg	227
Tabelle 48: Einwohnerentwicklung 2006, 2015 und 2020 nach Planungsbezirken	230
Tabelle 49: Bevölkerungszunahme 2006 bis 2015 bzw. 2020 nach Planungsbezirken	231
Tabelle 50: SPNV-Zielkonzept 2012/ 2014	245
Tabelle 51: Verkehrszeiten Region Regensburg	246
Tabelle 52: Anforderungen an das regionale Hauptnetz	248
Tabelle 53: Korridore und Linien im regionalen Hauptnetz	248
Tabelle 54: Anforderungen an das regionale Ergänzungsnetz	249
Tabelle 55: Korridore und Linien im regionalen Ergänzungsnetz	249
Tabelle 56: Verknüpfungspunkte und regelmäßig verknüpfte Linien	251
Tabelle 57: weitere Verknüpfungspunkte zwischen Regional- und Stadtverkehr innerhalb der Stadt Regensburg	252
Tabelle 58: Linien und Korridore mit Produkt RegioBus	253
Tabelle 59: Gewünschte Infrastrukturmaßnahmen im ÖPNV der Städte und Gemeinden	305
Tabelle 60: Definition der Verkehrszeiten im Stadtgebiet Regensburg	311
Tabelle 61: Zuordnung der Verknüpfungspunkte zu den Kategorien	315
Tabelle 62: Übersicht der Handlungsfelder und Maßnahmen	319
Tabelle 63: Haltestellen-Kategorien	341
Tabelle 64: Ausstattungsstandards für die Haltestellen-Kategorien	345
Tabelle 65: Bewertungskriterien	356
Tabelle 66: Bewertung der Handlungsfelder und Maßnahmen (Wirksamkeit und Prioritäten)	357

Abbildungen

Abbildung 1: Gemeindebefragung - Schwachstellen, Probleme, Defizite und Mängel im Schienenpersonennahverkehr und im Busverkehr	23
Abbildung 2: Hauptprodukt im Regionalverkehr für den regionalen Nahverkehrsraum Regensburg	48
Abbildung 3: Ergänzungsprodukt im „Regionalverkehr für den regionalen Nahverkehrsraum Regensburg	50
Abbildung 4: Funktionales Leitbild für die Stadt Regensburg	75
Abbildung 5: Citybushaltestelle am Bahnhof Regenstauf	150
Abbildung 6: Bahnhof Beratzhausen mit Bushaltestelle	154
Abbildung 7: Neue Bike-and-ride- sowie Park-and-ride-Anlage am Bahnhof Eggmühl	154
Abbildung 8: Ausstattungsmerkmale der Haltestellen im regionalen Nahverkehrsraum	155
Abbildung 9: Verknüpfungspunkt Donaustauf Bayerwaldstraße mit Busbucht	158
Abbildung 10: Ausstattungsmerkmale Fahrzeugflotte Regionalverkehr (RVV)	159
Abbildung 11: Ausstattungsmerkmale Fahrzeugflotte Regionalverkehr (außerhalb RVV)	160
Abbildung 12: Barrierefreier Zugang zu den Bahnsteigen am Bahnhof Eggmühl	162
Abbildung 13: Haltestellensituation Arnulfplatz	201
Abbildung 14: Haltestellensituation Langer Weg	201
Abbildung 15: Haltestellensituation Sudetendeutsche Straße	202
Abbildung 16: Haltestellensituation Neupfarrplatz	203
Abbildung 17: Haltestellensituation Franz-Hartl-Straße, stadteinwärts	204
Abbildung 18: Haltestellensituation Hermann-Geib-Straße (stadtauswärts)	205
Abbildung 19: Ausstattungsmerkmale Fahrzeugflotte Stadtverkehr	206
Abbildung 20: Situation an der Endhaltestelle Pommernstraße	209
Abbildung 21: Bevölkerungsentwicklung 2006 – 2020 in der Region Regensburg (ohne Stadt Regensburg)	218
Abbildung 22: Bevölkerungsentwicklung 2006 – 2016 nach Altersgruppen (prozentual)	219
Abbildung 23: Bevölkerungsentwicklung Stadt Regensburg 2006 – 2020	225
Abbildung 24: Bevölkerungsentwicklung 2006 bis 2015 nach Altersgruppen (absolut)	227
Abbildung 25: Prognostizierte Veränderung der Einwohnerzahlen in den Planungsbezirken in der Stadt Regensburg von 2006 bis 2015 bzw. 2020	229
Abbildung 26: Fahrgastaufkommen Szenario A und Szenario B (Vergleich Status Quo)	240
Abbildung 27: Struktur des Entwicklungskonzeptes	318
Abbildung 28: Beispiel für die Ausbildung einer Haltestelle als Buskap, Bordsteinausbildung mit „Kasseler Bord“, taktiles Leitsystem mit Aufmerksamkeitsfeld (gelb) an der 2. Bustür (Beispiel: Kassel)	352
Abbildung 29: Haltestelle mit taktilem Leitsystem Haltestelle mit Auffangstreifen in Höhe des Haltestellenschildes (Höhe 1. Bustür); Bordsteinausbildung mit Buskapstein (Beispiel: Gelsenkirchen)	353
Abbildung 30: Vollständiges taktiles Leitsystem und niederflurgerechte Borde an einer Haltestelleninsel (Beispiel: Freiberg/ Sachsen);	354

Abkürzungsverzeichnis

AST	Anruf-Sammel-Taxi
B+R	Bike-and-Ride
BAB	Bundesautobahn
BayÖPNVG	Bayerisches ÖPNV-Gesetz
BEG	Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BUZ	Burgweintingzentrum
DEZ	Donau-Einkaufs-Zentrum
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
EKZ	Einkaufszentrum
EW	Einwohner
GE	Gewerbegebiet
GFN	Gesellschaft zur Förderung des ÖPNV im Landkreis Regensburg mbH
GI	Industriegebiet
HVZ	Hauptverkehrszeit
IV	Individualverkehr
KBS	Kursbuchstrecke
LEP	Landesentwicklungsprogramm Bayern
MIV	motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan

NVZ	Normalverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OT	Ortsteil
ÖV	öffentlicher Verkehr
OVF	Omnibusverkehr Franken mbH
OZ	Oberzentrum
P+R	Park-and-Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
RBL	rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RBO	Regionalbus Ostbayern mbH
REZ	Rennplatzzentrum
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
RNVR	Regionaler Nahverkehrsraum
ROG	Raumordnungsgesetz
RVB	Regensburger Verkehrsbetriebe mbH
RVV	Regensburger Verkehrsverbund GmbH & Co. KG
SGB	Sozialgesetzbuch
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
ST	Stadtteil
SVZ	Schwachverkehrszeit

VCD	Verkehrsclub Deutschland
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VGN	Verkehrsverbund Großraum Nürnberg
VLC	Verkehrsgemeinschaft Landkreis Cham
VLK	Verkehrsgemeinschaft Landkreis Kelheim
VSL	Verkehrsgemeinschaft Straubinger Land
VU	Verkehrsunternehmen
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

Hinweise zur Benutzung

Zum vorliegenden Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) Regensburg gehören 28 Karten. Außerdem wird der RNVP durch einen Anlagenband ergänzt. Dieser enthält – ggf. auch zusätzlich zu den im Textteil befindlichen tabellarischen Kurzdarstellungen – umfassende Datenaufstellungen und Tabellen. Im Text befinden sich entsprechende Verweise auf die Karten und den Anlagenband. Die Tabellen im Anlagenband sind entsprechend dem zugehörigen Kapitel im RNVP nummeriert. So ist die „Tabelle 3.3 – 2“ inhaltlich dem Kapitel 3.3 zuzuordnen, es handelt sich dabei um die zweite Tabelle im Anlagenband zum entsprechenden Kapitel.

Ist im Nahverkehrsplan von einer bestimmten Personengruppe die Rede (z. B. Einwohner, Beschäftigte), sind Frauen und Männer gleichermaßen angesprochen.

Prozess der Aufstellung des Nahverkehrsplans

Gegenstand des Regionalen Nahverkehrsplans sind die regionalen und lokalen Verkehre des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im regionalen Nahverkehrsraum Regensburg sowie die Verknüpfungen der Verkehrsträger. In den Teilbereichen des Nahverkehrsraumes, die außerhalb von Stadt und Landkreis Regensburg liegen, bestehen in der Regel bereits eigene lokale Nahverkehrspläne. Der regionale Nahverkehrsplan greift in diesen Teilbereichen die lokalen Nahverkehrspläne auf und legt einen Schwerpunkt auf die mit dem Raum Regensburg bestehenden Verkehrsverflechtungen.

Auf der Grundlage einer Analyse der Raumstruktur sowie des ÖPNV erfolgt die Durchführung einer Stärken- und Schwächenanalyse für den ÖPNV. Das Leitbild beinhaltet die Qualitätsstandards für die Weiterentwicklung des ÖPNV im regionalen Nahverkehrsraum Regensburg. Darauf aufbauend werden im Rahmen des Entwicklungskonzeptes Maßnahmen zur Verbesserung, Attraktivierung und Optimierung des ÖPNV entwickelt und verkehrlich sowie wirtschaftlich bewertet.

Prozess der Aufstellung des Nahverkehrsplans

Die Bearbeitung des regionalen Nahverkehrsplans Regensburg wurde im Juli 2006 begonnen. Der Prozess der Planaufstellung erfolgt in Kooperation der acht zum regionalen Nahverkehrsraum gehörenden Aufgabenträger und ist durch eine intensive Abstimmung in einer projektbegleitenden Arbeitsgruppe gekennzeichnet, in der neben Vertretern der Landkreise und kreisfreien Städte der Regensburger Verkehrsverbund (RVV) in beratender Funktion beteiligt ist.

Im Rahmen einer Befragung der Städte und Gemeinden, der Verkehrsunternehmen sowie weiterer Beteiligter wurden für die Erstellung des Nahverkehrsplans Informationen und Daten erfasst, ausgewertet und für die Erstellung des Entwicklungskonzeptes verwendet. Der gesamte Entwurf des RNVP wurde mit den Verkehrsunternehmen, den Behindertenvertretern und den Fahrgastverbänden sowie der Bayerischen Eisenbahngesellschaft erörtert. Anregungen aus diesem Beteiligungsverfahren wurden aufgenommen.

Die Raumstrukturanalyse beruht auf Daten aus den Jahren 2006 bzw. 2007, die Analyse und Bewertung des ÖPNV-Angebotes wurde auf der Grundlage des Jahresfahrplans 2007 durchgeführt. Wesentliche zwischenzeitliche Änderungen mit Auswirkungen auf die Bewertung textlich ergänzt oder sind in Fußnoten dargestellt.

Der redaktionelle Bearbeitungsstand des Nahverkehrsplans ist datiert vom 19. Februar 2010.

1 Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

1.1 Abgrenzung des Nahverkehrsraumes

Gemäß Art. 6 Abs. 1 Satz 1 des Bayerischen ÖPNV-Gesetzes (BayÖPNVG) ist im Einvernehmen mit den betroffenen Aufgabenträgern ein regionaler Nahverkehrsraum dann festzulegen, wenn die Beziehungen und Verflechtungen des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs in wesentlichem Umfang über den Bereich einer kreisfreien Gemeinde oder eines Landkreises hinausreichen. Für nahverkehrliche Planungen und Entscheidungen ist dieser Raum als zusammengehöriges Gebiet zu betrachten.

Der regionale Nahverkehrsraum Regensburg wurde bereits vor Inkrafttreten des BayÖPNVG im Zuge des Gesamtverkehrsplanes Bayern im Jahr 1985 gebildet und hat in seiner formalen Abgrenzung auch weiterhin Bestand. In Umsetzung von Art. 31 Abs. 2 BayÖPNVG, der eine Fortschreibung des Nahverkehrsraums entsprechend der tatsächlichen Begebenheiten und dem verkehrlichen Bedarf vorschreibt, wurde im Jahr 2004 eine funktionale Neuabgrenzung des Nahverkehrsraums durchgeführt¹.

Grundlegende Faktoren für die Abgrenzung des Nahverkehrsraums sind die Verkehrsströme zwischen Quell- und Zielgebiet. Vor diesem Hintergrund wurden in erster Linie die Berufs- und Ausbildungspendler differenziert nach Gemeinden in die Untersuchung mit einbezogen. Darüber hinaus wurde auch die Herkunft der Studierenden der Universität Regensburg erfragt. Weiterhin fanden sowohl relevante Daten bzgl. des Erledigungs- und Freizeitverkehrs als auch z. T. historisch gewachsene Besonderheiten des Raumes bei der Bewertung Beachtung.²

Festlegung des Nahverkehrsraums und Gültigkeitsbereich des Nahverkehrsplanes

Der regionale Nahverkehrsraum Regensburg besteht aus zwei kreisfreien Städten und 79 Kommunen in sechs Landkreisen. Er umfasst neben der kreisfreien Stadt Regensburg und dem Landkreis Regensburg außerdem Teile der Landkreise Neumarkt i. d. OPf. (Hohenfels, Lupburg, Parsberg), Schwandorf (Burglengenfeld, Maxhütte-Haidhof, Nittenau, Schwandorf, Teublitz), Cham

¹ Bescheid der Regierung der Oberpfalz vom 22.06.2005 (AZ: 310.2 – 3527 – R)

² Regensburger Verkehrsverbund GmbH & Co KG (Hrsg.; bearbeitet durch gevas humberg & partner), Abgrenzung der regionalen Nahverkehrsräume Regensburg und Amberg, 2004

(Falkenstein, Reichenbach, Rettenbach, Wald, Walderbach, Zell), Kelheim (Abensberg, Bad Abbach, Essing, Hausen, Herrngiersdorf, Ihrlerstein, Kelheim, Langquaid, Neustadt a. d. D., Painten, Riedenburg, Rohr, Saal a. d. D., Teugn) und Straubing-Bogen (Aholting, Atting, Geiselhöring, Kirchroth, Laberweinting, Mellersdorf-Pfaffenberg, Perkam, Rain, Wiesenfelden). Darüber hinaus gehört auch die kreisfreie Stadt Straubing zum Nahverkehrsraum Regensburg. Die Stadt Bogen ist nicht unmittelbar Bestandteil des Nahverkehrsraums, ist aber zum erweiterten Verflechtungsbereich zu zählen.

Der Bevölkerungsanteil der einzelnen Gebietskörperschaften, der dem Nahverkehrsraum zugeordnet ist, sowie deren Anteil am gesamten Nahverkehrsraum ist in Tabelle 1 dargestellt.

Tabelle 1: Bevölkerungsanteil der Gebietskörperschaften im Nahverkehrsraum³

Gebietskörperschaft	Einwohner im regionalen Nahverkehrsraum		
	absolut	% von Gebietskörperschaft	% vom Nahverkehrsraum
<i>Nahverkehrsraum Regensburg</i>			
Stadt Regensburg	129.859	100 %	23 %
Stadt Straubing	44.633	100 %	8 %
LK Regensburg	182.193	100 %	32 %
LK Schwandorf	66.852	46 %	12 %
LK Cham	13.086	10 %	2 %
LK Kelheim	84.131	74 %	15 %
LK Neumarkt i. d. OPf.	11.097	9 %	2 %
LK Straubing-Bogen	31.623	36 %	6 %
<i>Erweiterter Verflechtungsbereich</i>			
Stadt Bogen	10.089	-	-
Summe⁴	563.474	-	100 %

Der Anteil, den Stadt und Landkreis Regensburg am gesamten Nahverkehrsraum haben, liegt bei etwa 55 %. Annähernd die Hälfte der Bevölkerung im Nahverkehrsraum entstammt demzufolge den Städten und Gemeinden aus den fünf angrenzenden Landkreisen sowie der kreisfreien Stadt Straubing.

³ Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, 2006

⁴ Summe Einwohner ohne Stadt Bogen

Hier nimmt in erster Linie der Landkreis Kelheim, dessen Einwohner etwa 15 % des Nahverkehrsraums bilden, gefolgt vom Landkreis Schwandorf mit 12 %, eine führende Rolle ein.

Die weiteren Gebietskörperschaften sind lediglich mit den direkt den Landkreis Regensburg tangierenden Gemeinden im Nahverkehrsraum vertreten.

Die Verkehrsverflechtungen, die innerhalb des Nahverkehrsraumes auf das Oberzentrum Regensburg ausgerichtet sind, nehmen in ihrer Intensität mit zunehmender Entfernung ab.

1.2 Organisationsstruktur

Aufgabenträgerschaft

Das ÖPNV-Angebot ist hinsichtlich der Verantwortlichkeiten in der Aufgabenträgerschaft klar strukturiert. Aufgabenträger sind:

- für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gemäß Art. 15 und 16 BayÖPNVG der Freistaat Bayern bzw. die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) und
- für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr gemäß Art. 8 BayÖPNVG die Landkreise bzw. die kreisfreien Gemeinden. Nach Art. 9 des BayÖPNVG können den kreisangehörigen Gemeinden unter bestimmten Voraussetzungen einzelne Aufgaben übertragen werden.

Für den ÖPNV im regionalen Nahverkehrsraum Regensburg stellt sich die Aufgabenträgerstruktur wie folgt dar:

- für die Stadtbuslinien der Stadt Regensburg die Stadt Regensburg,
- für die Regionalbuslinien des Landkreises Regensburg der Landkreis Regensburg, der die Planung, Organisation, Durchführung und Finanzierung des ÖPNV der Gesellschaft zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Regensburg mbH (GFN) übertragen hat,
- für die Regionalbuslinien der Landkreise Schwandorf, Cham, Straubing-Bogen, Kelheim und Neumarkt die jeweiligen Landkreise sowie
- für den Stadtverkehr Straubing die Stadt Straubing
- für den Citybus Schwandorf die Stadt Schwandorf und

- für die Stadtbuslinien der Stadt Burglengenfeld die Stadt Burglengenfeld.

Organisationsmodelle auf Seiten der Verkehrsunternehmen und der Aufgabenträger

Im Großraum Regensburg besteht mit dem Regensburger Verkehrsverbund eine Organisation, an der das städtische Verkehrsunternehmen Regensburger Verkehrsbetriebe GmbH (RVB) sowie die Gesellschaft zur Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Regensburg mbH zu gleichen Teilen beteiligt sind. Die Linien innerhalb der Stadt Regensburg sowie innerhalb des Landkreis Regensburg sind, bis auf wenige Ausnahmen, in den Regensburger Verkehrsverbund integriert. Für diese Linien wird durch den RVV eine einheitliche Organisation des Tarifs, des Vertriebs, der Fahrgastinformation, des Marketings und der Planung gewährleistet.

Insgesamt verkehren 88 Buslinien im regionalen Nahverkehrsraum unter der Betriebsführerschaft des Regensburger Verkehrsverbundes. 14 Linien, die im Landkreis Regensburg verkehren, sind weder in den RVV noch in eine der umliegenden Verkehrsgemeinschaften integriert.

Für den Busverkehr im Landkreis Schwandorf ist mit Ausnahme des Stadtverkehrs Schwandorf der Landkreis zuständig. Innerhalb des regionalen Nahverkehrsraumes handelt es sich dabei um 22 Linien. Der Stadtverkehr Schwandorf verkehrt mit zwei Linien in der Zuständigkeit der Stadt Schwandorf. Die meisten dieser Linien werden im RVV-Tarif anerkannt.

Die im Landkreis Cham verkehrenden Linien sind weitgehend in der Verkehrsgemeinschaft Landkreis Cham (VLC) zusammengefasst. Der VLC gehören weitgehend die im Landkreis Cham tätigen Verkehrsunternehmen sowie der Landkreis und die Stadt Roding an. Aufgabe der VLC ist neben einem einheitlichen Zonentarif auch eine Optimierung des Bedienungsangebotes zwischen den verschiedenen Verkehrsunternehmen. Im regionalen Nahverkehrsraum Regensburg verkehren 10 Linien der VLC.

Im Landkreis Straubing-Bogen wurde für die Einführung eines einheitlichen Tarifs die Verkehrsgemeinschaft Straubinger Land (VSL) gegründet. Der Stadtverkehr Straubing, der SPNV sowie einzelne weitere Buslinien sind nicht in die Tarifgemeinschaft integriert. Im regionalen Nahverkehrsraum fahren 24 Buslinien der VSL.

Der Stadtbusverkehr in Straubing wird mit sieben Linien von der Stadtwerke Straubing GmbH verantwortet und hat einen eigenen Tarif.

Der Landkreis Kelheim ist Koordinierungsstelle für die Planung und Organisation des ÖPNV sowie für Verhandlungen mit den Verkehrsunternehmen der Verkehrsgemeinschaft Landkreis Kelheim (VLK). 25 Linien der VLK, die im regionalen Nahverkehrsraum Regensburg verkehren, sind für den Regionalen Nahverkehrsplan Regensburg relevant.

Die Buslinien, die im Landkreis Neumarkt verkehren, sind dem Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) zugeordnet. Gesellschafter des VGN sind die dort tätigen Verkehrsunternehmen. Die Zuständigkeit des VGN liegt unter anderem in der Planung, im Marketing und in einem einheitlichen Tarif. Innerhalb des regionalen Nahverkehrsraumes Regensburg fahren 14 VGN-Linien.

Einzelne Linien verkehren im Überlappungsbereich der verschiedenen Verkehrs- bzw. Tarifgemeinschaften. Aussagen zur Tarifanerkennung werden in Kapitel 5.1.9 gemacht.

Im regionalen Nahverkehrsraum ist eine Vielzahl an Verkehrsunternehmen tätig. Zu den Unternehmen mit der größten Fahrleistung gehören die Regensburger Verkehrsbetriebe GmbH, die Regionalbus Ostbayern GmbH (RBO) und die Busservice Watzinger GmbH & Co. KG. Darüber hinaus wird die Verkehrsleistung im Nahverkehrsraum durch eine Vielzahl mittelständischer und kleinerer Unternehmen erbracht.

1.3 Finanzielle Rahmenbedingungen

Im Nahverkehrsplan wird das unter verkehrlichen Gesichtspunkten erforderliche und für die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung angemessene ÖPNV-Angebot („angemessene Verkehrsbedienung“ gemäß Bay-ÖPNVG und PBefG) definiert. Die im Nahverkehrsplan definierte ausreichende Verkehrsbedienung ist gleichzeitig Entscheidungsgrundlage für die zuständige Genehmigungsbehörde für den Linienverkehr nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG).

Eine „ausreichende Verkehrsbedienung“ wird im Fall des Wettbewerbs

- von den Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich ohne öffentliche Zuschüsse erbracht (Genehmigungswettbewerb) oder
- soweit sie im Einzelfall aus Sicht des Aufgabenträgers erforderlich und nicht eigenwirtschaftlich zu erbringen ist, vom Aufgabenträger ausgeschrieben (Ausschreibungswettbewerb) oder auferlegt.

Die im Nahverkehrsplan definierten Anforderungen stellen eine Absichtserklärung der Aufgabenträger aus planerischer Sicht dar, für deren Umsetzung ein grundsätzlicher Finanzierungsvorbehalt gilt.

Finanzierungssituation durch die Aufgabenträger

Im Bereich der Stadt und des Landkreises Regensburg plant der RVV mit seinen beiden Gesellschaftern den Verkehr (Betriebsübertragung) und finanziert ihn mit Hilfe seiner Gesellschafter.

Die Stadtverkehre Regensburg sowie Straubing finanzieren sich über den jeweiligen Querverbund (Defizitausgleich durch Gesellschafter).

Im Landkreis Regensburg übernimmt die Gesellschaft zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Regensburg mbH (GFN) die Planung, Organisation, Steuerung und Abrechnung des ÖPNV. Sie schließt dafür die notwendigen Verträge und ist Gesellschafter des Regensburger Verkehrsverbundes (RVV). Der Landkreis hat sich verpflichtet, ein bei dieser Gesellschaft entstehendes Defizit auszugleichen. In den letzten Jahren waren dies jährlich rund **1,0 – 1,5 Mio €** (ohne Zuwendung), zuletzt 1,9 Mio. € (2009).

Im Jahr 2006 leistete der Landkreis Schwandorf einen Finanzbeitrag von **258.550 €** für ÖPNV-Leistungen (bezogen auf gesamtes Aufgabenträgergebiet).

Insgesamt wurden vom Landkreis Straubing-Bogen im Jahr 2006 ca. **460.000 €** für den ÖPNV ausgegeben. Diese Summe setzt sich aus 298.500 € für Linienförderung, 102.500 € für Fahrpreisermäßigungen auf Fahrscheine, 38.800 € für den Discobusbetrieb und 30.000 € für sonstige Ausgaben zusammen (bezogen auf gesamtes Aufgabenträgergebiet).

Der Gesamtzuschuss des Landkreises Kelheim für den ÖPNV beträgt jährlich ca. **400.000 €**. Die staatlichen Zuschüsse wurden von 600.000 € in 2004 auf 420.000 € in 2006 gekürzt (bezogen auf gesamtes Aufgabenträgergebiet). Ab 2007 erhöhten sich die Aufwendungen für den ÖPNV um über 200.000 €.

Der Landkreis Neumarkt hat jährliche Gesamtausgaben für Verkehrsverbesserungsmaßnahmen im ÖPNV im Bereich Parsberg, Hohenfels, Lupburg von **183.551 €** (bezogen auf das Gebiet des regionalen Nahverkehrsraums).

Folgende staatliche Ausgleichzahlungen an die Unternehmen tragen u. a. zur Finanzierung des ÖPNV bei:

- § 45a-Mittel (PBefG) für den Schüler- und Ausbildungsverkehr und
- Erstattungsleistungen für die Freifahrt schwerbehinderter Menschen gemäß § 148 Sozialgesetzbuch (SGB) IX

ÖPNV-Finanzierung durch Kommunen

Durch eine Befragung der Städte und Gemeinden im regionalen Nahverkehrsraum im Oktober 2006 liegen Informationen zur ÖPNV-Finanzierung durch die Kommunen vor, die hier jedoch nicht im Einzelnen dargestellt werden. Insgesamt ist festzustellen, dass im regionalen Nahverkehrsraum eine vielfältige Finanzierung des freigestellten Schülerverkehrs und weiteren Spezialverkehren durch die Kommunen vorhanden ist. Städte und Gemeinden beteiligen sich in unterschiedlicher Weise an der Finanzierung des ÖPNV.

1.4 Rechtliche Rahmenbedingungen

Übergeordnete rechtliche Rahmenbedingungen

Grundlegend ist seit 03.12.2009 die VO (EG) 1370/07, die die bis dahin geltende Verordnung (EWG) 1191/69 abgelöst hat. Hinsichtlich der Einführung der Aufgabenträgerschaft ist die Anpassung durch § 1 Regionalisierungsgesetz erfolgt.

Im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wird in § 8, Absatz 3 als Zielsetzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistung sowie eine wirtschaftliche Verkehrsgestaltung des ÖPNV definiert.

Der Nahverkehrsplan dient gemäß PBefG § 8, Absatz 3 als Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Regelungen zur Aufstellung von Nahverkehrsplänen sowie die Bestimmung der Aufgabenträger des ÖPNV bleiben den Ländern vorbehalten. Der Nahverkehrsplan hat die Belange behinderter Menschen und Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung zu berücksichtigen, um diesen Menschen eine weitreichende Barrierefreiheit bei der Nutzung des ÖPNV zu gewährleisten. Im Nahverkehrsplan sollen dazu Aussagen über erforderliche Maßnahmen sowie deren zeitliche Vorgaben formuliert werden.

Neben dem PBefG sind im Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) Aussagen zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV festgesetzt.

Anforderungen des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern

Im Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. Juli 1996⁵ ist die Verantwortung für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr verankert. Neben allgemeinen Vorschriften werden die Aufgabenverantwortung und die Finanzierung geregelt.

Aufgabenträger für den ÖPNV sind die Landkreise und kreisfreien Städte. Sie übernehmen als freiwillige Aufgabe die Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs mit Ausnahme des mit Eisenbahnen betriebenen Schienenpersonennahverkehrs (SPNV); für diesen nimmt die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) die entsprechenden Aufgaben wahr.

Nach Art. 13 BayÖPNVG können die Aufgabenträger zur Sicherung und zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs einen Nahverkehrsplan aufstellen. Dieser soll als Instrument dazu dienen, eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die Ausgestaltung des ÖPNV zu schaffen. Dem Nahverkehrsplan sind die Ziele der Raumordnung und Landesplanung ebenso wie die bereits vorhandenen Verkehrsstrukturen und die Belange des Städtebaus zugrunde zu legen. Zudem sind die Belange der Barrierefreiheit im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes, die Belange des Umweltschutzes sowie die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu beachten.

In den Artikeln 2 bis 5 des BayÖPNVG sind folgende anzustrebende Ziele sowie konkret definierte Maßnahmenbereiche für den ÖPNV vorgegeben:

- Umweltschutz, Verkehrssicherheit, Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen als mögliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) sind Ziele des ÖPNV.
- Eine angemessene Anbindung der Wohnbereiche an Arbeitsstätten, öffentliche, soziale und kulturelle Einrichtungen und an Erholungsbereiche mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf möglichst kurzen Wegen.

⁵ *zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. Juli 2008

- Das ÖPNV-Angebot ist auf die Eisenbahn- und Schienenverkehre, die als Grundangebote auszugestalten sind, auszurichten.
- Dem ÖPNV ist insbesondere in Innenstädten Vorrang vor dem MIV einzuräumen, soweit dies zur Ordnung der nahverkehrlichen Verbindungen erforderlich ist und der Wirtschaftlichkeit entspricht. Zudem muss die Nachfrage dieses rechtfertigen.
- Um auf einen möglichst frühzeitigen Übergang zum ÖPNV hinzuwirken sind an Haltestellen des ÖPNV außerhalb der Kernstädte – bei Bedarf – Abstellmöglichkeiten für Kfz und Fahrräder zu schaffen.
- Sonderlinienverkehre und freigestellte Verkehre sind – wo immer möglich – in den ÖPNV zu überführen.
- Das Bedienungsangebot ist an den Bedürfnissen der Bevölkerung zu orientieren und unter Nutzung aller Vorteile integrierter Verkehrsnetze zu organisieren (unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit).
- Anzustreben ist ein koordinierter Taktverkehr. Der nachfrageorientierte Bedienungstakt des Werktags soll dabei in gleicher Weise oder in eingeschränkter Form auch an Samstagen, Sonn- und Feiertagen angeboten werden.
- Die Belange Behinderter, älterer Menschen und von Menschen mit Kindern sind bei der Beschaffung von Fahrzeugen und dem Bau und Ausbau von Verkehrsanlagen zu berücksichtigen.
- Die bessere Nutzung des ÖPNV auf Schiene und Straße ist durch eine Kooperation mit dem Individualverkehr und einer optimalen Ausgestaltung der Schnittstellen zu erreichen.
- Die Verknüpfung des Schienenpersonennahverkehrs mit dem Schienenpersonenfernverkehr ist an Knotenbahnhöfen anzustreben. Dabei soll sich das Angebot grundsätzlich am bedarfsorientierten Integralen Taktfahrplan orientieren.

Regionale Nahverkehrsräume sind nach Art. 6 BayÖPNVG dann abzugrenzen, wenn die Beziehungen und Verflechtungen des allgemeinen ÖPNV in wesentlichem Umfang über den Bereich einer kreisfreien Gemeinde oder eines Landkreises hinausreichen.⁶

⁶ siehe Kapitel 1.1

Der Nahverkehrsplan definiert die ausreichende bzw. erforderliche Verkehrsbedienung und ist von der Genehmigungsbehörde bei der Erteilung von Liniengenehmigungen zu berücksichtigen. Insbesondere beim Vorliegen mehrerer konkurrierender Genehmigungsanträge durch verschiedene Bewerber (Verkehrsunternehmen) erlangt der Nahverkehrsplan mit seinen Aussagen eine hohe Bedeutung, damit die Interessen der Aufgabenträger im Genehmigungsverfahren ausreichend Berücksichtigung finden können.

Des Weiteren haben die Festlegungen im Nahverkehrsplan direkte Auswirkungen bei der Bewilligung verschiedener im BayÖPNVG ausgewiesener Fördermöglichkeiten.

Nach dem BayÖPNVG ist der Nahverkehrsplan in regelmäßigen Abständen (Empfehlung alle 5 bis 8 Jahre) zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben.

Konzessionslage im Nahverkehrsraum

Im Folgenden ist die Vielfalt der Konzessionen im regionalen Nahverkehrsraum dargestellt (Stand: Oktober/ November 2006):

- 88 Linien⁷ nach §42 PBefG mit Betriebsführerschaft beim RVV:
 - ⇒ 17 verschiedene Genehmigungsinhaber,
 - ⇒ 13 Linien sind Gemeinschaftskonzessionen von mehreren Verkehrsunternehmen,
 - ⇒ eine Genehmigung nach § 13a PBefG,
 - ⇒ unterschiedliche Laufzeiten der Genehmigungen (längste Genehmigungsdauer bis 2015).
- 14 Liniengenehmigungen nach § 42 PBefG innerhalb des Landkreises Regensburg, deren Betriebsführerschaft nicht beim RVV liegt:
 - ⇒ fünf verschiedene Genehmigungsinhaber,
 - ⇒ für eine Linie besteht eine Gemeinschaftskonzession von mehreren Verkehrsunternehmen,
 - ⇒ Genehmigungsdauer bis maximal 2012.

⁷ davon 3 mit wiederkehrender einstweiliger Erlaubnis

- eine Liniengenehmigung in der Stadt Regensburg, deren Betriebsführerschaft nicht beim RVV liegt:
 - ⇒ Genehmigungsdauer bis 2011.
- Vielzahl (ca. 100 Linien) von Liniengenehmigungen nach § 42 PBefG in den Landkreisen außerhalb des Landkreises Regensburg sowie in der Stadt Straubing:
 - ⇒ verschiedene Verkehrsunternehmen,
 - ⇒ breites Spektrum von Einzelkonzessionen, Gemeinschaftskonzessionen und Übertragung der Betriebsführerschaft (tlw. auf RBO, RVV)

1.5 Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Die Ziele der Raumordnung und Landesplanung für den Nahverkehrsraum orientieren sich an den Vorgaben der bundes- und landesrechtlichen Vorschriften des Raumordnungsgesetzes (ROG) sowie des Bayerischen Landesplanungsgesetzes (BayLPIG). Allgemeine Ziele der Raumordnung und Landesplanung für Bayern sind im Landesentwicklungsprogramm für Bayern (LEP) 2006 festgeschrieben. Konkrete Ziele und Festlegungen der Raumordnung für den Nahverkehrsraum sind den Regionalplänen Region Regensburg, Region Oberpfalz-Nord und Region Donau-Wald zu entnehmen.

Allgemeine Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) 2006 werden folgende, für die ÖPNV-Planung relevante, Ziele zur Entwicklung der Raumstruktur formuliert: ⁸

- „Die Verdichtungsräume sollen ... so geordnet und entwickelt werden, dass sie ... den besonderen Anforderungen an die Bewältigung von Massentransportverkehrsaufkommen, insbesondere durch einen vorrangig auszubauenden leistungsfähigen und attraktiven öffentlichen Personennahverkehr, Rechnung tragen können.“

⁸ Quelle: Bayerische Staatsregierung, Landesentwicklungsprogramm Bayern (Teil A), 2006

- Die Verkehrsverhältnisse in den Stadt- und Umlandbereichen in Verdichtungsräumen „sollen durch Planungen und Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung, Verkehrsberuhigung und umweltgerechte Deckung des Bedarfs durch den öffentlichen Personennahverkehr und den nichtmotorisierten Verkehr verbessert werden.“
- Das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs im ländlichen Raum „soll erhalten und unter Einsatz spezifischer Angebotsformen als Alternative zum motorisierten Individualverkehr weiter ausgebaut werden. Noch bestehende Lücken in der überregionalen Verkehrsanbindung sollen umweltverträglich geschlossen werden.“
- Der öffentliche Personennahverkehr soll in Stadt- und Umlandbereichen im ländlichen Raum „so ausgebaut werden, dass er die Kernstädte, die Umlandgemeinden sowie den umliegenden ländlichen Raum erfasst und eine ausreichende Verkehrsbedienung sicherstellt.“
- In ländlichen Teilräumen, deren Entwicklung in besonderem Maße gestärkt werden soll, sollen „integrierte Verkehrskonzepte zur bedarfsgerechten Erhaltung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs entwickelt werden.“
- „Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsbedienung [in zentralen Orten] sollen so gestaltet werden, dass die zentralen Orte für die Bevölkerung ihrer jeweiligen Verflechtungsbereiche mit öffentlichen Verkehrsmitteln möglichst günstig erreichbar sind. Die zentralen Orte sollen untereinander, mit den Verdichtungsräumen und mit den überregionalen Verkehrswegen gut verbunden sein.“

Für die Einstufung der zentralen Orte in Bayern sind im Bereich öffentlicher Personennahverkehr folgende Bedienungskriterien festgelegt:⁹

- Kleinzentrum: Bushaltestelle (mindestens 3 Fahrtenpaare pro Tag),
- Unterzentrum: Bushaltestelle (mindestens 3 Fahrtenpaare pro Tag) und Bahnhof bzw. Haltepunkt,
- Mittelzentrum und Oberzentrum: Bushaltestelle (mindestens 3 Fahrtenpaare pro Tag) und Bahnhof bzw. Haltepunkt mit Fahrkartenverkauf und Fernbahnananschluss.

⁹ Quelle: Bayerische Staatsregierung, Landesentwicklungsprogramm Bayern (Anhang 4), 2006

Für den Verkehr im Allgemeinen sind im Landesentwicklungsprogramm Bayern Grundsätze und Ziele zur nachhaltigen Entwicklung definiert. Als Grundsätze werden die abgestimmte staatliche und kommunale Planung, die bevorzugte Stärkung umweltfreundlicher Verkehrsträger, eine Optimierung des Verkehrsablaufs, eine Vernetzung der Verkehrsmittel, die Kooperation der Verkehrsträger und der Einsatz moderner Technologien festgesetzt.¹⁰

Für den öffentlichen Personennahverkehr im Speziellen werden folgende Grundsätze formuliert:¹¹

- Verlagerung eines größtmöglichen Anteils des Verkehrszuwachses auf öffentliche Verkehrsmittel,
- besondere Bedeutung des quantitativen und insbesondere qualitativen Ausbaus des ÖPNV,
- bei Ausbau und Finanzierung wird dem ÖPNV vor allem in den Innenstädten grundsätzlich Vorrang gegenüber dem MIV eingeräumt,
- Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Behinderung, älteren Menschen und von Menschen mit Kindern bei der Beschaffung von Fahrzeugen und dem Bau oder Ausbau von Verkehrsanlagen im ÖPNV,
- besondere Bedeutung des Ausbaus von Schnittstellen zur Verknüpfung der öffentlichen Verkehrsmittel untereinander sowie mit dem Individualverkehr.

Ein im LEP formuliertes Ziel des öffentlichen Personennahverkehrs ist der vorrangige Ausbau und die Förderung des ÖPNV als Alternative zum motorisierten Individualverkehr in Verdichtungsräumen und in stark frequentierten Tourismusgebieten. Eine Stabilisierung der Flächenbedienung durch den ÖPNV und eine Verbesserung der Bedienungsqualität wird als Ziel für den ländlichen Raum festgesetzt.

Die Organisation des ÖPNV soll unter Einbeziehung integrierter Verkehrsnetze und Taktfahrpläne stattfinden.

Das Grundangebot des ÖPNV bilden die entsprechend ausgestalteten Eisenbahn- und sonstigen Schienenverbindungen. Die übrigen Angebote sind darauf auszurichten. Der Eisenbahnverkehr soll in verkehrsfremden gelegenen Räumen ei-

¹⁰ Quelle: Bayerische Staatsregierung, Landesentwicklungsprogramm Bayern (Teil B V), 2006

¹¹ Quelle: Bayerische Staatsregierung, Landesentwicklungsprogramm Bayern (Teil B V), 2006

nen Anschluss an die Hauptachsen des Verkehrs gewährleisten. In Verdichtungsräumen bilden die Schienenverkehre das Grundangebot.

Der SPNV ist den Verkehrsbedürfnissen, die sich aus der Erweiterung der Europäischen Union ergeben, anzupassen. Durch Aus- bzw. Neubau sollen die Schienenstrecken gestärkt werden. Dies betrifft im Nahverkehrsraum die Strecke Nürnberg – Regensburg – Passau – Landesgrenze (– Linz).¹²

Des Weiteren wird im LEP für die Schienenstrecken (Hof –) Marktredwitz – Regensburg – Landshut (– München) und Regensburg – Schwandorf – Furth i. Wald (– Pilsen – Prag) der Ausbau bzw. Neubau insbesondere für den Fernverkehr unter Berücksichtigung des Nahverkehrs formuliert.¹³

Ziele für den Nahverkehrsraum aus den Regionalplänen

In den für den Nahverkehrsraum relevanten Regionalplänen¹⁴ werden über allgemeine Ziele hinaus konkrete räumliche Ziele für den ÖPNV formuliert.

Für die Bereiche der Stadt Regensburg, des Landkreises Regensburg sowie der sich im Nahverkehrsraum befindlichen Landkreise Cham, Neumarkt i. d. OPf. und Kelheim ist der Regionalplan Region Regensburg relevant. Dort sind folgende Ziele, die den ÖPNV betreffen, definiert:¹⁵

- Wohnbereiche sollen auf möglichst kurzem Weg in angemessenem Maße an Arbeitsplatz- und Einzelhandelsstandorte sowie an öffentliche, soziale und kulturelle Einrichtungen und an Bereiche mit Erholungsfunktion angebunden werden.
- Im Verdichtungsraum Regensburg und im Mittelzentrum Kelheim soll der öffentliche Personennahverkehr vorrangig als attraktive und leistungsfähige Alternative zum motorisierten Individualverkehr ausgebaut werden. Insbesondere die Stadt-Umland-Beziehungen von Regensburg sollen durch Verbindungen im öffentlichen Personennahverkehr verbessert werden.

¹² Quelle: Bayerische Staatsregierung, Landesentwicklungsprogramm Bayern (Teil B V), 2006

¹³ Quelle: Bayerische Staatsregierung, Landesentwicklungsprogramm Bayern (Teil B V), 2006

¹⁴ Regionaler Planungsverband Regensburg, Regionalplan Region Regensburg (11), 2003
Regionaler Planungsverband Oberpfalz-Nord, Regionalplan Region Oberpfalz-Nord (6), 2002.
Regionaler Planungsverband Donau-Wald, Regionalplan Region Donau-Wald (12), 2000

¹⁵ Quelle: Regionaler Planungsverband Regensburg, Regionalplan Region Regensburg (Teil B, Kap. IX), 2003

- Für die ländlichen Teilräume der Region wird eine Flächenbedienung des öffentlichen Personennahverkehrs unter Einbeziehung bedarfsgesteuerter Angebotsformen formuliert.
- Der Schienenpersonennahverkehr soll grundsätzlich vertaktet sein und mit dem Angebot des straßengebundenen ÖPNV abgestimmt werden. An geeigneten Schnittstellen sind Abstellanlagen für den motorisierten Individualverkehr und für Fahrräder zur Verfügung zu stellen.
- An den Entwicklungsachsen im Einzugsbereich des Oberzentrums Regensburg soll die Errichtung zusätzlicher Haltepunkte bzw. auf die Verlegung bestehender Haltepunkte im Schienenverkehr in günstigerer Zuordnung zu den Siedlungsgebieten geprüft werden.
- Im Bereich des Hauptbahnhofes in Regensburg soll die zentrale Umsteiganlage für den ÖPNV baldmöglichst fertiggestellt werden.
- Das regionale Busliniennetz soll im Einzugsbereich des Oberzentrums Regensburg besser mit dem Schienennetz verknüpft werden. Als geeignete Verknüpfungspunkte werden insbesondere das Mittelzentrum Parsberg, das mögliche Mittelzentrum Regenstauf, das Unterzentrum Schierling (Eggmühl) sowie die Kleinzentren Beratzhausen, Saal a. d. Donau und Sünching genannt.
- Insbesondere im Verdichtungsraum Regensburg sowie in den Einzugsbereichen des Mittelzentrums Kelheim sollen an geeigneten Haltestellen Park-and-ride-Parkplätze errichtet werden.

Im Schienenverkehr sollen folgende Strecken ausgebaut werden:

- (Nürnberg) – Regensburg – (Passau – Wien – Budapest), Ausbau zur Hochgeschwindigkeitsstrecke,
- (Neuoffingen – Ingolstadt) – Regensburg, zweigleisiger Ausbau,
- Regensburg – (Landshut – München), Anschluss an den Flughafen München.

Die Region Oberpfalz-Nord umfasst im Nahverkehrsraum Regensburg die südlichen Kommunen im Landkreis Schwandorf. Für diesen Bereich werden im Regionalplan folgende konkrete Ziele definiert:¹⁶

- Eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs zu den Mittelzentren Schwandorf, Burglengenfeld/ Maxhütte-Haidhof/ Teublitz wird angestrebt.
- Als geeigneter Verknüpfungspunkt zwischen dem regionalen Busliniennetz und dem Schienennetz wird das Mittelzentrum Schwandorf genannt.
- In den Einzugsbereichen des Mittelzentrums Schwandorf sollen Park-and-ride-Parkplätze eingerichtet werden.

Die im regionalen Nahverkehrsraum Regensburg liegenden westlichen Gemeinden des Landkreises Straubing-Bogen sowie die kreisfreie Stadt Straubing gehören der Region Donau-Wald an. Im entsprechenden Regionalplan werden für diesen Bereich folgende Ziele im ÖPNV festgesetzt:¹⁷

- Eine Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs im Raum Straubing wird angestrebt.
- Im Oberzentrum Straubing soll ein zentraler Omnibusbahnhof errichtet werden.

1.6 Ziele der verkehrlichen Fachplanungen

Schienennahverkehrsplan 2003 – 2005

Der Schienennahverkehrsplan 2003 – 2005¹⁸ sieht die sukzessive Vergabe im Wettbewerb von ca. 3,0 Mio. Zugkilometer auf den elektrifizierten Strecken zum Beginn des Fahrplanjahres 2011 vor. Für die im Dieselbetrieb betriebene Regionalbahn auf der Linie Hof – Regensburg gilt der langfristige Verkehrsdurchführungsvertrag bis Ende des Fahrplanjahres im Dezember 2014.

¹⁶ Quelle: Regionaler Planungsverband Oberpfalz-Nord, Regionalplan Region Oberpfalz-Nord (Teil B, Kap. IX), 2002

¹⁷ Quelle: Regionaler Planungsverband Donau-Wald, Regionalplan Region Donau-Wald (Teil B, Kap. X), 2000.

¹⁸ Quelle: Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, Schienennahverkehrsplan 2003 – 2005, 2005.

Für den SPNV werden unter anderem die Ziele der Vernetzung des SPNV mit dem übrigen öffentlichen Verkehr sowie die Optimierung der Zugänglichkeit formuliert.

Folgende im Schienenpersonennahverkehrsplan genannten Projekte sind für den regionalen Nahverkehrsplan Regensburg von Bedeutung:

- Modernisierung von Bahnsteiganlagen auf der Strecke Regensburg – Schwandorf – Marktredwitz (Zeithorizont: Regensburg – Schwandorf: 12/ 2003, Schwandorf – Marktredwitz: 12/ 2004)
- Maßnahmen des Fahrplanjahres 2003:
KBS 855/ 885 Regensburg – Weiden – Hof: RE als Ersatz für IR-Linie 25 für drei Jahre bei DB Regio AG; Angebotsaufstockung von vier auf sechs Zugpaare; Verbesserungen durch zwei Durchbindungen von München nach Leipzig und eine neue Tagesrandverbindung Hof – München.
KBS 855/ 885 Regensburg – Prag: Nach dem Rückzug des DB-Fernverkehrs von der Relation München – Regensburg – Prag Ersatzangebot durch zwei RE-Zugpaare Regensburg – Prag.
- Maßnahmen des Fahrplanjahres 2004:
KBS 930 Regensburg – Landshut – München: Verbesserte Anschlüsse der Regionalbahn Regensburg – Neufahrn (Ndb.)/ Eggmühl Richtung Landshut/ München.
- Maßnahmen des Fahrplanjahres 2005:
KBS 930 München – Regensburg: Anpassung des Fahrplanes an die geänderte Fahrlage der S 1 München – Freising/ Flughafen und Integration der Züge nach Prag.

Teilraumgutachten Stadt- und Umland Regensburg

Die fachliche Leitlinie des Teilraumgutachtens Stadt- und Umland Regensburg¹⁹ sieht die Schaffung kompakter und maßvoll verdichteter Siedlungen im Bereich von Schienenhaltepunkten vor.

¹⁹ Quelle: Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, Stadt Regensburg sowie Landkreis Regensburg, Bearbeitung durch iq – Projektgesellschaft – Regensburg, planungsgruppe trias - Augsburg, Landschaftsbüro Pirkl – Riedel – Theurer – Landshut und GEO-PLAN – Bayreuth, Teilraumgutachten Stadt und Umland Regensburg, o. J.

Für den Untersuchungsraum wird im Bereich ÖPNV das langfristige Ziel eines Regio-S-Bahn-Systems formuliert. Das bestehende Schienennetz mit den vorhandenen Haltepunkten soll ergänzend ausgebaut werden. In einem Szenario bis 2015 sollen zusätzliche Haltepunkte am bestehenden Schienennetz die Attraktivität des Verkehrs im Untersuchungsraum sowie die Wohnstandortqualität der betroffenen Bereiche erhöhen. Es werden folgende neue Haltepunkte empfohlen: Burgweinting, Walhallastraße/ Gewerbepark, Wutzlhofen, Regenstauf/ Diesenbach.

Verkehrsuntersuchung Großraum Regensburg 2005

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung Großraum Regensburg zur Verbesserung der Verkehrssituation im Raum Regensburg werden Aussagen zu kurz- bzw. mittel- bis längerfristigen Maßnahmen im IV und ÖV getroffen.

Als kurzfristige Empfehlungen im Bereich öffentlicher Verkehr (ÖV) werden die Sicherung der bestehenden Direktverbindungen im Busverkehr über die Steinerne Brücke durch eine entsprechende Ersatztrasse, die Verlegung des Bahn-Haltepunktes Sinzing in die Ortsmitte, der Neubau des Bahn-Haltepunktes Burgweinting sowie der Ausbau des P+R- und B+R-Angebotes formuliert.

Mittel- bis längerfristig ist die Verkehrssituation durch die Einrichtung des Bahn-Haltepunktes Walhallastraße, der Taktverdichtung auf den nach Regensburg zulaufenden Bahnstrecken, der Verbesserung des ÖV-Angebotes im Korridor Burgweinting – Landshuter Straße – Regensburg Hbf – D.-Martin-Luther-Straße – Donau-Einkaufszentrum – Konradsiedlung – Wutzlhofen, der Elektrifizierung der Strecke Hof – Weiden – Regensburg sowie durch Verbesserungen im überregionalen Schienenverkehr zu verbessern.

Stadt Straubing Verkehrsanalyse 2005

Die in der Verkehrsanalyse Stadt Straubing 2005²⁰ dargestellten Sachverhalte beziehen sich weitgehend auf den Verkehrsraum der Stadt Straubing und direkte Verflechtungen dieser Verkehre untereinander. Für den ÖPNV im Nahverkehrsraum Regensburg sind daher keine relevanten Aussagen enthalten.

²⁰ Quelle: Stadt Straubing, Verkehrsanalyse 2005, 2005.

Regionalverkehrskonzept Regensburg 1998

Das Regionalverkehrskonzept sieht die Verbesserung des Angebotes im SPNV im Raum Regensburg unter Berücksichtigung der bayernweiten bzw. bundesweiten Planungen (Nah- und Fernverkehr, Angebot und Infrastruktur) im Schienenverkehr vor.

Für die Zielhorizonte 2000 und ca. 2005 (mittelfristige Planungen unter Voraussetzung der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Nürnberg – München) werden für den SPNV im Raum Regensburg konkrete Angebotsverbesserungen mit dem Ziel der Einführung von Durchmesserlinien²¹ im Regionalverkehr sowie dem Regionalbahn-Studentakt als Grundangebot formuliert.

1.7 Prinzipielle Vorstellungen zur Planung und Umsetzung

Städte und Gemeinden im Nahverkehrsraum

Die Vorstellungen der Städte und Gemeinden im Nahverkehrsraum zu ÖPNV-relevanten Themen wurden in Rahmen einer schriftlichen Befragung im Oktober 2006 abgefragt. Die konkreten Stellungnahmen der Kommunen sind in der Anlage zu Kapitel 5.1.11 dokumentiert.

Folgende Themenschwerpunkte wurden bei der Frage nach Schwachstellen, Problemen, Defiziten und Mängel im Schienenpersonennahverkehr und im Busverkehr genannt:

²¹ Unter Durchmesserlinien werden Linien verstanden, die ihre Linienendpunkte nicht an einem zentralen Verknüpfungspunkt haben. Die Linien verkehren in beide Richtungen über den Verknüpfungspunkt hinaus.

Tabelle 2: Schwerpunktthemen der Gemeinden²²

Fahrtenangebot
Verdichtung des Angebotes auf einzelnen Linien
Verbesserung des Angebotes in die Ortsteile
Verbesserung des Angebotes nach Regensburg
Schließung von Taktlücken
Einrichtung von weiteren Tangentialverbindungen
Verbesserung des Angebotes zu SPNV-Haltepunkten
Ausweitung des Angebotes am Abend/ Nacht und am Wochenende (insbesondere von/ nach Regensburg)
Einbindung von Freizeitzielen in das ÖPNV-Angebot

Verbindungen
Verkürzung der tlw. langen Fahrzeiten
Verbesserung der Ausrichtung des Busverkehrs auf die Schiene/ Abstimmung Busverkehr mit SPNV-Angebot
Prüfung der Einrichtung von Direktverbindungen nach Regensburg
Prüfung der Anbindung von Straubing aus den südöstlichen Bereichen des Landkreises Regensburg

Erschließung
Erschließungsdefizit: Laaber, OT Eisenhammer
Erschließungsdefizit: Neutraubling, Baugebiet Heising II
Erschließungsdefizit: Pentling, Matting ²³
Erschließungsdefizit: Wiesent, Wohngebiete im Norden
Erschließungsdefizit: Langquaid, Neubaugebiet Pfaffenlehen

Fahrzeuge/ Reisekomfort
vermehrter Einsatz von Niederflurfahrzeugen
Erhöhung der Kapazitäten im Schulverkehr
Verbesserung des Komforts (alte Fahrzeuge, Fahrgastinformation)

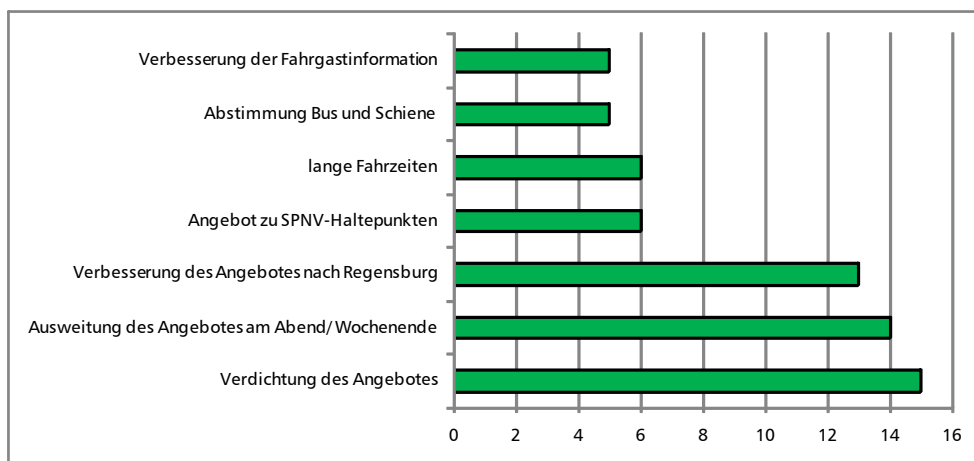
²² Quelle: Befragung der Städte und Gemeinden im regionalen Nahverkehrsraum im Oktober 2006

²³ Das Erschließungsdefizit in Matting wurde zwischenzeitlich behoben.

Sonstiges
Erhöhung der Kapazitäten P+R-Anlagen
Anbindung Bahnhof Mangolding mit SPNV
Haltepunkt Obertraubling, Einrichtung eines Haltes des RE Richtung München
Verbesserung der Fahrgastinformation an Haltestellen und Bahnhöfen
Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern gestatten
Verbesserung des Fahrscheinverkaufs (systemübergreifend)
Ausweitung des RVV (Teugn)
Tarife zu hoch

In der folgenden Abbildung sind die am häufigsten genannten Themenfelder aufgeführt.

Abbildung 1: Gemeindebefragung - Schwachstellen, Probleme, Defizite und Mängel im Schienenpersonennahverkehr und im Busverkehr – häufigste Nennungen (absolut)



Aufgabenträger im Nahverkehrsraum

Mit den Aufgabenträgern des ÖPNV im regionalen Nahverkehrsraum Regensburg wurden im Januar 2007 Informationsgespräche durchgeführt. Die im Folgenden aufgeführten Themen wurden als Schwerpunktthemen für den Nahverkehrsplan genannt:

Tabelle 3: Schwerpunktthemen der Aufgabenträger

Stadt Regensburg
Planungsvorhaben Steinerne Brücke – Auswirkungen auf den ÖPNV
Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Stadtteils Burgweinting: <ul style="list-style-type: none"> • Anbindung an die Innenstadt • Anbindung an BMW • Erschließung GE/ GI Burgweinting Nordost
Prüfung einer durchgehenden Verbindung in der Relation „Dienstleistungsbanane“
Überplanung der Gesamtsituation am Verknüpfungspunkt Hauptbahnhof/ Albertstraße
Sicherung der Altstadtanbindung und Erschließung der inneren Altstadt
Prüfung von Tangentialverbindungen im Stadtverkehr (z. B. Stadtofen)
Bildung einheitlicher Taktfamilien
Neueröffnung des SPNV-Haltepunktes Walhallastraße mit Anbindung des Business Centers im Gewerbepark Regensburg
Optimierung des Betriebsablaufs durch konsequente Weiterführung der ÖPNV-Beschleunigung (z. B. Busspur Nordgaustraße)
Erweiterung P+R bzw. Überprüfung der bestehenden Anlagen
Generell sind die Nachfragepotenziale zu beachten

Landkreis Regensburg
Prüfung von Tangentialverbindungen
Verbesserung der ÖPNV-Anbindung von touristischen Schwerpunkten
Angemessenes ÖPNV-Angebot am Wochenende und im Freizeitverkehr, Untersuchung des Potenzials
Rahmenbedingungen für Regionalbusverkehr am Hauptbahnhof Regensburg (Situation am Bahnhofsvorplatz schwierig, Haltestellen sehr weitläufig, schlechtes Informationssystem, Sicherheitsmängel)
Beschleunigungsmaßnahmen
Schulzeitstaffelung
Fahrzeugqualität (z. T. alte Fahrzeuge, Kapazitätsprobleme in der HVZ)
Anforderungen an die Barrierefreiheit
Tarifierkennung zwischen dem RVV- und OVF-Tarif bei der Schülerbeförderung (Schule Parsberg – Nachmittagsfahrten)
Fahrgastinformation im Regionalverkehr
Prüfung von Schnellbus-Verbindungen

Landkreis Schwandorf
Angebotsstabilisierung, insbesondere Richtung Regensburg
Einrichtung zusätzlicher Haltestellen (z. B. Teublitz, Maxhütte)
Wiederinbetriebnahme der Haltepunkte Klardorf und Regensburg-Walhallastraße
Erweiterungen der P+R-Anlagen
Verbesserungspotenziale im Wochenend- und Freizeitverkehr
Elektrifizierung Bahnstrecke Schwandorf – Regensburg
Aufteilung der Linie 41 in einzelne Fahrtabschnitte
Berufsverkehr im Städtedreieck

Landkreis Cham
Busverbindungen am Wochenende (insbesondere Samstagnachmittag und Sonntag)
Einrichtung Schnellbus Cham – Falkenstein – Regensburg
Anbindung von Walderbach und Reichenbach

Landkreis Straubing-Bogen und Stadt Straubing
Zubringerverkehre zum SPNV
Ausweitung des RVV-Semestertickets

Landkreis Kelheim
Anbindung an Regensburg, insbesondere aus Kelheim und Ihrlerstein
ÖPNV-Anbindung von touristischen Angeboten
Ausweitung des RVV-Semestertickets ²⁴

Landkreis Neumarkt
ausreichende Verkehrsbedienung nach Regensburg

²⁴ Ausweitung des RVVs ist zum 01.01.2009 auf der Schiene bis Neustadt a. d. Donau und bis Kelheim bereits erfolgt.

Verkehrsunternehmen

Die Verkehrsunternehmen, die Verkehre im regionalen Nahverkehrsraum Regensburg bedienen, wurden im Januar/ Februar 2007 schriftlich zu ihren Vorstellungen befragt. Dabei wurden unter anderem die im Folgenden aufgeführten Themen genannt:

Tabelle 4: Schwerpunktthemen der Verkehrsunternehmen

Erwartungen an den neu zu erstellenden Nahverkehrsplan
sehr geringe Auswirkungen auf den Stadtbusverkehr Straubing (Stadtwerke Straubing)
Bessere Anbindung Bahn+Bus (Ehrenreich)
Randgebiete besser anbinden (Ehrenreich)
Erhaltung der z. T. über Jahrzehnte gewachsenen Infrastruktur, Umstellungen nicht zum Nachteil der VU (Einnahmeverlust ist gleichzusetzen mit Verlust an Arbeitsplätzen) gereicht und sie somit nicht in ihrer Existenz gefährdet sind. Realistische Ziele sollen ausgearbeitet werden, die zum Wohle aller führen und deren Finanzierung möglich ist. (RBO)
Bessere Auslastung unserer Fahrzeuge (Söllner)
Statt Linienabbau, Einsatz von kleineren Fahrzeugen, dadurch kostengünstiger, Streckenführung flexibler! (Lindl)

Anregungen an den Nahverkehrsplan
Anpassung der Fahrpläne an die sich in der Vergangenheit geänderten Verkehrsverhältnisse (Einrichtung von verkehrsberuhigten Zonen, Umgehungsstraßen usw.), Einführung eines rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL) zur Verbesserung der Kundeninformation und Sicherstellung von Anschlussverbindungen. (RBO)
Ergreifung weiterer Maßnahmen, die eine bessere Anbindung des Regensburger Stadtostens an die überregionalen Verbindungen ermöglichen. (BMW Werk)

Weitere Beteiligte

Im Rahmen der Bearbeitung des Regionalen Nahverkehrsplanes Regensburg wurden weitere Beteiligte (z. B. VCD, Seniorenbeiräte) zu ihren Schwerpunktthemen für die Weiterentwicklung des ÖPNV befragt. Die konkreten Stellungnahmen der weiteren Beteiligten sind in der Anlage zu den Kapiteln 5.1.11 und 5.2.10 dokumentiert. Es wurde eine Vielzahl an Aussagen zu den verschiedensten Themen im ÖPNV gemacht. Im Folgenden ist eine Auswahl an allgemeinen Aussagen dargestellt:

Allgemeine Schwachstellen/ Themen (Auswahl)
Abstimmung der Siedlungsentwicklung und ÖPNV-Angebot
Verknüpfung von Bus und Bahn
Vereinheitlichung der Bedienungstakte
Gewährleistung von Anschlüssen bei Umsteigevorgängen
Bevorrechtigung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen
Haltestellenanzeigen und –ansagen im Regionalverkehr
Ausstattung der Haltestellen als Visitenkarte des ÖPNV

Aktuelle Nahverkehrspläne der Aufgabenträger

Die außerhalb von Stadt und Landkreis Regensburg gelegenen Kommunen, die unter der Aufgabenträgerschaft der zuständigen Landkreise bzw. der kreisfreien Stadt Straubing stehen, haben eigene Nahverkehrspläne (NVP), in denen die Ziele der jeweiligen Aufgabenträger formuliert sind. Im Folgenden werden die in jüngster Vergangenheit aufgestellten Nahverkehrspläne bezüglich der dort verankerten Zielvorstellungen und Maßnahmen zum regionalen Nahverkehrsraum Regensburg ausgewertet.

Nahverkehrsplan Landkreis Cham (2004)

Im aktuellen Nahverkehrsplan des Landkreises Cham wird als Ziel die Verbesserung der ÖPNV-Verbindungen zwischen dem Landkreis Cham und dem Oberzentrum (OZ) Regensburg formuliert.

„Zwischen dem Landkreis Cham und dem OZ Regensburg bestehen starke Verflechtungen. Diesen wird das vorhandene Angebot nur z. T. gerecht. Deshalb ist eine Verbesserung der Anbindung vorstellbar.“²⁵

Die Verbindung von Reichenbach nach Regensburg durch Linie 229 wird als ausreichend bewertet. Eine mögliche Express-Bus-Linie von Cham und Roding nach Regensburg hätte eine längere Fahrzeit als der SPNV und wird somit nicht empfohlen. Die Verbindung von Rettenbach nach Regensburg soll mit dem bestehenden Angebot erhalten bleiben.

Für die Verbindung von Falkenstein, Zell und Wald nach Regensburg wird die Einführung neuer Kurse bzw. die Modifikation bestehender Kurse (Linie 818) mit

²⁵ Quelle: Landkreis Cham, Bearbeitung durch gevas humberg & partner – München, Nahverkehrsplan Landkreis Cham - Rahmenkonzeption, 2004

einer Fahrzeit von ca. 60 Minuten in den Hauptverkehrszeiten in die Lastrichtung empfohlen. Neben den Haltestellen in Regensburg sollen zumindest die Ortsteile Wenzelbach, Bernhardswald, Wald, Zell und Falkenstein bedient werden. Das Angebot auf der Linie 818 soll auf einen reinen 2-h-Takt modifiziert werden.

Als Fazit der Bewertung der Maßnahmen in Richtung Oberzentrum Regensburg wird Folgendes festgesetzt:

„Das Angebot hinsichtlich Umfang und Qualität soll erhalten bleiben. Es entstehen somit keine zusätzlichen Kosten. Die Einführung von Express-Bus-Kursen auf der Linie 818 soll nicht durch neue Kurse erreicht werden, sondern auf bestehenden Kursen durchgeführt werden. Zur Einführung eines 2-h-Taktes auf der Linie 818 ist zumindest ein zusätzliches Fahrtenpaar notwendig. Diese zusätzliche Bedienung montags bis freitags bedeutet bereits auf dem Landkreisgebiet eine zusätzliche Betriebsleistung von jährlich ca. 9.500 km (ca. 23.750 €).“²⁶

Nahverkehrsplan Stadt Straubing (2005)

Aussagen im Nahverkehrsplan der Stadt Straubing 2005 beziehen sich weitestgehend auf den Stadtverkehr Straubing. Ein Leitsatz, der für den regionalen Nahverkehrsraum Regensburg Bedeutung hat, lautet wie folgt:

„Eine Optimierung der Fahrplanabstimmung mit dem Schienenpersonennahverkehr wird angestrebt, soweit die Belange des Stadtbusses dadurch nicht beeinträchtigt werden.“²⁷

Auf Basis des derzeitigen Bahnangebotes wird keine weitere Fahrplananpassung angestrebt, bei einer Änderung des Bahnangebotes soll eine Überprüfung des Busangebotes erfolgen.

²⁶ Quelle: Landkreis Cham, Bearbeitung durch gevas humberg & partner – München, Nahverkehrsplan Landkreis Cham – Wirkungen und Bewertung des Maßnahmenkonzeptes, 2004

²⁷ Quelle: Stadt Straubing, Bearbeitung durch gevas humberg & partner – München, Nahverkehrsplan Stadt Straubing – Rahmenkonzeption, 2005

Nahverkehrsplan Landkreis Neumarkt (2006)

Im Nahverkehrsplan des Landkreises Neumarkt wird als Zielstellung die Anwendung des RVV-Tarifs auf Relationen nach Regensburg gewünscht.²⁸

Als „ausreichende Verkehrsbedienung“ wird die Erreichbarkeit des Oberzentrums Regensburg aus den Orten im regionalen Nahverkehrsraum Regensburg mit einer Reisezeit von weniger als 90 Minuten festgesetzt.

Es werden im NVP Maßnahmen für einzelne Fahrten zur Verbesserung der Verbindungen zum OZ Regensburg vorgeschlagen.

Die Nahverkehrspläne der Landkreise Schwandorf (von 1993), Straubing-Bogen (von 1998) und Kelheim (von 1997) werden hier nicht berücksichtigt, da sie nicht mehr aktuell sind. Die Stadt und der Landkreis Regensburg haben seit Erlass des bayerischen ÖPNV-Gesetzes keine lokalen Nahverkehrspläne erstellt.

²⁸ Quelle: Verkehrsverbund Großraum Nürnberg VGN, Nahverkehrsplan nach der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung Landkreis Neumarkt, Bericht Teil 1, 2006

2 Leitbild für die Weiterentwicklung und Ausgestaltung des ÖPNV im regionalen Nahverkehrsraum

2.1 Zielsetzungen der regionalen Nahverkehrsplanung

2.1.1 Rahmenziele

Die Aufgabenträger im „Regionalen Nahverkehrsraum Regensburg“ streben in Zusammenarbeit mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) eine zielgerichtete Weiterentwicklung des ÖPNV zur Sicherung der Mobilitätsbedürfnisse und zur Erreichbarkeit der zentralen Orte im Sinne der Daseinsvorsorge an.

Im regionalen Nahverkehrsraum soll der ÖPNV ganzheitlich, für den Fahrgast wahrnehmbar und funktionierend „aus einem Guss“, weiterentwickelt werden (im Sinne „1 Fahrplan, 1 Fahrschein“).²⁹

Der ÖPNV soll im regionalen Nahverkehrsraum möglichst über den Anspruch einer Grundversorgung hinaus die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und Gäste sichern sowie zur Stärkung der Wirtschafts-, Einzelhandels-, Bildungs- und Tourismusstandorte beitragen.

Eine möglichst sozial- und umweltverträgliche Gestaltung des Gesamtverkehrs soll durch einen attraktiven und leistungsfähigen ÖPNV flankiert werden. Der RNVP legt dazu den aus Sicht der Aufgabenträger erforderlichen Rahmen fest. Als Rahmenplan bedarf er noch der Konkretisierung und Umsetzung. Eine Entscheidung über das Verhältnis zwischen unternehmensinduziertem und aufgabenträgerinduziertem Verkehr wird mit diesem Nahverkehrsplan nicht getroffen. Auch über die Frage Ausschreibung oder Direktvergabe wird hier nicht entschieden.

Vorrangige Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV sind die Entwicklung der Verkehrsbedürfnisse (Nachfragepotenziale) auf der einen Seite sowie die Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit der Leistungen auf der anderen Seite. Vor diesem Hintergrund ist ein ÖPNV-Angebot mit größtmöglicher Effizienz zu

²⁹ Diese Zielsetzung ist nicht zwingend mit der Anforderung einer Ausdehnung des Regensburger Verkehrsverbundes (RVV) auf den gesamten regionalen Nahverkehrsraum verbunden.

gewährleisten. Während durch den privaten Pkw eine weitgehend flächendeckende Erschließung des Raums und jede beliebige Verbindung besteht, kann der ÖPNV diese Ansprüche nur bedingt befriedigen. In den Teilräumen ist ein den jeweiligen Strukturen angemessenes ÖPNV-Angebot zu schaffen, welches unter Berücksichtigung der ökonomischen Gesichtspunkte und der Finanzierbarkeit die Mobilitätsbedürfnisse „angemessen“ befriedigt. Die Festlegung dieser „angemessenen Bedienung“ liegt dabei in der Planungshoheit der Aufgabenträger.

Die für den ÖPNV notwendige Infrastruktur ist unter den Gesichtspunkten der Verbesserung des Fahrgastkomforts, der Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie des Umweltschutzes vorrangig an den Schwerpunkten mit dem höchsten verkehrlichen und ökonomischen Nutzen auszubauen.

Für die Weiterentwicklung der Strukturen im regionalen Nahverkehrsraum mit der Stadt Regensburg als Wirtschafts-, Dienstleistungs-, Kultur- und Tourismus-Zentrum in der Region besitzt der ÖPNV zur Sicherstellung und Verbesserung der Standortqualität der gesamten Region sowie zur Gewährleistung der Mobilitätsansprüche eine herausragende Bedeutung. Eine wesentliche Rolle kommt dem ÖPNV weiterhin bei der Stärkung der zentralen Orte als Handels-, Dienstleistungs- und Ausbildungsstandorte zu.

Der Stadtverkehr Regensburg nimmt innerhalb des regionalen Nahverkehrsraumes eine herausragende Bedeutung ein, da er innerhalb des Oberzentrums die „Feinverteilung“ der Quell-Ziel-Verkehre übernimmt und somit als wesentliche Ergänzung der regionalen Verkehre zu verstehen ist. Die Sicherung einer hohen Qualität im Stadtverkehr Regensburg wird deshalb als wichtige Rahmenzielsetzung für den gesamten Nahverkehrsraum formuliert.

Folgende Rahmenzielsetzungen sind, vorbehaltlich der Finanzierbarkeit, bei der Ausgestaltung und Optimierung des ÖPNV im regionalen Nahverkehrsraum zu berücksichtigen:

- Einklang mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung und Unterstützung deren Zielsetzungen,
- Ausrichtung der Nahverkehrsplanung auf die Strukturen und Angebote des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sowie Begleitung der Planungsabsichten der BEG,

- Erhöhung des Fahrgastaufkommens (ohne Ausbildungsverkehr) im Gebiet des regionalen Nahverkehrsraumes um 10% bis zum Jahr 2015; als Mindestziel wird eine Sicherung des heutigen Marktanteils des ÖPNV im Jedermannverkehr verbindlich festgelegt,
- Sicherung und weitere Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des heutigen ÖPNV-Angebotes, mit dem Ziel, den heutigen Finanzierungsbedarf zu plafonieren; zusätzliche Finanzierungsmittel stehen grundsätzlich nur für neue bzw. verbesserte ÖPNV-Angebote und -Leistungen zur Verfügung,
- Vorrang des Schienenpersonennahverkehrs gegenüber dem Busverkehr in den Schienenkorridoren; Ausrichtung des Busverkehr-Angebotes auf den SPNV und Verknüpfung zu einem koordinierten Bus-/ Schienenkonzept; Vermeidung von konkurrenzierenden Parallelverkehren zwischen Bus und Schiene sowie zwischen Buslinien untereinander,
- zielgerichteter Einsatz von Investitionen zum Ausbau des ÖPNV nach den Gesichtspunkten der verkehrlichen Wirksamkeit und des Nutzens im ÖPNV-Gesamtsystem; Maßnahmen, die eine nennenswerte Zunahme der Nachfrage erwarten lassen oder zu einer Attraktivitätssteigerung des ÖPNV führen bzw. die betrieblichen Rahmenbedingungen verbessern, sind dabei generell zu bevorzugen,
- ausgehend von der Sicherstellung der Grundversorgung im Nahverkehrsraum wird eine marktorientierte Ausgestaltung des ÖPNV-Netzes und – Angebotes verfolgt,
- Ausbau der Fahrgastinformation als wesentlicher Baustein zur Qualitätssteigerung,
- ÖPNV-Angebote, die einem einheitlichen Tarif unterliegen, sollen auch weiterhin mit einem einheitlichen Tarif nutzbar sein,
- Abbau von Zugangshemmnissen, z. B. durch einheitliche Tarif-, Vertriebs- und Informationsangebote im gesamten regionalen Nahverkehrsraum, prioritär für die Wege in Richtung des Oberzentrums Regensburg,

- Ausbau und Verbesserung der ÖPNV-Infrastruktur zur Verbesserung der Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen³⁰ mit dem langfristigen Ziel eines „weitgehend barrierefreien ÖPNV“ im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG),
- Sicherung und weitere Verbesserung der Kundenfreundlichkeit des ÖPNV,
- Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des ÖPNV; bei Erneuerung des Fahrzeugbestandes sollen bestmögliche Umweltstandards erreicht werden.

Wesentliche Voraussetzung zur weiteren Stärkung des ÖPNV ist die Sicherung und Weiterentwicklung einer auf den ÖPNV orientierten Siedlungsstruktur. Die Entwicklungsplanungen der Gemeinden sollen gewährleisten, dass bei neuen Vorhaben ein wirtschaftlicher und attraktiver Einsatz von öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglicht wird.

Die städtebaulichen und verkehrlichen Planungsvorhaben sollen mit den formulierten Zielen und Vorgaben des RNVP abgestimmt werden. Bei Verkehrsplanungen sind die Belange des ÖPNV, insbesondere die Sicherstellung eines störungsfreien Betriebes, zu berücksichtigen. Bei Ausweisung und Erschließung neuer Gewerbe- und Wohngebiete sowie der Ansiedlung größerer Verkehrserzeuger mit Relevanz für den ÖPNV ist die Anbindung an das vorhandene ÖPNV-Netz mit der Anforderung einer hohen Effizienz und Minimierung der negativen Konsequenzen für die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV zu verfolgen. Zukünftige städtebauliche Entwicklungsvorhaben sollen vor dem Hintergrund der weiteren Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV am vorhandenen ÖPNV-Netz ausgerichtet werden.

Die Weiterentwicklung des ÖPNV soll konsequent das Erfüllen der umweltpolitischen Zielsetzungen der Gebietskörperschaften flankieren, insbesondere die Reduktion der Schadstoffbelastungen durch den MIV.

³⁰ Der Bereich der Mobilitätseinschränkungen kann u. a. in folgende Arten unterteilt werden:

- behinderte Menschen (z. B. Geh-, Seh- und Hörbehinderte, Rollstuhlfahrer, Menschen mit geistiger Behinderung),
- schwangere Frauen, Personen mit Kinderwagen, Kindern, schwerem Gepäck, Fahrrad,
- ältere und gebrechliche Personen, Kleinwüchsige und
- Personen mit kurzzeitiger Einschränkung (kurzzeitig Unfallgeschädigte, Orts- bzw. Sprachunkundige).

2.1.2 Grundaussagen zur Barrierefreiheit im ÖPNV

Ein Leitziel für die Nahverkehrsplanung im regionalen Nahverkehrsraum Regensburg ist die Sicherung der ÖPNV-Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen. Hierbei spielen Menschen mit Mobilitätseinschränkungen mit ihren Anforderungen eine wesentliche Rolle³¹. Diese Personengruppen können öffentliche Verkehrsanlagen nicht oder nur mit Schwierigkeiten benutzen.

Die zunehmende Alterung der Gesellschaft und die damit einhergehende steigende Zahl funktional eingeschränkter Menschen macht die Aufgabe einer weitgehend barrierefreien Gestaltung des ÖPNV sowie des zugehörigen öffentlichen Raums immer notwendiger und die Beachtung der Belange dieser Nutzergruppen umso wichtiger.

Die Erreichung des Ziels „weitgehend barrierefreier ÖPNV“ im regionalen Nahverkehrsraum wird nicht zeitnah in 100%iger Zielerfüllung realisierbar sein. Für den Geltungszeitraum des Nahverkehrsplanes wird die Zielerreichung für drei Teilzielfelder definiert:

- bei Neubau bzw. umfassendem (grundhaftem) Umbau von Verkehrsanlagen bzw. bei der Anschaffung von Neufahrzeugen ist eine weitgehende Barrierefreiheit im Sinne des BGG vorzusehen,
- bei Umbau von Verkehrsanlagen bzw. Fahrzeugen ist die Gewährleistung eines stufenfreien Einstiegs und eines stufenfreien Zugangs des Bahnsteigs/ Haltestellenkante sowie weitgehend durchgängige Orientierbarkeit für Blinde/ Sehbehinderte/ Gehörlose umzusetzen,
- bei den bestehenden Verkehrsanlagen ist eine Verbesserung der Erreichbarkeit bzw. Nutzbarkeit des ÖPNV durch punktuelle/ kostengünstige Maßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur anzustreben.

³¹ siehe Fußnote 28

Tabelle 5: Anforderungen zur Zielerreichung „weitgehend barrierefreier ÖPNV“ im regionalen Nahverkehrsraum Regensburg

Zielerreichung „weitgehend barrierefreier ÖPNV“		
↙	↓	↘
Neubau/ umfassender (grundhafter) Umbau von Verkehrsanlagen bzw. Anschaffung von Neufahrzeugen: ⇒ weitgehend <u>barrierefrei</u> im Sinne des BGG	Umbau von Verkehrsanlagen bzw. Fahrzeugen: ⇒ Gewährleistung eines <u>stufenfreien</u> Einstiegs bzw. einer stufenfreien Erreichbarkeit des Bahnsteigs/ der Haltestellenkante sowie weitgehend durchgängige Orientierbarkeit für Blinde/ Sehbehinderte/ Gehörlose	Nachbesserungen im Bestand: ⇒ Verbesserung der Erreichbarkeit bzw. Nutzbarkeit des ÖPNV durch punktuelle/ kostengünstige Maßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur

2.1.3 Grundaussagen zur ÖPNV-Finanzierung

Die im Nahverkehrsplan definierten Anforderungen stellen eine Absichtserklärung der Aufgabenträger aus planerischer Sicht dar, für deren Umsetzung ein grundsätzlicher Finanzierungsvorbehalt gilt.

Das Verkehrsangebot im regionalen Nahverkehrsraum Regensburg soll auf Basis der heutigen ÖPNV-Finanzierung der jeweiligen Aufgabenträger entwickelt werden.

Im Nahverkehrsraum sind die finanziellen Leistungen des Bundes und des Freistaates Bayern in den letzten Jahren bereits deutlich zurückgegangen. Dies hat bereits zu Kürzungen des ÖPNV-Angebotes, zu Fahrpreiserhöhungen und/ oder Aufwandsdeckungsfehlbeträgen der Aufgabenträger geführt. Die Finanzierung des ÖPNV wird somit – auch durch die erheblichen Kostensteigerungen im Energie- und Personalbereich – immer schwieriger. Die weitere Entwicklung ist derzeit nicht absehbar. Die weitere Entwicklung dieser Rahmenbedingungen ist von entscheidender Bedeutung für die Umsetzbarkeit des Nahverkehrsplanes. Weitere Kürzungen sind jedoch nicht verkraftbar und treffen den ÖPNV und damit den Fahrgast, es sei denn, die Aufgabenträger wenden zusätzliche Finanzmittel auf.

Inwieweit Fahrpreiserhöhungen (ggf. eingegrenzt für bestimmte Kundengruppen) die absehbaren Einnahmerückgänge kompensieren können, kann im Rahmen der Nahverkehrsplanung nicht eingeschätzt werden.

2.1.4 Planungs- und Handlungsschwerpunkte

Das ÖPNV-System im regionalen Nahverkehrsraum Regensburg ist – bezogen auf die heute bestehenden Randbedingungen am Verkehrsmarkt – grundsätzlich als etabliert zu bewerten.

Vor diesem Hintergrund werden für die Weiterentwicklung des ÖPNV im Planungszeitraum folgende Schwerpunkte gesetzt:

- Pflege bestehender Qualitäten unter weiterer Beachtung wirtschaftlicher Gesichtspunkte, insbesondere in den Bereichen Tarif, Fahrgastinformation, Kundenfreundlichkeit, Pünktlichkeit, Service und Komfort,
- regelmäßige Überprüfung der angebotenen Verkehrsleistungen; hieraus folgend gezielte Optimierung bzw. Anpassung der Bedienungsangebote, entsprechend der Nachfrage und Marktakzeptanz auch im Sinne von gegensteuernden Maßnahmen bei zurückgehender Fahrgastakzeptanz,
- Optimierung der ÖPNV-Marktausschöpfung außerhalb der derzeitigen Nachfragespitzen und in Bereichen mit nennenswerten Potenzialen außerhalb des „klassischen“ Berufs- und Schulverkehrs durch zielgruppenspezifische Angebotsgestaltung; Marktsegmente mit Zuwachspotenzialen liegen insbesondere im Bereich Versorgungs- und Einkaufsverkehr sowie im Freizeitverkehr,
- Weiterentwicklung und Optimierung des ÖPNV unter Berücksichtigung der vorhandenen Strukturen.

Konkrete Schwerpunkte für die Region Regensburg (ohne Stadt Regensburg)

Zu dem für den RNVP relevanten ÖPNV-Bedienungsangebot in der Region Regensburg zählen im Landkreis Regensburg sämtliche ÖPNV-Angebote sowie in den übrigen Gebietskörperschaften die relevanten regionalen Verbindungen, die Teil von Verflechtungen mit dem Oberzentrum Regensburg sind.

Folgende Schwerpunkte werden bei der Weiterentwicklung des ÖPNV-Bedienungsangebotes in der Region Regensburg verfolgt:

- Sicherung und Verbesserung der Erreichbarkeit des Oberzentrums Regensburg, auch für die peripher gelegenen Bereiche des Nahverkehrsraumes, die über eine unzureichende Anbindung an das Oberzentrum verfügen,
- Strukturierung des ÖPNV-Angebotes auf der Grundlage von Qualitätskategorien mit einer Differenzierung nach drei Qualitätsebenen in Abhängigkeit der vorhandenen und erzielbaren Fahrgastnachfrage (siehe Kap. 2.2.1),
- ausgehend von der Sicherstellung der Grundversorgung im Nahverkehrsraum wird eine marktorientierte Ausgestaltung des ÖPNV-Netzes und – Angebotes verfolgt,
- Beschleunigung des Busverkehrs bzw. Verkürzung der Reisezeiten in den nicht vom SPNV bedienten Relationen in der Region Regensburg, um mit kurzen Fahrzeiten und komfortablen Fahrzeugen attraktive Verkehrsangebote als Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu schaffen,
- Schaffung eines modernen, leistungsfähigen, fahrgastfreundlichen und weitgehend barrierefreien „Regionalen-Verknüpfungspunktes“ zwischen allen regionalen und städtischen Verkehrsangeboten im Bereich des Hauptbahnhofes Regensburg,
- Überprüfung bestehender tangentialer Verbindungen im Nahverkehrsraum sowie möglicher Potenziale für die Einrichtung neuer Querverbindungen, z. B. zur Anbindung von SPNV-Verknüpfungspunkten oder einzurichtender Schnellbusverkehre oder übriger aufkommensstarker Ziele im Busverkehr,
- Abstimmung des ÖPNV-Angebotes auf gemeinsam im Busverkehr und SPNV bedienten Abschnitten hinsichtlich einer möglichst optimalen Koordinierung der Fahrtenangebote (z. B. schnelle und direkte Verbindung im SPNV und parallel verlaufender Busverkehr mit Erschließungsfunktion und Verknüpfung mit SPNV an ausgewählten Schnittstellen),
- Überprüfung bedarfsgesteuerter Bedienungsformen zur Abdeckung bestehender Erschließungs- oder Bedienungsdefizite im ÖPNV-Angebot (z. B. in nachfrageschwachen Verkehrsräumen und Verkehrszeiten oder ggf. Umstellung vorhandener Linienverkehre auf bedarfsgesteuerte Bedienungsformen),
- Sicherung und ggf. Ausweitung des bestehenden ÖPNV-Angebotes auf den Hauptrelationen in der Region Regensburg auch in den Schwachverkehrszeiten abends und am Wochenende (z. B. im Nachtbusverkehr), ggf. auch mit der Einrichtung bedarfsgesteuerten Bedienungselementen,

- ⇒ Anbindung relevanter Ziele (Arbeitsstätten, Einkaufsziele, soziale und kulturelle Einrichtungen, Krankenhäuser etc.) mit entsprechenden Rückfahrtmöglichkeiten in die Wohnorte,
- ⇒ Stärkung der Freizeitverkehrsangebote (Fahrradbus, Wanderbus etc.),
- Verbesserung der Fahrzeugausstattung auf den regionalen Hauptverbindungen (sukzessive Umsetzung eines weitgehend barrierefreien ÖPNV im regionalen Nahverkehrsraum) und Überprüfung des Fahrzeugeinsatzes hinsichtlich Fahrzeuggröße und Kapazitäten (insbesondere in der Hauptverkehrszeit),
- Ausbau bzw. Überprüfung der Infrastruktur an Haltestellen und Verknüpfungspunkten bzw. Schnittstellen (sukzessive Umsetzung eines weitgehend barrierefreien ÖPNV im regionalen Nahverkehrsraum) bzw. Überprüfung bestehender Verknüpfungspunkte für eine mögliche Verbesserung der Umsteigebedingungen,
- Überprüfung und ggf. Ausbau von Park-and-ride- und Bike-and-ride-Anlagen sowie der Haltestellenausstattung von Schnittstellen zum Individualverkehr,
- Prüfung weiterer Verknüpfungsmöglichkeiten von Regionalverkehren an ausgewählten Umsteigepunkten in Regensburg, um mit kurzen Umsteigezeiten relevante Ziele im Stadtgebiet zu erreichen,
- Prüfung der Durchbindung von regionalen Bedienungsangeboten im Stadtgebiet Regensburg, um umsteigefreie Verbindungen herzustellen,
- Optimierung des Betriebsablaufs durch Einführung von ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen (z. B. Einrichtung eines rechnergesteuerten Betriebsleitsystems, Beeinflussung von Lichtsignalanlagen, Einrichtung von Busspuren, Neuregelungen des ruhenden Verkehrs),
- Ausbau der Dynamischen Fahrgastinformationen (DFI) für den Regionalverkehr, u. a. in Regensburg im Bereich des Hauptbahnhofs, an ausgewählten Haltestellen oder auf dichter bedienten Korridoren.

Konkrete Schwerpunkte für die Stadt Regensburg

Der ÖPNV in der Stadt Regensburg besitzt im Rahmen der regionalen Nahverkehrsplanung eine herausragende Stellung, da er in der Feinverteilung die Anbindung der einzelnen Ziele im Gebiet des Oberzentrums im Quell-/ Zielverkehr aus der Region sichert.

Folgende Schwerpunkte werden bei der Weiterentwicklung des Stadtverkehrs Regensburg verfolgt:

- grundsätzliche Sicherung der heutigen Netzstruktur mit Durchmesserlinien und Führung der Linien über die Altstadt,
- Festigung des 10-Minuten-Taktes als „Regensburg-Takt“ durchgängig in der Haupt- und Normalverkehrszeit auf den Hauptlinien des Stadtbusverkehrs; mit dem 10-Minuten-Takt sind im Einzugsbereich der Linien mindestens 50 % der Bevölkerung zu erschließen,
- Prüfung von Möglichkeiten zur Erhöhung der Beförderungskapazität auf ausgewählten Linien mit Kapazitätsengpässen,
- im Zusammenhang mit der Schaffung eines „Regionalen Verknüpfungspunktes“ am Hauptbahnhof Regensburg Sicherstellung einer leistungsfähigen Verknüpfung im Stadtbus-System,
- weitere Verbesserung der Transparenz und Übersichtlichkeit des ÖPNV-Angebotes im Stadtverkehr (z. B. Vereinheitlichung der Taktfamilie),
- Sicherung der peripheren Umsteigepunkte im Stadtbusnetz; Verbesserung der Umsteigesituationen durch Umbau bzw. bauliche Verbesserungen,
- Verbesserung der Anbindung des Stadtbezirks Burgweinting an die Innenstadt hinsichtlich Reisezeit und Direktheit der Linienführung sowie Verbesserung der Erschließung neu besiedelter Entwicklungsflächen in Burgweinting Nordwest bei gleichzeitiger Gewährleistung der Anbindung an die Universität sowie von Querbeziehungen Richtung Harting/ BMW,
- Sicherung und Stärkung der heutigen Qualität der ÖPNV-Anbindung der Altstadt mit den Kriterien Bedienungsdichte, Direktheit der Linienführung und Lagegunst der Haltestellen,

- Sicherung der Altstadt-Anbindung der Buslinien aus Richtung Nordwesten (durch eine altstadtnahe Donauquerung bzw. durch eine gleichwertige Lösung) ohne nachhaltige Verschlechterung der Systemqualität mit der Folge negativer Auswirkungen auf die Fahrgastakzeptanz,
- Prüfung von Möglichkeiten zur Verbesserung der inneren Altstadterschließung unter Beachtung wachsender touristischer Funktionen (heutiger Altstadtbus),
- Ausbau des DFI-Systems (Dynamische Fahrgastinformation) an aufkommensstarken Haltestellen mit Bedienung durch mindestens zwei Buslinien,
- Ausbau und Kommunikation der Videoüberwachung an Verknüpfungspunkten und Schwerpunkthaltestellen zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens; Prüfung der Einrichtung von Notrufinseln an den Haupthaltestellen,
- Stufenweise Schaffung einer weitgehend barrierefreien Haltestelleninfrastruktur im Sinne des BGG unter Zugrundelegung einheitlicher Standards; dabei Beachtung besonderer städtebaulich gestalterischer Anforderungen im Altstadtbereich,
- Schaffung einer zentralen Omnibushaltestelle „Universität“ mit der erforderlichen Infrastruktur einer Umsteigehaltestelle,
- weitere Optimierung und Beschleunigung des Betriebsablaufs, wie z. B.
 - ⇒ Beeinflussung von Lichtsignalanlagen,
 - ⇒ Einrichtung von Busschleusen und Busspuren,
 - ⇒ Ausbau von Knotenpunkten sowie
 - ⇒ Umbau und Verlegung vorhandener Haltestellen.

2.2 Grundsätze der regionalen Nahverkehrsplanung

2.2.1 Strukturierung des ÖPNV-Systems hinsichtlich Qualität und Konkurrenzfähigkeit zum MIV

Um die Zielsetzung und den Anspruch eines gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) konkurrenzfähigen ÖPNV gewährleisten zu können, muss der ÖPNV Qualitäten aufweisen, die diese Konkurrenzfähigkeit im konkreten Verkehrsmittelwahlverhalten der Verkehrsteilnehmer (beeinflusst durch deren subjektive und objektive Wahrnehmungen) gewährleisten.

Der ÖPNV kann unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten jedoch nicht in allen Teilbereichen des regionalen Nahverkehrsraumes die gleichen Verkehrsaufgaben im Hinblick auf die differenzierten Mobilitätsmärkte wahrnehmen sowie flächendeckend die gleiche Attraktivität für alle Wegere Relationen im Vergleich zur Pkw-Nutzung herausbilden.

Aufgrund dieser unterschiedlichen Rahmenbedingungen wird im Regionalen Nahverkehrsplan bei der Betrachtung des ÖPNV folgender strategischer Ansatz verfolgt:

- Orientierung der ÖPNV-Angebotsqualität, neben der von der Landesplanung definierten zentralörtlichen Gliederung, an der etablierten Anziehungskraft der zentralen Bereiche als Ausbildungs-, Arbeitsplatz-, Wohn- und Versorgungsstandorte und an historisch gewachsenen Verkehrsbeziehungen,
- weitere Ausrichtung der Nahverkehrsplanung auf eine marktorientierte Angebotsstrategie,
- ausgehend von der Sicherstellung der Grundversorgung im Nahverkehrsraum wird eine marktorientierte Ausgestaltung des ÖPNV-Netzes und – Angebotes verfolgt mit Stärkung der nachfragestarken Achsen mit ausbaufähigen Marktpotenzialen durch eine attraktive Bedienungs- und Komfortqualität.

Im Hinblick auf die Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV stehen verschiedene Kriterien aus Kundensicht³² im Mittelpunkt, wie z. B.

- Häufigkeit, Regelmäßigkeit der Bedienung,
- Reisezeit/ Reisegeschwindigkeit,
- Komfort und Ausstattung von Fahrzeugen (inkl. Fahrzeugbesetzungsgrad) und Haltestellen,
- Einfachheit und Verständlichkeit des ÖPNV-Systems (Informationsqualität über Fahrplan, Tarif etc.),
- Höhe des Fahrpreises,
- Kompetenz des Fahr- und Servicepersonals,
- Sicherheit und Sauberkeit.

Nachfolgend wird die Konkurrenzfähigkeit der ÖPNV-Angebote mit Ausrichtung auf das aus Kundensicht bedeutsame Kriterium „Häufigkeit und Regelmäßigkeit der Bedienung (Haupt- und Normalverkehrszeit, s. Kap. 2.2.3)“ für den regionalen Nahverkehrsraum beschrieben. Dabei werden die anderen Attraktivitätskriterien zunächst allgemein berücksichtigt und in den „Anforderungen an die Angebotsqualität“ vertieft.

Im Sinne einer gesamtwirtschaftlich optimierten Verkehrsplanung lassen sich dabei für den regionalen Nahverkehrsraum Regensburg drei unterschiedliche Kategorien mit unterschiedlicher Qualitätsausprägung des ÖPNV und damit einer entsprechenden Aufgabenteilung zwischen ÖPNV und MIV definieren, die konkret räumlich im ÖPNV-Netz Gebieten, Korridoren und Verbindungen zugeordnet werden können:

³² Maßstab ist der sog. „wahlfreie Nutzer“, der nicht auf den ÖPNV angewiesen ist.

1. Qualitätskategorie A: „ÖPNV als Grundversorgung“

In der Qualitätskategorie A werden die ÖPNV-Angebote zusammengefasst, die über die Abdeckung des klassischen Schulverkehrs hinausgehen, jedoch die Qualität einer vom potenziellen Nutzer als „wahrnehmbaren Alternative zum Pkw“ nicht erreichen.

Als Anforderungen werden definiert:

- im Regionalverkehr eine bedarfsgerechte Bedienung,
- im Stadtverkehr Regensburg mindestens 60-Minuten-Takt.

2. Qualitätskategorie B: „ÖPNV als alternatives Verkehrssystem zum MIV“

Der Anspruch eines ÖPNV in der Qualität einer vom potenziellen Nutzer als „wahrnehmbaren Alternative zum MIV“ erfordert hinsichtlich der Bedienungsqualität entsprechend konkurrenzfähige Qualitäten:

- im Regionalverkehr Stundentakt bzw. stündliche, taktnahe Bedienung (oder mit einem dichteren Fahrtenangebot),
- im Stadtverkehr Regensburg durchgängiger 20-Minuten-Takt oder besser.

Auf den Relationen mit der Qualitätskategorie B kann ein ÖPNV angeboten werden, der für viele Zielgruppen gegenüber dem Pkw zumindest eine wahrnehmbare Alternative darstellt.

Relationen, auf denen im Regionalverkehr ÖPNV-Angebote mit angenähertem Stundentakt bzw. angenäherter stündlicher Bedienung verkehren, werden dieser Kategorie mit entsprechender Bezeichnung („angenäherte Qualitätskategorie B“) ebenfalls zugeordnet.

**3. Qualitätskategorie C:
„ÖPNV als konkurrenzfähiges Verkehrssystem zum MIV“**

Der Qualitätsanspruch eines konkurrenzfähigen ÖPNV erfordert

- im Regionalverkehr in der Haupt- und der Normalverkehrszeit einen durchgängigen 30-Minuten-Takt oder besser,
- im Stadtverkehr Regensburg in der Haupt- und der Normalverkehrszeit einen durchgängigen 10-Minuten-Takt oder besser.

Der ÖPNV in der Qualitätskategorie C sollte in der Konsequenz der Gesamtverkehrsentwicklungsplanung als Vorrangsystem gegenüber dem MIV entwickelt werden.

Relationen, auf denen im Regionalverkehr ÖPNV-Angebote mit einem Stunden-takt mit Verdichtung zum 30-Minuten-Takt zu bestimmten Zeiten verkehren, werden dieser Kategorie mit entsprechender Bezeichnung (**angenäherte Qualitätskategorie C**) ebenfalls zugeordnet.

Tabelle 6: Strukturierung des ÖPNV-Systems hinsichtlich Qualität und Konkurrenzfähigkeit zum MIV

Kategorie	Definition	Anforderung an Bedienstungsqualität HVZ ³³ +NVZ ³⁴ Stadtverkehr Regensburg	Anforderung an Bedienstungsqualität HVZ+NVZ Regionalverkehr ³⁵
A	⇒ ÖPNV als Grundversorgung	⇒ mindestens 60-Min.-Takt	⇒ bedarfsgerechte Bedienung
B	⇒ ÖPNV als alternatives Verkehrssystem zum MIV	⇒ durchgängiger 20-Min.-Takt oder besser	⇒ durchgängiger 60-Min.-Takt oder besser
C	⇒ ÖPNV als konkurrenzfähiges Verkehrssystem zum MIV	⇒ durchgängiger 10-Min.-Takt oder besser	⇒ durchgängiger 30-Min.-Takt oder besser

³³ HVZ: Hauptverkehrszeit

³⁴ NVZ: Normalverkehrszeit

³⁵ SPNV und/oder Busverkehr

Die Strukturierung des ÖPNV-Systems in die drei Qualitätskategorien bildet die Grundlage für die Bewertung des ÖPNV-Netzes.

Die Differenzierung des ÖPNV-Netzes ist für die Stadt Regensburg sowie für die Region in den Karten „Differenzierung des ÖPNV-Netzes in Qualitätskategorien“ dargestellt.

Karte 1 (Region): Differenzierung des regionalen ÖPNV-Netzes in Qualitätskategorien im Regionalverkehr

Karte 2 (Stadt): Differenzierung des ÖPNV-Netzes in Qualitätskategorien im Orts- und Nachbarortsverkehr

2.2.2 Produktprofilierung

Die Wünsche und Anforderungen der Kunden an das ÖPNV-Angebot in einem Nahverkehrsraum sind sehr differenziert. Die Nachfrage der einzelnen Nutzergruppen weist deshalb unterschiedliche Charakteristika auf.

Das typische Einheitsangebot im Busverkehr, der herkömmliche „Linienbus“, mit seiner häufig sehr starken Ausrichtung auf die Anforderungen im Schulverkehr, kann den Wünschen der anderen Zielgruppen nur selten gerecht werden. Notwendig ist eine marktgerechte Differenzierung der Angebote im straßengebundenen ÖPNV auf die Anforderungen der einzelnen Zielmärkte.

Sinnvoll ist eine Profilierung von einzelnen Produkten, so wie es im Schienenverkehr bereits seit Jahren erfolgreich praktiziert wird (im Nahverkehr: RegionalExpress, RegionalBahn).

Die Erfahrungen mit Produkteinführungen im Busverkehr zeigen, dass speziell auf die Anforderungen bestimmter Zielmärkte ausgerichtete Angebote eine bedeutend höhere Marktpotenzialausschöpfung erreichen können.

Die Produktdifferenzierung orientiert sich primär am Verkehrsmarkt. Neben den typischen „ÖPNV-gebundenen“ Verkehrsteilnehmern, deren Anteil auch weiterhin geringer wird, sind zukünftig stärker die heutigen Nichtnutzer und die ÖPNV-Gelegenheitskunden, also in erster Linie die „wahlfreien“ Verkehrsteilnehmer, für die regel- oder unregelmäßige Nutzung der ÖPNV-Angebote zu aktivieren.

Die für den regionalen Nahverkehrsraum Regensburg im Rahmen des RNVP entwickelte **Produktpalette** orientiert sich an den Gegebenheiten und Rahmenbedingungen im Nahverkehrsraum (Raumstruktur, Verkehrsmarkt und Nahverkehrsstruktur) und zielt auf eine Erhöhung der Nutzungsintensität in verschiedenen Bereichen ab. Neben den Potenzialen im Einkaufs- und Besorgungsverkehr betrifft dies auch neue Zielgruppen im Bereich des Freizeitverkehrs. Der Freizeitverkehr ist zukünftig stärker zu berücksichtigen, da er in den letzten Jahren den höchsten Zuwachsraten der Mobilität in der Bevölkerung unterworfen war.

Bei der vorgeschlagenen Produktdifferenzierung im straßengebundenen ÖPNV für den regionalen Nahverkehrsraum Regensburg wurden wesentliche Grundsätze und Zielsetzungen berücksichtigt:

- Mit der Produktdifferenzierung sollen die Angebote am Markt besser kommunizierbar gemacht werden.
- Die Angebote sollen mit ihren spezifischen Qualitäten an die Anforderungen der Zielmärkte angepasst werden.
- Die Herausbildung von Nahverkehrsprodukten muss für die Kunden überschaubar und nachvollziehbar sein. Die einzelnen Nahverkehrsprodukte müssen klar erkennbar sein und sich voneinander unterscheiden.
- Um ein leicht merkbares Angebot zu schaffen, sollte die Anzahl der Produkte nicht zu groß sein. Die Produktpalette darf nicht zusätzlich überladen werden.
- Die Profilierung der einzelnen Produkte verfolgt eine Identifikation der Kunden mit diesen Angeboten.
- Die Produkte müssen mit ihren Qualitäten erkennbar sein und in ihrem Angebot dem jeweiligen Produktprofil entsprechen.

Mit dem Ziel eines erfolgsorientierten Marketings lassen sich insgesamt ein Hauptprodukt und zwei Ergänzungsprodukte ableiten, die sich vom übrigen Busangebot durch eine besondere Angebots- und Komfortqualität abheben und einander ergänzen. Darüber hinaus kann mit weiteren Ergänzungs- und Spezialprodukten die Angebotspalette für ganz bestimmte Nachfragegruppen erweitert werden.

Es sei darauf hingewiesen, dass nicht alle Buslinien zu Produkten profiliert werden, sondern hochwertige, marktorientierte Angebote, die sich in ihrer Qualität vom sonstigen Busangebot abheben, als Produkt in der Kommunikation gegenüber dem Kunden „geadelt“ werden.

Für den Einsatz im regionalen Nahverkehrsraum Regensburg werden auf der Grundlage der durchgeführten Untersuchungen die folgenden Produkte vorgeschlagen. Bei den verwendeten Produktnamen handelt es sich um Arbeitstitel, die ggf. unter Vermarktungsgesichtspunkten auf die Situation im Nahverkehrsraum zu typischen „Markennamen“ angepasst bzw. geändert werden können.

2.2.2.1 RegioBus als Hauptprodukt im Regionalverkehr

Produktprofil

Der *RegioBus* wird als zukünftiges Premium-Produkt des Regionalbusverkehrs in der Region Regensburg vorgesehen. Er soll die „Qualität der Schiene“ in die Fläche tragen.

Das Produktprofil des *RegioBus* umfasst als wesentliche Produkthanforderungen eine möglichst direkte Linienführung, systematische SPNV-Anschlüsse, eine mindestens stündliche Bedienung auf einem weitgehend einheitlichen Linienweg als Standard, wobei einzelne Bedienungspausen als Ausnahme zugelassen sein sollen. Regelmäßige Bedienung ist als Standard notwendig, um die Produktqualität des *RegioBusses* als Hauptprodukt zur Ergänzung des SPNV kommunizieren zu können.

Im Mittelpunkt der Produktqualitäten des *RegioBus* steht weniger die Schnelligkeit sondern die Regelmäßigkeit des Angebotes.

Der *RegioBus* übernimmt in erster Linie Verbindungs- und nachgeordnet auch Erschließungsfunktionen, wobei die Linienführung und die Haltestellenabstände an die Rahmenbedingungen anzupassen sind. Zu gewährleisten ist eine akzeptable Reisegeschwindigkeit im Vergleich zur Autonutzung.

Es ist anzustreben, das Produkt mit einheitlichen Qualitätsmerkmalen im Bereich der Fahrzeugausstattung und des Reisekomforts zu verbinden. Dazu gehört u. a. der Einsatz hochwertigen Fahrzeugmaterials (Einsatz von Niederflurtechnik auf bestimmten Relationen, ggf. auch Klimaanlage etc.).

Abbildung 2: Hauptprodukt im Regionalverkehr für den regionalen Nahverkehrsraum Regensburg

Hauptprodukt <i>RegioBus</i>
<p>Produktprofil</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Ergänzung zu den SPNV-Achsen und Verbindungen in die zentralen Orte, ■ Linien mit möglichst direkter Linienführung, ■ Linien mit Verbindungs- und nachgeordneter Erschließungsfunktion, ■ mindestens 60-Minuten-Takt in der HVZ und NVZ (bedarfsgerechte Abweichungen aufgrund von Schulzeiten oder aufgrund von optimierten Anschlüssen zum SPNV oder zu anderen Buslinien möglich), ■ bedarfsgerechte Verdichterfahrten in der HVZ, ■ Linien mit einheitlichem Linienweg, ■ systematische SPNV-Anschlüsse.
<p>Anzustrebende Produkthanforderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Beförderungsgeschwindigkeiten mit nicht gravierendem Qualitätsverlust gegenüber dem Pkw (> 25 km/h), ■ moderne, komfortable Fahrzeuge, Niederflurtechnik mit hohem Sitzplatzangebot, ■ akustische und optische Fahrgastinformation, ■ einheitliche Kennzeichnung, Ziel: spezifisches Produkt-Corporate-Design.
<p>Wünschenswerte Produkthanforderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ möglichst wirksame Beschleunigung durch Bevorrechtigung und direkte Linienführung, • Klimaanlage.

2.2.2.2 Ergänzungsprodukte im Regionalverkehr

SchnellBus

Der *SchnellBus* stellt ein weiteres, ergänzendes Produkt im ÖPNV des regionalen Nahverkehrsraum Regensburg dar. Der *SchnellBus* kommt in der Region auf wichtigen ÖPNV-Relationen abseits der Schienenkorridore zum Einsatz, die durch lange Reisezeiten mit mehrmaligem Umsteigen, insbesondere in Richtung des Oberzentrum Regensburg gekennzeichnet sind.

Das prägende Merkmal des *SchnellBusses* ist die direkte, schnelle Linienführung; die Regelmäßigkeit und Vertaktung der Bedienung ist nachrangig im Produktprofil. In der Regel soll der *SchnellBus* mit einzelnen Fahrten in Ausrichtung auf die Hauptmarktsegmente im Berufs- und Ausbildungsverkehr fahren. Eine *SchnellBus*-Linie kann auch im regelmäßigen Takt verkehren.

Ein *SchnellBus* ist durch folgende Produktmerkmale gekennzeichnet:

- Bedienung einer Relation mit beschleunigter Linienführung und einheitlichem Linienweg,
- Verknüpfung Bus/ Bahn an definierten Verknüpfungspunkten,
- in Ansätzen erkennbares Produkt Corporate Design,
- Niederflurfahrzeuge,
- Innenausstattung in Reisebusqualität (soweit in der Umlaufgestaltung wirtschaftlich tragfähig realisierbar),
- zusätzliche Serviceelemente.

FreizeitBus

Der *FreizeitBus* deckt spezielle Mobilitätsbedürfnisse im Freizeitverkehr ab und kann mit einer speziellen Linienführung, unabhängig vom Tagesnetz Montag bis Freitag, verkehren.

Der *FreizeitBus* ist auf bestimmten Relationen, die vorwiegend dem Freizeitverkehr zugeordnet sind, einzusetzen. Die direkte Linienführung zu den interessanten Zielen im Bereich des Tourismus und der Naherholung ist ein wesentliches Ziel des *FreizeitBusses*. Die Bedienungszeiten sind den jeweiligen Bedürfnissen saisonal sowie tageszeitlich anzupassen. Die Ausstattung der Fahrzeuge sind an den jeweiligen Anforderungen der Verkehre auszurichten (Bsp. Radtransport).

Reguläre Linien können am Wochenende als *FreizeitBus* vermarktet werden, ggf. sind lokale/ regionale Markennamen zu verwenden.

Abbildung 3: Ergänzungsprodukt im „Regionalverkehr für den regionalen Nahverkehrsraum Regensburg

Ergänzungsprodukte	
<i>SchnellBus</i>	<i>FreizeitBus</i>
<p>Produktprofil</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Ergänzung zu den SPNV-Achsen und schnelle Verbindungen in die zentralen Orte, ■ beschleunigte Linienführung und einheitlicher Linienweg, ■ Linien mit Verbindungsfunktion, ■ systematische SPNV-Anschlüsse. 	<p>Produktprofil</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ deckt spezielle Verkehrsbedürfnisse im Freizeitverkehr ab, Wochenende, ■ direkte Linienführung zu Zielen im Bereich Tourismus und Naherholung, ■ z. T. nur saisonaler Betrieb, ■ systematische Anschlüsse an Bus- und Bahnlinien, ■ ggf. auch bedarfsgesteuerter Verkehr.
<p>Anzustrebende Produkthanforderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Beförderungsgeschwindigkeiten mit nicht gravierendem Qualitätsverlust gegenüber dem Pkw (> 30 km/h), ■ einheitliche Kennzeichnung, Ziel: spezifisches Produkt-Corporate-Design, ■ moderne, komfortable Fahrzeuge, Niederflurtechnik (ggf. Klimaanlage). 	<p>Produktqualitäten / Produkthanforderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Einsatz von Fahrzeugen mit speziellen Ausstattungsmerkmalen (Radtransport).
<p>Wünschenswerte Produkthanforderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ möglichst wirksame Beschleunigung durch Bevorrechtigung und direkte Linienführung, ■ zusätzliche Serviceleistungen. 	

2.2.2.3 Produktprofilierung im Stadtverkehr

Der Stadtverkehr Regensburg hat innerhalb des regionalen Nahverkehrsraumes bereits heute ein erkennbares Profil (Taktsystem, einheitliche Ausstattung und Erscheinungsbild der Fahrzeuge usw.).

Eine weitere Produktprofilierung im Stadtverkehr ist zu prüfen (z. B. Herausheben der „10-Minuten-Takt-Linien“).

2.2.2.4 Ergänzende Angebotsformen

Bedarfsgesteuerte Bedienungsformen

Bedarfsgesteuerte Bedienungsformen (z. B. AnrufSammelTaxi) können als Angebot für den Schwachlastverkehr (Abend- und Wochenendverkehr) sowie zur Behebung von Erschließungs- und Bedienungslücken bei geringer Nachfrage vorgesehen werden, wenn es aus verkehrlicher und wirtschaftlicher Sicht sinnvoll erscheint.

Nachtbus

Der Nachtbus ist ein auf den Freizeitverkehr ausgerichtetes ÖPNV-Angebot. Er verkehrt i. d. R. im Taktverkehr oder nur mit einzelnen Fahrten auf einem eigenständigen Liniennetz, das sich an den Nachfrageschwerpunkten/ -potenzialen des Nachtverkehrs orientiert.

Discobus

Der Discobus ist ein spezielles Angebot innerhalb des Nachtverkehrs. Er orientiert sich an den Bedürfnissen der speziellen Nutzergruppe der Discobesucher.

Bürgerbus

Der Bürgerbus ist den ergänzenden Angebotsformen zugeordnet und Bestandteil des lokalen Verkehrs. Er kommt primär in den Bereichen zum Einsatz, in denen auf lokalen Relationen ein von der Kommune/ der Bevölkerung gewünschtes Bedienungsangebot aus betriebswirtschaftlichen Gründen durch den „normalen“ Linienbus nicht angeboten werden kann.

Die Organisation und Durchführung des Verkehrs übernimmt ein Bürgerbus-Verein. Die Fahrer gehören diesem Verein an und fahren ehrenamtlich nach dem Motto „Bürger fahren für Bürger“.

2.2.3 Verkehrszeiten

Die ÖPNV-Angebotsstruktur richtet sich an den unterschiedlichen Anforderungen der verschiedenen Verkehrszeiten aus.

Normalverkehrszeit (NVZ)

Die Normalverkehrszeit umfasst allgemein den Zeitraum der gängigen Ladenöffnungszeiten von montags bis samstags außerhalb der Zeitfenster der Hauptverkehrszeit (HVZ). Die Normalverkehrszeit ist gekennzeichnet durch Einkaufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr.

Hauptverkehrszeit (HVZ)

Die Hauptverkehrszeiten innerhalb der Normalverkehrszeit sind gekennzeichnet durch die Belange des Schul-, Ausbildungs- und Berufsverkehrs sowie zum Teil auch des Einkaufsverkehrs.

Diese Verkehre sind somit zeitlich an die Anfangs- und Endzeiten der Schulen, Arbeitsstätten und Einkaufsstandorte sowie räumlich an deren Standorte gebunden.

Schwachverkehrszeit (SVZ)

Die Schwachverkehrszeit umfasst Montag – Freitag den Frühverkehr (vor der morgendlichen Hauptverkehrszeit) sowie den Spätverkehr und am Wochenende die Zeiten außerhalb der Normalverkehrszeit. Der Schwerpunkt der ÖPNV-Verkehrsnachfrage in der Schwachverkehrszeit ist dem Bereich des Freizeitverkehrs zuzuordnen.

Die Verkehrszeiten sind flexibel zu gestalten, insbesondere in Abhängigkeit von Ladenöffnungszeiten und Arbeitszeiten sowie weiteren aufkommensstarken Zielen, insbesondere lastrichtungsbezogen mit Ausrichtung auf die zentralen Orte und Aufkommensschwerpunkte. Maßgebliche Größe für die Festlegung der Verkehrszeiten ist die Fahrgastnachfrage. Bei zeitlichen Veränderungen bzw. Verlagerung der Fahrgastnachfrage sind die Verkehrszeiten entsprechend anzupassen. Für den Schulverkehr sind zu den relevanten Zeiten unabhängig der Definition der Verkehrszeiten ausreichend Fahrten vorzuhalten.

2.2.4 Grundsätze der Vertaktung

Basierend auf den definierten ÖPNV-Qualitätsebenen in Kapitel 2.2 werden im Regionalverkehr für das „Regionale Hauptnetz“ und das Produkt *RegioBus* folgende Grundsätze der Vertaktung festgelegt:

- Den Grundtakt auf den Hauptachsen des Regionalverkehrs stellt der 60-Minuten-Takt in der HVZ und NVZ dar, der bedarfsorientiert verdichtet werden kann. Zu den Schulanfangs- und -endzeiten kann ggf. von einem einheitlichen Taktraster abgewichen werden. Taktzeitwechsel³⁶ im Tagesgang sollen auf ein Minimum reduziert werden.
- Auf den *RegioBus*-Linien ist im Sinne des „Premiumproduktes“ grundsätzlich ein durchgehender Taktverkehr anzubieten. In Zeiten des Schülerverkehrs sowie zur Aufnahme optimierter Anschlüsse sind bedarfsgerechte Abweichungen möglich. Taktzeitwechsel im Tagesgang sind auf ein Minimum zu reduzieren.
- Taktzeitwechsel oder -abweichungen („Ausreißer“) in den Zeiten des Schülerverkehrs sollten möglichst nach den Taktminuten des Grundtaktes („nach hinten“) gelegt werden. So kann vermieden werden, dass Kunden, die sich die Taktminute der Haltestelle gemerkt haben, ihren Bus nicht erreichen, da dieser bereits abgefahren ist.
- Bei Taktwechsel³⁷ sollen die Taktminuten des Grundtaktes möglichst durchgehend beibehalten werden.

Im Stadtverkehr Regensburg ist eine durchgängig, stringente Vertaktung an allen Verkehrstagen zu gewährleisten. Anzustreben ist unter dem Gesichtspunkt einer optimalen Fahrgastfreundlichkeit eine einheitliche Taktfamilie (heutiges System im 10-/ 20-Minuten-Takt). In den Schwachverkehrszeiten kann unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten der Takt in eine andere Taktfamilie wechseln (30-/ 60-Minuten-Takt). Taktsprünge und Taktwechsel sind auf ein Minimum zu vermindern. Ausnahmen sind für die Gestaltung der Ferienfahrpläne zulässig.

³⁶ Veränderung der Taktminute der Haltestellenabfahrt.

³⁷ Wechsel der Taktfahrtenfolge (z. B. 60-Minuten-Takt zum 30-Minuten-Takt)

2.2.5 Grundsätze der Hierarchisierung von Netz und Netzverknüpfung

Um im gesamten Nahverkehrsraum ein „Fahren im System“ gewährleisten zu können, sind innerhalb des ÖPNV-Gesamtangebotes jeweils ein Haupt- und ein Ergänzungsnetz funktionell herauszuheben. Über ein System an Verknüpfungspunkten sollen die Übergänge innerhalb des Hauptnetzes (Verknüpfungspunkt I. Ordnung) und zwischen Haupt- und Ergänzungsnetz (Verknüpfungspunkt II. Ordnung) als integriertes System sichergestellt werden:

Das „Regionale Hauptnetz“ (bestehend aus dem SPNV und wichtigen Regionalbuslinien) bildet das Grundgerüst des ÖPNV-Angebots im regionalen Nahverkehrsraum. Es soll die Hauptnachfrageschwerpunkte im Nahverkehrsraum sowohl mit dem Oberzentrum Regensburg als auch untereinander verbinden. Das „regionale Ergänzungsnetz“ soll die Verbindung weiterer Nachfrageschwerpunkte an das „Regionale Hauptnetz“ gewährleisten. Ein entsprechend integriertes Angebotssystem ist für das Stadtgebiet Regensburg vorzusehen.

Eine herausragende Bedeutung für die Verknüpfung des regionalen ÖPNV-Systems und dem Regensburger Stadtverkehr (sowohl miteinander als auch untereinander) kommt dem Regensburger Hauptbahnhof/ Albertstraße zu. Dieser ist als „Regionaler Verknüpfungspunkt“ für den gesamten Nahverkehrsraum von besonders hoher Wichtigkeit.

Die definierte Netz- und Netzverknüpfungshierarchie bildet verkehrliche sowie raumstrukturelle Eckpunkte, auf denen die detaillierte Angebotskonzeption aufbauen soll.

2.3 Qualitätsstandards im Nahverkehrsraum

Im Rahmen des RNVP werden Qualitätsstandards für die Bereiche Angebots- und Beförderungsqualität festgelegt. Diese Standards dienen einerseits der Bewertung des heutigen ÖPNV-Angebotes im Nahverkehrsraum, gleichzeitig dokumentieren sie die Planungsziele des Aufgabenträgers für die Bereiche, in denen sie heute nicht eingehalten werden. Bei den nachfolgenden Planungsschritten ist die Realisierung der Zielvorgaben in diesen Bereichen zu überprüfen, wobei allerdings immer auch die wirtschaftlichen Aspekte zu berücksichtigen sind.

Die Definition der Zielvorgaben wurde in Anlehnung an die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern (1998)³⁸ vorgenommen.

Der RNVP soll dazu beitragen, das erreichte Angebotsniveau des ÖPNV in der Region zu halten, zu pflegen und auszubauen. Eine wesentliche Zielrichtung des RNVP ist es daher, die Qualitätsziele für das ÖPNV-Angebot konkret festzulegen. Anhand dieser „Qualitätsstandards“ soll das ÖPNV-Angebot im Bestand und in der Weiterentwicklung gemessen und bewertet werden.

Die Qualitätsziele sollen für alle im Nahverkehrsraum in der Ist-Situation und in der Zukunft tätigen Verkehrsunternehmen gleichermaßen verbindlich sein. Gleichzeitig bieten sie den Unternehmen eine verlässliche Arbeits- und Entscheidungsgrundlage über die von den Aufgabenträgern angestrebte ÖPNV-Entwicklung.

Können die Anforderungen von den Verkehrsunternehmen im Zusammenhang mit Angebots-Veränderungen oder Infrastrukturmaßnahmen aus unterschiedlichen Gründen nicht eingehalten werden, ist der jeweilige Aufgabenträger rechtzeitig vor der geplanten Veränderung zu informieren.

Von den Anforderungen kann abgewichen werden, wenn die Einhaltung zu einer nennenswerten Verschlechterung der Wirtschaftlichkeit führt und/ oder die Einhaltung keine wesentliche Verbesserung der Nachfrage erwarten lässt.

2.3.1 Anforderungen an die Erschließungsqualität

Allgemeine Anforderungen

Eine ausreichende Erschließungsqualität berücksichtigt, dass alle Schwerpunkte des Bedarfs durch den ÖPNV erschlossen werden. Um die Erschließungsqualität im definierten Einzugsradius um jede Haltestelle zu gewährleisten, müssen fußläufige Verbindungen vorhanden sein. Solche Wege können und sollten bereichsweise unabhängig vom Straßennetz bestehen.

Anzustreben ist eine möglichst direkte Erschließung der wichtigen Ziele:

- Stadt- und Gemeindezentren und Einkaufsbereiche/ -einrichtungen,
- größere Ausbildungs- und Arbeitsplatzstandorte,

³⁸ Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie: Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern, Juli 1998

- wichtige Infrastruktureinrichtungen mit hoher Bedeutung für den Publikumsverkehr (z. B. Krankenhäuser und Behörden) sowie
- herausragende Tourismus- und Naherholungsziele.

Im Rahmen der kommunalen Verkehrsplanung, insbesondere im Zusammenhang mit Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, ist darauf zu achten, dass dem ÖPNV keine Nachteile erwachsen und die Erschließungswirksamkeit des ÖPNV ausreichend berücksichtigt wird. Der ÖPNV darf nicht aus den Versorgungszentren herausgenommen werden.

Die Weiterentwicklung des ÖPNV-Netzes soll als Ziel die Anbindung der Ortsteile mit möglichst flächendeckender Erschließung gewährleisten.

Region Regensburg

In den Städten und Gemeinden der im Nahverkehrsraum zusammengefassten Landkreise ist die bestehende Erschließungsqualität zu sichern. In Städten und Gemeinden mit vorhandenen Erschließungsmängeln ist die Erschließung zu verbessern.

Die Weiterentwicklung des ÖPNV-Netzes soll als Hauptziel die Gewährleistung der bestehenden Erschließungswirkung beinhalten.

Die Linienführung im Regionalbusverkehr hat dem Schwerpunkt des Bedarfs auf möglichst direktem Wege zu folgen. Bei neuen Wohn- und Gewerbegebieten sowie bei neuen Versorgungsstandorten ist die Anbindung an das ÖPNV-Netz zu prüfen. In den zentralen Orten ist eine nachfrageorientierte Erschließung der Kernbereiche notwendig.

Als Standard für die ÖPNV-Erschließung wird die Anbindung aller Wohn- und Siedlungsbereiche mit mehr als 200 Einwohnern angestrebt.

Tabelle 7: Erschließungsqualität Landkreis Regensburg und Region; zu Grunde zu legende Haltestelleneinzugsbereiche

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ 300 m Radius bei Haltestellen in den zentralen Bereichen der Zentren ■ 500 m Radius bei Haltestellen in den Kernorten ■ 700 m Radius bei Haltestellen in isoliert liegenden Ortsteilen ■ 1.000 m Radius bei Bahnhöfen/ Haltepunkten im SPNV |
|--|

Ein Siedlungsbereich gilt als erschlossen, wenn insgesamt 80 % der Einwohner im Einzugsbereich einer Haltestelle bzw. eines Bahnhofes/ Haltepunktes liegen.

In dünn besiedelten Bereichen (zersiedelte, isoliert liegende kleinere Ortsteile) sollen 70 % der Einwohner erschlossen sein.

Stadt Regensburg

In der Stadt Regensburg sollen die Einzugsbereiche einheitlich für die Haltestellen im Sinne eines „Regelfalls“ definiert werden. Ausnahmen können in den weniger dicht besiedelten Stadtteilen möglich sein.

Tabelle 8: Erschließungsqualität Stadt Regensburg; zu Grunde zu legende Haltestelleneinzugsbereiche

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ 300 Meter Radius bei Haltestellen im Kernbereich ■ 500 Meter Radius bei Haltestellen in Außenbereichen mit geringer Bebauungsdichte ■ 1.000 Meter bei Bahnhöfen/ Haltepunkten im SPNV (wenn im Status Quo keine Buserschließung vorhanden ist) |
|--|

Das Kriterium gilt als erfüllt, wenn 80 % der Einwohner und Arbeitsplätze in den Teilflächen im Einzugsbereich einer Haltestelle liegen.³⁹

2.3.2 Mindestanforderung an die Bedienungsqualität

Region Regensburg

In den Landkreisen des Nahverkehrsraumes soll für alle Städte und Gemeinden eine angemessene Bedienungsqualität entsprechend der Nachfragepotenziale und der Bedienungsanforderungen gewährleistet werden.

Die Anforderungen an die Bedienungsqualität werden, basierend auf den Leitlinien zur Nahverkehrsplanung in Bayern, differenziert nach Ortsgrößenklassen als Zielwerte definiert. Hierbei werden die in der Leitlinie dargestellten Grenzwerte zugrunde gelegt und unter Berücksichtigung der spezifischen Raumstruktur im Nahverkehrsraum entsprechend weiterentwickelt. Neben der Erreichbarkeit des Mittelzentrums aus dem jeweiligen Mittelbereich ist die Erreichbarkeit des Oberzentrums Regensburg von Bedeutung.

³⁹ Bei der Ermittlung der erschlossenen Einwohner werden die Erschließungsgrade auf verkehrsrelevante Flächen bezogen. Wälder, Grün- und Wasserflächen werden, sofern sie ein Durchschnittsmaß deutlich überschreiten, nicht berücksichtigt. Des Weiteren ist die Trennwirkung natürlicher und künstlicher Zäsuren zu berücksichtigen.

In der nachfolgenden Tabelle werden Mindeststandards an die Bedienungshäufigkeit zur Sicherstellung der „Grundversorgung“ dargestellt. Diese Werte können bei entsprechenden Nachfragepotenzialen auch deutlich überschritten werden. Im Einzelfall ist ein Unterschreiten zulässig, wenn die Nachfragepotenziale zu gering sind bzw. ein ausgesprochen ungünstiges Kosten-Ertrags-Verhältnis beim Erfüllen der Mindeststandards entstehen würde.

Tabelle 9: Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit zum Mittel-/ Oberzentrum nach Ortsgrößenklassen (Zeitfenster NVZ Region)

Ortsgrößenklasse	Anzahl der Fahrtenpaare / Werktag ⁴⁰	Anforderung an Vertaktung
200 – 1.000 EW	4 – 6	Bei der Fahrplangestaltung soll mindestens eine Hin- und eine Rückfahrt am Vormittag und mindestens eine Hin- und eine Rückfahrt am Nachmittag vorgesehen werden
1.000 – 3.000 EW	6 – 8	zweistündliches Angebot, Verdichterfahrten in der HVZ
3.000 – 7.500 EW	8 – 10	weitgehend stündliches Angebot
> 7.500 EW	12 – 14	Studentakt

Darüber hinaus ist für Teilbereiche (z. B. Ortsteile) die Erreichbarkeit von übergeordneten Orten zu gewährleisten. Im Hinblick auf die Bedienungsqualität des ÖPNV werden im RNVP außerdem folgende Anforderungen angestrebt:

- Das Oberzentrum Regensburg sowie die Verwaltungssitze der Gemeinden sollten aus den Orten (> 200 EW) zu den relevanten Öffnungs- und Sprechzeiten grundsätzlich erreichbar sein.
- Die Bedienungshäufigkeit soll möglichst an allen Werktagen gleich sein.
- Der Schülerverkehr bildet den Schwerpunkt der Verkehrsnachfrage. Das Liniennetz und die Fahrplangestaltung haben diese Anforderungen bedarfsorientiert zu berücksichtigen. Auch an Ferientagen sollen die Mindeststandards gewährleistet werden.
- Im Freizeitverkehr ist eine Grundversorgung insbesondere am Wochenende zur Erreichbarkeit wichtiger Ziele in der Naherholung anzustreben. Bei größeren Veranstaltungen soll in Abstimmung aller Beteiligten eine ausreichende Erreichbarkeit mit dem ÖPNV angestrebt werden.

⁴⁰ als Summe über die jeweilige Verkehrszeit

Stadt Regensburg

Die Definition der Kennwerte zur Bewertung der Bedienungsqualität erfolgt differenziert für die im Folgenden dargestellten Gebietskategorien:

Tabelle 10: Kategorisierung der Gebiete nach Nutzungsdichte (Gebietskategorien Stadt Regensburg)

Kategorie	Definition	Stadtbezirk (ggf. Teilbereich)
Kategorie I	dicht besiedelte Bereiche (≥ 3.000 EW/ km ²), Gebiete mit hoher Nutzungsdichte Mindestgröße: 1.500 Einwohner	<ul style="list-style-type: none"> ■ Altstadt ■ Burgweinting (westlicher Bereich des Stadtbezirks Burgweinting - Harting) ■ Galgenberg ■ Königswiesen (Unterbezirk) ■ Kasernenviertel ■ Konradsiedlung ■ Kumpfmühl – Ziegetsdorf – Neuprüll ■ Reinhausen ■ Stadtamhof ■ Weichs ■ Westenviertel
Kategorie II	Bereiche mittlerer Siedlungsdichte (≥ 500 EW/ km ²), Gebiete mit mittlerer Nutzungsdichte Mindestgröße: 1.000 Einwohner	<ul style="list-style-type: none"> ■ Brandlberg – Keilberg ■ Harting (östlicher Bereich des Stadtbezirks Burgweinting - Harting) ■ Großprüfening – Dechbetten (Unterbezirk) ■ Oberisling – Graß ■ Ostenviertel ■ Sallern – Gallingkofen (südlicher Teilbereich des Stadtbezirks Sallern - Gallingkofen) ■ Schwabelweis ■ Steinweg (östlicher Teilbereich des Stadtbezirks Steinweg – Pfaffenstein)⁴¹ ■ Paffenstein (westlicher Teilbereich des Stadtbezirks Steinweg – Pfaffenstein)
Kategorie III	dünn besiedelte Bereiche/ Randbereiche, Gebiete mit sehr geringer Nutzungsdichte Mindestgröße: 500 Einwohner	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ober- und Niederwinzer - Kager ■ Haslbach (nördlicher Teilbereich des Stadtbezirks Sallern – Gallingkofen)

Im Einzelfall ist ein Unterschreiten der Standards zulässig, wenn die Nachfragepotenziale zu gering sind bzw. ein ausgesprochen ungünstiges Kosten-Ertrags-Verhältnis beim Erfüllen der Mindeststandards entstehen würde. Dies betrifft z. B. isoliert liegende Siedlungsbereiche.

⁴¹ Die Bereiche „Steinweg“ und „Pfaffenstein“ werden, bedingt durch die spezifische Stadtstruktur am nord-westlichen Stadtrand, differenziert betrachtet.

Für den Stadtverkehr Regensburg werden folgende Zielwerte der Bedienungsqualität im Betriebszeitfenster 6.00 – 19.00 Uhr zugrunde gelegt⁴²:

- Als Grundbedienung für die dichter besiedelten Wohngebiete sowie die übrigen relevanten Ziele in Regensburg wird in Richtung Zentrum ein 10-Minuten-Takt sowohl in der HVZ als auch in der NVZ angestrebt (ggf. als räumliche Überlagerung von zwei 20-Minuten-Takt-Linien, auch mit unterschiedlichen Linienwegen mit gleicher Richtung).
- In Gebieten mit mittlerer Siedlungsdichte soll als Zielwert ein 20-Minuten-Takt angestrebt werden.
- In den Randgebieten der Stadt mit abnehmender Siedlungsdichte ist eine bedarfsorientierte Taktstruktur über den Tag anzustreben. Hier ist mindestens ein 60 -Minuten-Takt anzustreben.
- Samstags ist während der Ladenöffnungszeiten mindestens ein Angebot wie in der NVZ zu gewährleisten. Außerhalb der Ladenöffnungszeiten sowie an Sonn- und Feiertagen ist als Mindestangebot das SVZ-Angebot zu definieren.

Das Betriebszeitfenster 6.00 bis 19.00 Uhr ist als Rahmenvorgabe zu verstehen. Entsprechend des jeweiligen Bedarfs sind Anpassungen möglich.

Im Stadtverkehr Regensburg sind die Betriebszeiten an Samstagen an den Ladenöffnungszeiten sowie an der Akzeptanz der veränderten Ladenöffnungszeiten durch die Fahrgäste (d. h. am sich entwickelnden Bedarf) flexibel anzupassen.

Auch in den Schwachverkehrszeiten (SVZ) sollte im gesamten Stadtgebiet (auch in den städtischen Randgebieten) eine ausreichende ÖPNV-Versorgung vorgehalten werden. Je nach Nachfragestruktur können dabei auch flexible Bedienungsformen eingesetzt werden. Die SVZ orientiert sich an den Zeiten zurückgehender Nachfrage (differenziert nach Abend- und Wochenendverkehr). In diesen Zeiten wird die Bedienung bedarfsgerecht angepasst. Wichtig ist jedoch, auch in der Schwachverkehrszeit, regelmäßige und zuverlässige (pünktliche) Bedienung in leicht merkbarer Taktfolge anzubieten. Denkbar ist hier die Entwicklung eines speziellen Bedienungsangebotes für den Abendverkehr. Der Ein-

⁴² Die Aussagen zur Bedienungsqualität orientieren sich an den Grenzwerten für die Bedienungshäufigkeit der Leitlinien zur Nahverkehrsplanung in Bayern (1998).

satz differenzierter Bedienungsweisen in Zeiten und Räumen schwacher Verkehrsnachfrage ist zu prüfen.

Im Oberzentrum Regensburg soll der Regionalbusverkehr bei paralleler Linienführung zum Stadtbusverkehr (mit Ausnahme des *SchnellBusses*) grundsätzlich alle Haltestellen des Stadtbusverkehrs mit bedienen.

2.3.3 Anforderung an die Verbindungsqualität

Die Verbesserung der Verbindungsqualität ist ein wesentliches Ziel der Nahverkehrsplanung. Dabei ist die Erhöhung der Beförderungsgeschwindigkeit auf wichtigen Relationen von besonderer Bedeutung. Zum Erreichen akzeptabler Reisezeiten spielt in erster Linie die Ausrichtung des ÖPNV auf den SPNV eine große Rolle.

Vor diesem Hintergrund ist die Herausbildung von Übergangsstellen mit optimierten Umsteigebeziehungen sowohl zwischen Bahn/ Bus als auch zwischen Bus/ Bus und zwischen den verschiedenen Bedienungsebenen als ein wichtiger Faktor zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit anzustreben.

Anforderungen an die Erreichbarkeit

Die Beförderungszeiten aus allen Bereichen des Stadtgebietes in Regensburg zur Innenstadt sollten nicht mehr als 20 Minuten betragen.

Die Ortsteile im Landkreis Regensburg sowie die angrenzenden Gemeinden des Nahverkehrsraums sollen mit einem akzeptablen Zeitaufwand an die zentralen Orte angebunden werden⁴³. In Anlehnung an die Leitlinie sollen das Oberzentrum Regensburg innerhalb von 60 Minuten aus allen Ortsteilen mit mehr als 200 Einwohnern sowie das Mittelzentrum Neutraubling innerhalb von 40 Minuten aus allen Ortsteilen mit mehr als 200 Einwohnern im Mittelbereich erreicht werden. Für alle Ortsteile (>200 EW) mit einer Entfernung von mehr als 5 Straßenkilometern bis zum Gemeindezentrum soll eine entsprechende ÖPNV-Anbindung mit einer maximalen Reisezeit von 30 Minuten gewährleistet werden.

⁴³ bzgl. Ober- und Mittelzentrum gilt die zentrale Haltestelle als Bezugspunkt.

Anforderungen an die Umsteigehäufigkeit

Ähnlich wie für die Reisezeit gilt auch für die Umsteigehäufigkeit die Zielsetzung, diese so gering wie möglich zu halten.

Für die Städte und Gemeinden der Landkreise werden bzgl. der Umsteigenotwendigkeit zur Zielerreichung folgende Zielwerte angestrebt:

Tabelle 11: Anzustrebende Anzahl der maximal zulässigen Umsteigevorgänge⁴⁴

Verbindung	maximal anzustrebende Umsteigevorgänge
Kleinzentren ⇔ Mittel-/ Unterzentrum	0
sonstige Orte/ Ortsteile ⇔ Mittel-/ Unterzentrum	1
Mittelzentren ⇔ Oberzentrum	0
Unter-/ Kleinzentren ⇔ Oberzentrum	1
sonstige Orte/ Ortsteile ⇔ Oberzentrum	2

Anforderungen an Anschlüsse

Anzustrebende Umsteigezeiten an den definierten Verknüpfungspunkten sind, in Abhängigkeit der Fußwege sowie der örtlichen baulichen Situation, maximal 10 Minuten bei Regionalbus/ Regionalbus- und Regionalbus/ Stadtbus-Verknüpfungen und 15 Minuten bei Bus/ Bahn-Verknüpfungen mit längeren Fußwegen an den Umsteigepunkten.

Die Umsteigenotwendigkeiten im Stadtbussystem Regensburg sollten für den Fahrgast mit möglichst geringem Aufwand verbunden sein (kurze Wegelängen, kurze Wartezeiten auf das Anschlussverkehrsmittel). Wartezeiten sollten im Stadtbereich 5 Minuten nicht überschreiten und in städtischen Randbereichen nicht über 10 Minuten hinausgehen.

Anschlüsse in der SVZ sollten gesichert funktionieren, d. h. absehbare Verspätungen z. B. des Zubringerverkehrsmittels sollten, soweit betrieblich möglich, abgewartet werden.

⁴⁴ In der bayerischen Leitlinie zu Nahverkehrsplanung werden zu diesem Punkt keine expliziten Aussagen getroffen

In der Stadt Regensburg sind, mit Ausnahme einzelner, isoliert liegender, kleiner Siedlungsbereiche, umsteigefreie Verbindungen aus allen Stadtteilen in Richtung Innenstadt/ Albertstraße vorzusehen.

2.3.4 Anforderungen an die Beförderungsqualität

Fahrzeugausstattung und Fahrgastinformation

Die Beförderungsqualität wird aus Fahrgastsicht in großem Maße durch die Ausstattung und Ausrüstung der Fahrzeuge definiert.

Der Fahrzeugeinsatz im regionalen Nahverkehrsraum soll, soweit es die betrieblichen Belange (Umlaufplanung) zulassen, hinsichtlich der Ausstattungsqualität vorrangig nach der Verkehrsbedeutung der Linien und der Produktdifferenzierung erfolgen. Auf den Hauptlinien (insbesondere Produkte RegioBus und SchnellBus) ist eine höchstmögliche Qualität anzustreben.

Der Einsatz von Bussen mit herkömmlicher Reisebestuhlung bzw. von Bussen ohne Sondernutzungsfläche soll sukzessive auf Verstärkerfahrten in der HVZ bzw. reine Schulverkehrsfahrten beschränkt werden.

Die neu anzuschaffenden Busse sollen den folgenden Standards entsprechen⁴⁵:

- Niederflurfahrzeuge mit Rollstuhl-/ Kinderwagenstellplatz (Ausnahme: Fahrzeuge, die ausschließlich im Schülerverkehr eingesetzt werden); zu berücksichtigen ist dabei eine ausreichende, der Verkehrsfunktion entsprechende, Anzahl an Sitz- und Stehplätzen,
- digitale akustische und visuelle Fahrgast-Informationssysteme (Fahrtzielanzeige außen, Haltestellenanzeige innen, Haltestellenansage),
- ausklappbare Rampe für Rollstuhlfahrer,
- Anlage zur Verbesserung des Raumklimas oder Klimaanlage,
- Kommunikationstechnik (Betriebsfunk oder Handy; für betriebliche Kommunikation und im Sinne „Notruf“ für die Sicherstellung eines positiven Sicherheitsempfindens bei den Fahrgästen).

⁴⁵ Eine Ausnahme hiervon gilt für Fahrzeuge, die auf Linien mit dominierendem Schülerverkehr eingesetzt werden.

Fahrzeuge, die im Regionalbusverkehr auf einer Linie eingesetzt werden, deren Fahrzeit 30 Minuten übersteigt, sollen die Fahrzeuge Überlandausstattung mit einem möglichst hohen Sitzplatzangebot vorweisen.

Die Technik zur betrieblichen Kommunikation soll zwischen den relevanten Verkehrsunternehmen der Linien an den Haupt-Verknüpfungspunkten untereinander kompatibel sein, um insbesondere die Abstimmungen zur Anschlusssicherung gewährleisten zu können (z. B. RBL).

Bei der Fahrzeug-Außenwerbung soll unter Beachtung der bestehenden Verträge mit den Vermarktungsfirmen, auf eine geringe Einschränkung der Durchsichtigkeit der Fensterflächen (insbesondere im Bereich der Türen) geachtet werden, damit die Orientierungsmöglichkeiten und das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste nicht negativ beeinflusst werden.

Von den Verkehrsunternehmen ist zu prüfen, ob mit vertretbarem technischen und ökonomischen Aufwand die vorhandenen Fahrzeuge sukzessive an die Anforderungen einer weitgehenden Barrierefreiheit entsprechend des BGG⁴⁶ durch Nachrüstung mit mechanischen Einstiegsrampen, teilweise stufenlosen Sitzbereichen in Türnähe (Ausbau von Stuhlreihen), digitalen Fahrgastinformationen usw. angeglichen werden können.

Bei Neuanschaffung von Fahrzeugen ist die EU-Richtlinie 2001/85/EG zu beachten.

Von besonderer Bedeutung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind folgende Ausstattungsmerkmale:

- Niederflurtechnik mit ausklappbaren Rampen für Rollstuhlfahrer als Einstiegshilfe (Kneeling-Technik als Mindestanforderung),
- Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sowie ausreichende Abstellflächen für Rollstühle und Kinderwagen (Sondernutzungsflächen),
- bedarfsgerechte Ausstattung der Fahrzeuge z. B. Stellplätze für Kinderwagen in Türnähe und Absenkanlagen gemäß der EU-Richtlinie 2001/85/EG und
- gut lesbare bzw. hörbare Fahrgastinformationen (Linien- und Zielanzeige, Haltestellenanzeige oder -ansage etc.) in und an den Fahrzeugen auch für Seh- und Hörbehinderte.

⁴⁶ Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) i. d. Fassung vom 1. Mai 2002.

Bei der Fahrgastinformation soll in allen Fahrzeugen des regionalen Nahverkehrsraums ein Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem vorgehalten bzw. geschaffen werden.

Haltestellenausstattung und Fahrgastinformation

Neben der Fahrzeugausstattung ist das wichtigste Definitionsmerkmal für die Beförderungsqualität die Ausstattung der Haltestellen. Die Haltestelle dient dem potenziellen ÖPNV-Nutzer als Zugangsstelle zum ÖPNV-System und ist somit ein Aushängeschild für den ÖPNV. Das äußere Erscheinungsbild sowie Lage und Erreichbarkeit bestimmen in nicht unwesentlichem Maße die Entscheidung des Kunden, den öffentlichen Verkehr zu nutzen.

Die Haltestellen im regionalen Nahverkehrsraum sollen hinsichtlich Erreichbarkeit, sozialer Sicherheit, Aufenthaltsqualität, Kundenservice und Nutzerinformation überprüft und ggf. verbessert werden. Priorität besitzen dabei die Haltestellen mit den höchsten Fahrgastpotenzialen, die zentralen Haltestellen sowie Haltestellen mit sozialem Umfeld (z. B. Krankenhäuser, Altenheime etc.).

Für aufkommensstarke Haltestellen im Stadt- und Regionalverkehr sind dynamische Fahrgastinformationen vorzusehen, die die aktuellen Abfahrtszeiten in Echtzeit abbilden.

Bei der Weiterentwicklung des ÖPNV und beim Infrastrukturausbau sind prinzipiell die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu berücksichtigen. Bei Aus- und Neubau von Haltestellen sind diese sukzessive an die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)⁴⁷ auf weitgehende Barrierefreiheit anzugleichen.

Bei Neu- bzw. Umbau von Haltestellen sind diese daher im Innerortsbereich i. d. R. als Bus-Kap oder am Fahrbahnrand auszubilden (Hinweis: eine weitgehend barrierefreie Ausbildung der Haltestellen ist bei Busbuchten i. d. R. nicht möglich). Die Bordhöhen sind im Hinblick auf den Anspruch „weitgehende Barrierefreiheit“ an einer Höhe von 18 cm mit einer speziellen baulichen Ausbildung des Bordsteins („Kasseler Bord“ oder vergleichbare Bordausbildung) zum problemfreien Anfahren durch die Busse auszubilden⁴⁸.

⁴⁷ Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) i. d. Fassung vom 1. Mai 2002

⁴⁸ Haltestellen in Busbuchten 16 cm (Sicherung der fahrdynamischen Überstreichbarkeit der Haltestellenkante).

Für eine barrierefreie Nutzung von Haltestellen müssen diese hinsichtlich ihrer Anordnung, baulichen Ausbildung und Länge ein unproblematisches bordsteinparalleles Anfahren der Busse ermöglichen, um einen möglichst geringen Spalt zwischen allen Türen und dem Einstiegsbereich gewährleisten zu können.

Folgende Aspekte sind für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen bei der Haltestellengestaltung von besonderer Bedeutung:

- Weitgehend barrierefreie und übersichtliche Gestaltung des Haltestellenbereichs sowie der Zugangswege,
- geringe Höhenunterschiede zwischen Haltestellenkante und Fahrzeugeinstieg unter Berücksichtigung der tiefbautechnischen Ausgestaltung der Haltestellenborde,
- kurze und stufenfreie Umsteigewege an Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion,
- lesbare und begreifbare Fahrgastinformationen (Anbringung in geeigneter Höhe für stehende Fahrgäste und für Rollstuhlfahrer),
- kontrastierende, taktile und akustische Orientierungshilfen für Blinde, Seh- und Hörbehinderte und
- geeignete Bedienungshöhen bei Automaten sowie gut einseh- und lesbare Haltestellenbeschriftungen (z. B. für Kinder, Rollstuhlfahrer, Kleinwüchsige).

Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Im Rahmen der Nahverkehrsplanung wird eine kombinierte Nutzung von Fahrrad und ÖPNV (Bike-and-ride) bzw. von Pkw und ÖPNV (Park-and-ride) in den relevanten Teilräumen als wichtige Zielsetzung definiert. Dadurch können die Einzugsbereiche und die Zugänglichkeit der Haltestellen und Bahnhöfe erweitert und die Erschließungswirkung des ÖPNV-Systems verbessert werden. Der Einzugsbereich von Haltestellen kann durch die Einführung von Bike-and-ride bzw. Park-and-ride erweitert werden. Aus diesem Grund soll an ausgewählten Verknüpfungspunkten sowie an wichtigen zentralen Haltestellen des Busverkehrsystems ein Angebot an Park-and-ride-Anlagen und Bike-and-ride-Abstellanlagen mit ausreichendem Komfort hinsichtlich Wetter- und Diebstahlschutz an ausgewählten Verknüpfungspunkten gewährleistet werden.

Anforderungen an das Fahrpersonal

Das Personal der Verkehrsunternehmen hat den Anforderungen an einen attraktiven ÖPNV hinsichtlich einer umfassenden Dienstleistungs- und Kundenorientierung zu entsprechen. Im regionalen Nahverkehrsraum dürfen nur ausreichend ausgebildete und geschulte Fahrer eingesetzt werden.

Die nachfolgend definierten Anforderungen sind zu gewährleisten:

- Vom Verkehrsunternehmen sind in regelmäßigen Abständen Qualitätskontrollen beim Fahrpersonal durchzuführen.
- Das Fahrpersonal soll über ausreichende Kenntnisse zum Fahrplan, Liniennetz und den relevanten Anschlussbeziehungen sowie zur örtlichen Situation (z. B. Freizeit- und Kulturziele) verfügen und hierzu dem Fahrgast bei Bedarf Auskunft geben können.
- Über kurzzeitige Änderungen im Betriebsablauf (Fahrweg, Haltestellenbedienung, Verspätungen, veränderte Umsteigesituationen) sind die Fahrgäste rechtzeitig und möglichst umfassend zu informieren.
- Die Fahrer haben sich gegenüber den Fahrgästen und anderen Verkehrsteilnehmern freundlich, zuvorkommend und hilfsbereit zu verhalten.
- Im Falle der Belästigung von Fahrgästen durch andere Fahrgäste sind durch das Fahrpersonal entsprechende Maßnahmen einzuleiten (Information der Leitstelle, Aufforderung zum Verlassen des Fahrzeuges, ggf. Hinzuziehung der Polizei).

Verkehrsdurchführung

Rauchverbot

- Das Fahrzeug hat zum Einsatzzeitpunkt rauchfrei und frei von sonstigen belästigenden Gerüchen zu sein.

Störungsmanagement

- Bei ungeplanten Betriebsunterbrechungen ist kurzfristig zu reagieren.
- Die Verkehrsunternehmen haben während des Betriebes die Kommunikation zu den Fahrzeugen zur Abstimmung von Maßnahmen bei Störungen, Sondersituationen usw. zu gewährleisten.

Anschlussicherung

- Für definierte Verknüpfungen sind insbesondere in der SVZ und im Nachtverkehr die Anschlüsse sicherzustellen. Die technischen und organisatorischen Voraussetzungen sind hierfür zu schaffen (z. B. RBL).

Information über Verstärkerfahrten

- Über angebotene Verstärkerfahrten sind die Fahrgäste rechtzeitig und in geeigneter Form zu informieren (z. B. über DFI an Haltestellen, Information an den Fahrzeugen oder durch den Fahrer).

Fahrzeugzustand und -reinigung

- In den Fahrzeugen sind möglichst angemessene klimatische Verhältnisse, bezogen auf die jeweilige Jahreszeit, zu gewährleisten.
- Die Fahrzeuge müssen innen und außen in einem sauberen Zustand sein.
- Gravierende Verunreinigungen des Fahrzeuginnenraumes während der Verkehrsdurchführung sind bei nächstmöglicher Gelegenheit zu beseitigen, wenn ein schnellstmöglicher Fahrzeugaustausch betrieblich nicht realisierbar ist.
- Grobe Vandalismusschäden (z. B. aufgeschlitzte Sitzpolster) sind kurzfristig, möglichst direkt, zu beseitigen.

Haltestellenreinigung und -pflege

- Haltestellen sind sauber und in einem ordnungsgemäßen Zustand zu halten. Haltestellen mit Wartehalle und Haltestellen mit hohem bis mittlerem Fahrgastaufkommen ohne Wartehalle besitzen dabei hohe Priorität.
- Die Kundeninformationen an Haltestellen (z. B. Fahrpläne, Tarifinformationen) sind auf einem aktuellen Stand zu halten.
- Graffiti-Beschmierungen und weitere Beschädigungen sind schnellstmöglich zu beseitigen.

2.3.5 Anforderungen an die Sicherheit

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Gewaltbereitschaft in unserer Gesellschaft fühlen sich viele Personen verstärkt verunsichert, was nicht selten zu Mobilitätseinschränkungen, in bestimmten Fällen sogar zu einem völligen Mobilitätsverzicht besonders abends und nachts führt. Dem ist durch spezielle (Gestaltungs-) Maßnahmen entgegenzuwirken:

- sicherer Zugang zum ÖPNV durch Vermeidung bzw. Beseitigung von Angsträumen (z. B. Übergänge statt Unterführungen, beleuchtete, übersichtliche und sichere Zuwege),
- Gewährleistung des Sicherheitsempfindens im öffentlichen Raum sowohl an Haltestellen wie auch im Haltestellenumfeld insbesondere abends (z. B. Belegung der Umgebung durch Ansiedlung von Nutzungen, transparente Gestaltung sowie gute Einsehbarkeit des Haltestellenbereichs),
- bedarfsgerechte Fahrangebote für die unterschiedlichen Nutzergruppen in der Schwachverkehrszeit abends und am Wochenende,
- Sicherheit im Fahrzeug durch Aufmerksamkeit und Hilfsbereitschaft von Seiten des Fahrpersonals.

2.3.6 Anforderungen an Tarif, Vertrieb und Kommunikation

Tarif

Dort, wo der RVV-Tarif oder Tarife anderer Verkehrsgemeinschaften bereits heute gelten, sollen diese auch künftig bestehen bleiben. Auf Angeboten innerhalb des Nahverkehrsraums in Richtung Regensburg soll ein Fahren mit einem Fahrschein möglich sein.

Vertrieb

Die Vertriebswege Vorverkauf, Automatenverkauf und Busverkauf sollen beibehalten werden, wobei im RVV-Gebiet der Schwerpunkt auf dem Vorverkauf/ Automatenverkauf liegt. Das dichte Netz an Vorverkaufsstellen im RVV-Gebiet soll beibehalten werden. Die Einführung innovativer Angebote (z. B. elektronisches Ticketing, Handyticket etc.) ist perspektivisch vorzusehen.

Kommunikation

Fahrgastinformationen – z. B. Liniennetzplan, Informationen zu Tarifen, Fahrplaninformationen (möglichst in Echtzeit, RBL) – sollen sich auf den gesamten Nahverkehrsraum beziehen. Insbesondere Fahrgästen, die sich im Nahverkehrsraum außerhalb des RVV bewegen und dabei verschiedene Verkehrs- bzw. Tarifgemeinschaften nutzen, sind möglichst einfache und leicht verständliche Informationen anzubieten (z. B. auf den gesamten Nahverkehrsraum bezogener Internetauftritt, Fahrplanheft für räumliche Teilbereiche/ Sektoren etc.). An Informationsstellen (auch in den Randbereichen des Nahverkehrsraumes) sollen Auskünfte über das Verkehrs- und Fahrkartenangebot des gesamten Nahverkehrsraumes gegeben werden können.

Zur Verbesserung der Fahrgastinformation für mobilitätseingeschränkte Personen sollte in den Medien der Fahrgastinformation (Fahrplantabellen und/ oder in anderen geeigneten Pre-trip-Informationssysteme) Hinweise zu behindertengerecht eingerichteten Haltestellen und Verknüpfungspunkte ergänzt werden.

Neben den bisherigen Schwerpunkten der Image- und Tarifwerbung soll das Zielgruppenmarketing gestärkt werden. Im Mittelpunkt sollten dabei diejenigen Zielgruppen stehen, die zum einen eine bessere Auslastung der Angebote außerhalb der Hauptverkehrszeiten sichern (Einkaufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehre), zum anderen die Zielgruppen, die eine hohe Einnahmewirksamkeit erwarten lassen (insbesondere Gelegenheitsnutzer).

Flankierend sind mittels Marketing- und Informationsmaßnahmen Aktivitäten im kommunalen, schulischen und betrieblichen Mobilitätsmanagement vorzusehen.

3 Raumstruktur und soziodemografische Daten

Der regionale Nahverkehrsraum Regensburg erstreckt sich grenzüberschreitend über die Regierungsbezirke Oberpfalz und Niederbayern. Die topographische Struktur des Nahverkehrsraumes ist durch das Donautal gekennzeichnet, das sich in Südwest-Ost-Richtung durch den Nahverkehrsraum erstreckt. Im westlichen Teil des Nahverkehrsraumes sind die Täler der Laaber und Naab die formgebenden Landschaften mit ausgedehnten Wäldern und den charakteristischen Felsformationen im Bayerischen Jura. Nördlich von Regensburg erstreckt sich das Regental, das eine leicht hügelige Landschaft mit Wäldern und Wiesen formt. Der südliche Nahverkehrsraum erstreckt sich über die Auenlandschaft der Donau. Östlich der Stadt Regensburg liegen die ersten Ausläufer des Bayerischen Waldes.

Die Erschließung des regionalen Nahverkehrsraumes ist im Straßennetz durch bedeutsame Verkehrsachsen gekennzeichnet. Eine Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung in Ost-West-Richtung läuft entlang der Autobahn A3 (E56), der Verbindung von Utrecht (Holland) über das Ruhrgebiet, Frankfurt, Nürnberg, Passau bis nach Wien. Von Norden nach Süden durchläuft die Autobahn A93, die sogenannte Ostbayernautobahn, von Hochfranken bis zur Hollerfeld mit Anschluss an die A9 nach München den Nahverkehrsraum. Beide Autobahnen queren sich im Autobahnkreuz Regensburg, was die Stadt zu einem wichtigen Autobahnknotenpunkt Ostbayerns werden lässt.

Hinzu kommen als überregionale Verbindungen die Bundesstraßen B8, B15 und B16, die den gesamten Nahverkehrsraum aus Richtung Neumarkt, Plattling, Schwandorf, Rosenheim, Ingolstadt und Roding durchqueren und in der Stadt Regensburg aufeinander treffen. Mit der vierspurig geplanten B15n ist eine leistungsstarke Verbindung zwischen Regensburg und Rosenheim im Bau.

Die Erschließung des regionalen Nahverkehrsraums im Schienennetz wird durch fünf sternförmig auf die Stadt Regensburg zulaufende Bahnstrecken gebildet (aus Richtung Norden, Südosten, Süden, Südwesten und Nordwesten). Innerhalb des Stadtgebietes Regensburg verlaufen die Bahnlinien gebündelt in Ost-West-Richtung über den Hauptbahnhof. Im Osten der Stadt verlaufen die Schienenstrecken in Richtung Norden bzw. Süden.

Auf allen Streckenästen werden Nahverkehre angeboten. Darüber hinaus ist die Strecke Nürnberg – Regensburg – Passau ein wichtiger Fernverkehrskorridor. Die Verknüpfung von Nah- und Fernverkehr erfolgt am Hauptbahnhof in Regensburg.

Die im Zentrum des Nahverkehrsraums gelegene Stadt Regensburg liegt am nördlichsten Punkt der Donau, am Zusammenfluss von Donau, Naab und Regen. Die Stadt, die bis Ende der 1980er Jahre ihre Rolle in der Nähe des „Eisernen Vorhangs“ innehatte, erfährt durch die nationale Einheit sowie die immer weiter vorangetriebene EU-Ost-Erweiterung einen wirtschaftlichen Aufschwung, der weit über die Grenzen der Stadt hinaus Auswirkungen auf die gesamte Region hat. Um die immer weiter zunehmenden Transportleistungen im Güterverkehr bewältigen zu können, ist eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur zwingend erforderlich (z. B. Elektrifizierung der Schienenstrecke Regensburg – Hof).

Die Region Regensburg verfügt über keinen eigenen Flugplatz, zeitlich gut erreichbar liegen allerdings die beiden Flugplätze Straubing-Wallmühle und außerdem Oberhub, die von den Geschäftsreisenden der Umgebung genutzt werden.⁴⁹ Der Flughafen München ist aus der Region Regensburg über die BAB 93/ BAB 9/ BAB 92 sowie mit der Bahn über Freising zu erreichen. Zusätzlich gibt es verschiedene Angebote von Flughafenbussen aus dem regionalen Nahverkehrsraum Regensburg. Der Flughafen Nürnberg ist sowohl mit dem Pkw als auch auf der Schiene gut erreichbar.

3.1 Räumliche Verflechtungen, Raumstruktur und zentrale Orte

Räumliche Verflechtungen und Raumstruktur in der Region Regensburg (inkl. Stadt Regensburg⁵⁰)

Der regionale Nahverkehrsraum Regensburg hat eine Flächenausdehnung von ca. 3.377 km². Er besteht aus den beiden kreisfreien Städten Regensburg und Straubing sowie aus weiteren 14 Städten, 17 Gemeinden mit der Bezeichnung Markt und 48 Gemeinden.

Die Stadt Regensburg bildet das räumliche, wirtschaftliche und kulturelle Zentrum des Nahverkehrsraumes. Sie ist Sitz der Regierung der Oberpfalz sowie Sitz des Landratsamtes des Landkreises Regensburg. Auf einer Fläche von rund 81 km² leben in der Stadt Regensburg derzeit etwa 143.600 Einwohner (Haupt-

⁴⁹ Quelle: Europäischer Wirtschaftsverlag (Hrsg.), Wirtschaftsstandort Regensburg, 2002/ 2003

⁵⁰ Die Stadt Regensburg wird hier als Teil der Region Regensburg betrachtet, da sie in Bezug zu den räumlichen Verflechtungen für den gesamten regionalen Nahverkehrsraum eine bedeutende Stellung einnimmt.

und Nebenwohnsitz)⁵¹. Die Stadt Straubing (Sitz des Landratsamtes des Landkreises Straubing-Bogen) ist mit 44.600 Einwohnern⁵² die zweitgrößte Stadt im Nahverkehrsraum mit überregionaler Bedeutung für den südöstlichen Bereich des Nahverkehrsraumes.

Die Städte Schwandorf (Sitz des Landratsamtes des Landkreises Schwandorf), Kelheim (Sitz des Landratsamtes des Landkreises Kelheim), Neutraubling, Parsberg sowie das Städtedreieck Burglengenfeld/ Maxhütte-Haidhof/ Teublitz und die Städte Abensberg und Neustadt a. d. Donau sind insbesondere als Versorgungsstandorte mit regionaler Bedeutung hervorzuheben.

Innerhalb des Landkreises Regensburg nimmt die Stadt Neutraubling eine besondere Stellung ein. Räumlich eng mit der Stadt Regensburg verbunden, ist sie insbesondere für den südöstlichen Bereich des Landkreises als auch für die direkt angrenzenden Bereiche der Stadt Regensburg als Schul- und Arbeitsplatzschwerpunkt sowie auch als Versorgungsstandort von Bedeutung.

Die Gemeinden im regionalen Nahverkehrsraum zeigen eine deutliche Ausrichtung auf die Stadt Regensburg. Weitere kleinräumigere Verflechtungen bestehen im Nahverkehrsraum zu den Städten Straubing, Kelheim und Schwandorf.

Das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) definiert die Stadt Regensburg mit den umliegenden Gemeinden als „Verdichtungsraum“. Es erfolgt eine Unterscheidung in „Stadt- und Umlandbereiche im Verdichtungsraum“ mit Regensburg als Mittelpunkt und den direkt angrenzenden Kommunen sowie in die „äußere Verdichtungszone im Verdichtungsraum“. Die übrigen Gebiete im Nahverkehrsraum werden der Raumkategorie „ländlicher Raum“ zugeordnet. Die Stadt Straubing mit den angrenzenden Kommunen gehört der Kategorie „Stadt- und Umlandbereiche im ländlichen Raum“ an.

Der überwiegende Teil der Kommunen im Nahverkehrsraum in den Landkreisen Schwandorf, Cham, Straubing-Bogen, Kelheim und Neumarkt sind „ländliche Teilräume, deren Entwicklung in besonderem Maße gestärkt werden soll“ (siehe Karte 3).

Karte 3 (Region + Stadt): Raumkategorien und zentralörtliche Gliederung

⁵¹ Quelle: Stadt Regensburg, Statistisches Jahrbuch der Stadt Regensburg 2007 (Stand September 2006; Bevölkerungszahlen Stand 31.12.2005)

⁵² Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung (31.12.2005)

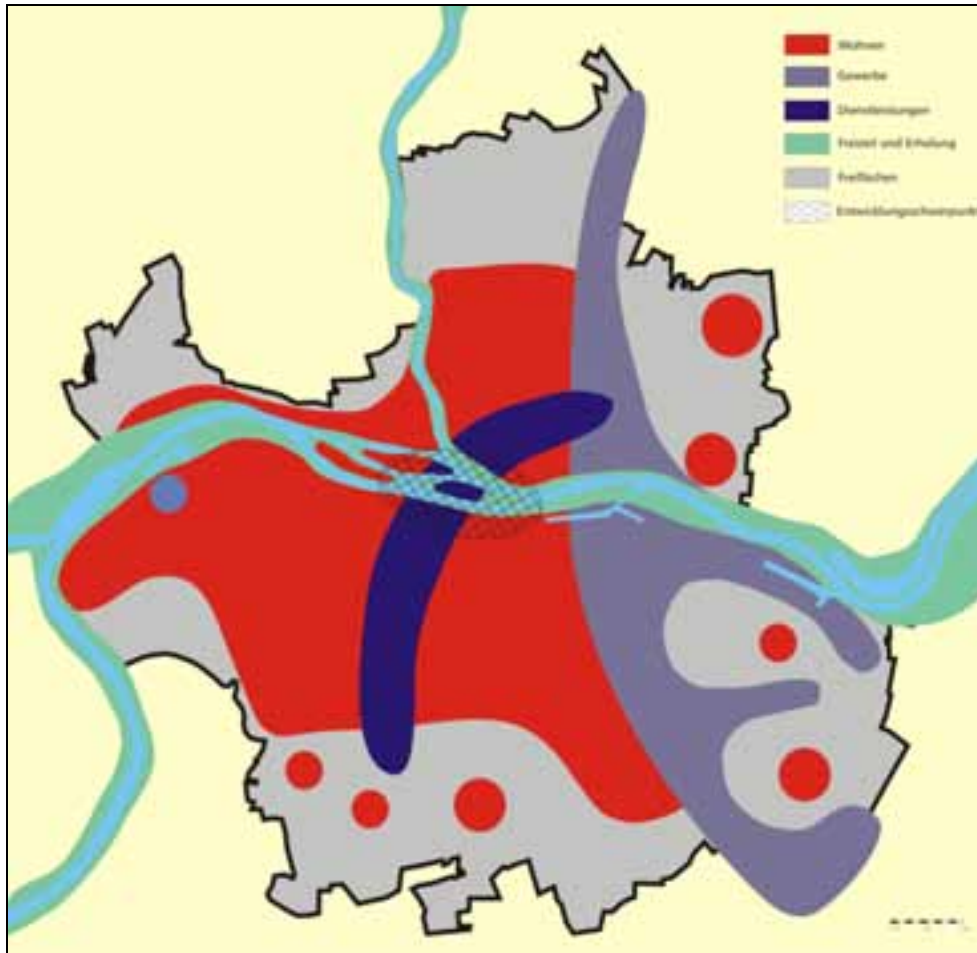
Räumliche Verflechtungen und Raumstruktur in der Stadt Regensburg

Die Stadt Regensburg hat im Vergleich zu anderen Städten vergleichbarer Einwohnergröße einen relativ kompakten Siedlungskörper. Als innere Gliederungselemente sind hierbei vor allem der Altstadt kern, die Flüsse Donau und Regen, die von Wasserflächen eingefassten Stadtbereiche Stadtamhof, Unterer und Oberer Wöhrd sowie die Bahnlinien und Autobahnen zu nennen.

Klare Strukturen zeigen sich bei den Bauflächen-Funktionselementen „Wohnen“, „Gewerbe“ und „Dienstleistung“ (siehe Abbildung 4): Der Bereich „Gewerbe“ prägt v. a. den Stadtosten. Der Bereich „Dienstleistung“ erstreckt sich unter Einbeziehung der Altstadt „bananenförmig“ in Nord-Süd-Richtung durch das Stadtgebiet. Die Hauptwohngebiete liegen im Wesentlichen im Stadtwesten sowie im Umfeld der Dienstleistungsachse. Die ansonsten weitgehend geschlossene Wohnbebauung wird im Osten und im Süden der Stadt durch einzelne kleinere Wohngebiete aufgelockert. Darüber hinaus erstreckt sich entlang von Donau und Regen eine Freizeit- und Erholungsachse, die im Westen der Stadt bereits durch etliche entsprechende Freizeiteinrichtungen unterstützt wird.⁵³

⁵³ Quelle: Stadt Regensburg (Stadtplanungsamt), Regensburg-Plan 2005, Regensburg 2005

Abbildung 4: Funktionales Leitbild für die Stadt Regensburg⁵⁴



Die Donau verläuft direkt durch das Stadtgebiet und stellt somit auch im Gefüge der Stadt- und Stadt-Umland-Verkehre eine Barriere dar (nur zwei Donauübergänge für den ÖPNV; seit der verkehrsrechtlichen Sperrung der Steinernen Brücke am 01.08.2008 steht schwerpunktmäßig nur noch der Donauübergang Nibelungenbrücke zur Verfügung).

⁵⁴ Quelle: Stadt Regensburg (Stadtplanungsamt), Regensburg-Plan 2005, Regensburg 2005

Zentrale Orte

Innerhalb des regionalen Nahverkehrsraumes sind die kreisfreien Städte Regensburg und Straubing als Oberzentren kategorisiert.⁵⁵

Mittelzentren sind im Landkreis Regensburg die Stadt Neutraubling, im Landkreis Schwandorf die Stadt Schwandorf sowie der zentrale Mehrfachort (Städtedreieck) Burglengenfeld/ Maxhütte-Haidhof/ Teublitz, im Landkreis Straubing-Bogen die Stadt Bogen, im Landkreis Kelheim die Stadt Kelheim sowie der zentrale Doppelort Abensberg/ Neustadt a. d. Donau und im Landkreis Neumarkt die Stadt Parsberg.⁵⁶

Regenstauf im Landkreis Regensburg und Mallersdorf-Pfaffenberg im Landkreis Straubing-Bogen sind im Landesentwicklungsprogramm Bayern als mögliche Mittelzentren kategorisiert.

Darüber hinaus werden folgende Unterzentren im Nahverkehrsraum definiert: Hemau, Schierling und Wörth/ Wiesent im Landkreis Regensburg, Nittenau im Landkreis Schwandorf, Geiselhöring im Landkreis Straubing-Bogen sowie Riedenburg im Landkreis Kelheim.⁵⁷

Als zentrale Orte unterster Stufe werden in den jeweiligen Regionalplänen Kleinzentren festgelegt. Eine Tabelle zur Zentralörtlichen Gliederung im Nahverkehrsraum ist der Anlage zu entnehmen.

Im regionalen Nahverkehrsraum Regensburg gibt es folgende Entwicklungsachsen mit überregionaler Bedeutung:⁵⁸

- Regensburg – Schwandorf (– Weiden),
- Regensburg – Cham,
- Regensburg – Straubing (– Passau),
- Regensburg – Landshut,
- Regensburg – Ingolstadt,

⁵⁵ Quelle: Bayerische Staatsregierung, Landesentwicklungsprogramm Bayern, 2006

⁵⁶ Quelle: Bayerische Staatsregierung, Landesentwicklungsprogramm Bayern, 2006

⁵⁷ Quelle: Bayerische Staatsregierung, Landesentwicklungsprogramm Bayern, 2006

⁵⁸ Quelle: Bayerische Staatsregierung, Landesentwicklungsprogramm Bayern, 2006

- Regensburg – Neumarkt.

Die Struktur des regionalen Nahverkehrsraumes ist breit gefächert und reicht von verdichteten Bereichen mit einer kompakten Siedlungsstruktur und vergleichsweise hohen Einwohner- und Arbeitsplatzdichten (v. a. Ober- und Mittelzentren sowie die Orte entlang bedeutender Entwicklungsachsen) bis hin zu ländlichen Teilräumen mit einer geringen Bevölkerungsdichte, die neben den vergleichsweise kompakten Ortskernen immer wieder auch einzelne Streusiedlungen aufweisen.

➔ Die regionalen räumlichen Verflechtungen innerhalb des Nahverkehrsraumes sind weitgehend auf die Stadt Regensburg ausgerichtet. Daneben gibt es weitere hervorzuhebende lokale Verkehrsverflechtungen (auf den gesamten Nahverkehrsraum Regensburg bezogen) in die Städte Straubing, Schwandorf, Neutraubling, Kelheim, Parsberg sowie in das Städtedreieck Burglengenfeld/Maxhütte-Haidhof/ Teublitz und in die Städte Abensberg und Neustadt a. d. Donau.

Die Stadt Regensburg ist für eine Stadt dieser Größenordnung durch einen relativ kompakten Siedlungskörper gekennzeichnet. Die Gewerbe-Bereiche prägen den Stadtosten. Die Hauptwohngebiete liegen im Wesentlichen im Stadtwesten sowie im Umfeld der in Nord-Süd-Richtung über die Altstadt verlaufenden „Dienstleistungsachse“.

3.2 Siedlungsstruktur und Einwohner

Im regionalen Nahverkehrsraum Regensburg⁵⁹ sind mit Stand vom 31.12.2005 insgesamt 563.474 Einwohner (Hauptwohnsitz) zu verzeichnen.

Bei einer Fläche von insgesamt 3.377 km² wird eine Bevölkerungsdichte im Nahverkehrsraum von insgesamt 167 Einwohner pro Quadratkilometer (EW/ km²) erreicht. Dieser Wert liegt über den durchschnittlichen Bevölkerungsdichten der Regierungsbezirke Oberpfalz und Niederbayern (113 EW/ km² bzw. 116 EW/ km²) und knapp unter der durchschnittlichen Bevölkerungsdichte des Freistaates Bayern mit 176 EW/ km². Die Bevölkerungsdichte der Bundes-

⁵⁹ ohne den erweiterten Verflechtungsbereich der Stadt Bogen

republik Deutschland ist mit insgesamt 231 EW/ km² deutlich höher anzuordnen.⁶⁰

Tabelle 12: Bevölkerungsentwicklung im Nahverkehrsraum 2000 - 2005⁶¹

Gebietskörperschaft	EW 2000 (31.12.2000)	EW 2005 (31.12.2005)	Entwicklung 2000 - 2005	
			absolut	prozen- tual
Nahverkehrsraum Regensburg⁶²				
Stadt Regensburg	125.676	129.859	+4.183	+3,3 %
Stadt Straubing	44.014	44.633	+619	+1,4 %
Landkreis Regensburg	176.067	182.193	+6.126	+3,5%
Landkreis Schwandorf	65.688	66.852	+1.164	+1,8%
Landkreis Cham	12.862	13.086	+224	+1,7%
Landkreis Kelheim	81.641	84.131	+2.490	+3,1%
Landkreis Neumarkt i.d.OPf.	10.993	11.097	+104	+1%
Landkreis Straubing-Bogen ⁶³	30.729	31.623	+894	+2,9%
Erweiterter Verflechtungsbereich				
Stadt Bogen	10.150	10.089	-61	-0,6%
Gesamter Nahverkehrsraum⁶³	547.670	563.474	+15.794	+2,9%

⁶⁰ Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, November 2006

⁶¹ Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, November 2006 (nur Angaben zum Hauptwohnsitz)

⁶² Einwohnerzahlen der Landkreise Schwandorf, Cham, Kelheim, Neumarkt i. d. OPf. und Straubing-Bogen beziehen sich ausschließlich auf das zum Regionalen Nahverkehrsraum Regensburg gehörenden Kreisgebiet.

⁶³ ohne den erweiterten Verflechtungsbereich der Stadt Bogen

Region Regensburg

Innerhalb des Nahverkehrsraumes weisen die Städte Neutraubling (1.281 EW/ km²) und Straubing (660 EW/ km²) neben der Stadt Regensburg (1.607 EW/ km²)⁶⁴ die höchsten Bevölkerungsdichten auf. Die Bevölkerungsdichte in den übrigen Kommunen ist stark gestreut und reicht von 435 EW/ km² (Köfering) bis 33 EW/ km² (Riekofen), wobei die höchsten Bevölkerungsdichten entlang der Achse Abensberg – Kelheim – Regensburg – Regenstauf – Schwandorf sowie im Bereich der Stadt Straubing festzustellen sind. Eine gemeindscharfe Darstellung der Bevölkerungsdichte im Nahverkehrsraum ist der Anlage sowie der Karte 4 zu entnehmen.

Die Tabelle 12 gibt einen Überblick über die Bevölkerungsentwicklung im Nahverkehrsraum im Zeitraum von 2000 bis 2005 nach Gebietskörperschaften. In der Anlage ist die Bevölkerungsentwicklung nach Gemeinden dargestellt.

Die einwohnerstärksten Orte mit mehr als 10.000 Einwohner sind neben den kreisfreien Städten Regensburg mit 129.859 Einwohnern und Straubing mit 44.633 Einwohnern im Landkreis Regensburg die Kommunen Regenstauf (15.004 EW), Lappersdorf (12.834 EW) und Neutraubling (12.556 EW), im Landkreis Schwandorf die Städte Schwandorf (28.152 EW), Burglengenfeld (12.205 EW) und Maxhütte-Haidhof (10.519 EW), im Landkreis Straubing-Bogen die zum erweiterten Verflechtungsbereich zählende Stadt Bogen (10.089 EW) sowie im Landkreis Kelheim die Städte Kelheim (15.624 EW), Neustadt a. d. Donau (12.765 EW), Abensberg (12.630 EW) und der Markt Bad Abbach (10.998 EW).

Insgesamt hat sich die Einwohnerzahl des Nahverkehrsraumes von 2000 auf 2005 um ca. 2,9 % (+15.794)⁶⁵ erhöht. In diesem Zeitraum konnten die Gemeinden Köfering (+18,4 %), Rain (+13,2 %), Pielenhofen (+12,2 %) und Brunn (+12,1 %) die stärksten prozentualen Zuwächse verzeichnen. Eine negative Bevölkerungsentwicklung im untersuchten Zeitraum haben Laaber (-0,1 %), Teublitz (-0,3 %), Rohr i. NB (-0,5 %), Bogen (-0,6 %), Parsberg (-0,9 %) und Essing (-2,4 %). Die übrigen Kommunen des Nahverkehrsraumes haben geringfügig an Bevölkerung dazu gewonnen.

⁶⁴ Einwohner mit Hauptwohnsitz (als Vergleichswert zu den Gemeinden in der Region Regensburg)

⁶⁵ ohne den erweiterten Verflechtungsbereich der Stadt Bogen

Innerhalb des Landkreises Regensburg haben die Umlandgemeinden der Stadt Regensburg in den letzten Jahren besonders von einer Bevölkerungszunahme profitiert, insbesondere in den südlich von Regensburg liegenden Gemeinden. Die Zuwächse in den Gemeinden in Randbereichen des Landkreises waren i. d. R. schwächer ausgeprägt.

Karte 4 (Region): Raum- und Siedlungsstruktur im regionalen Nahverkehrsraum

Die Landkreise Regensburg und Kelheim konnten zwischen 2000 und 2005 konstant Geburtenüberschüsse verzeichnen. In den Landkreisen Straubing-Bogen und Neumarkt i. d. OPf. wurden bis zum Jahr 2002 deutliche Geburtenüberschüsse registriert. Ab 2003 war die Bilanz relativ ausgeglichen bzw. mussten mehr Sterbefälle als Geburten festgestellt werden. Die Landkreise Cham und Schwandorf sowie die kreisfreien Städte Regensburg und Straubing hatten über den gesamten betrachteten Zeitraum mehr Sterbefälle als Geburten.⁶⁶ Die Aussagen zu Geburten und Sterbefällen in den Landkreisen beziehen sich jeweils auf das gesamte Landkreisgebiet.

Bei der räumlichen Bevölkerungsentwicklung, d. h. den Zu- und Fortzügen über die Gemeindegrenzen, konnten alle hier betrachteten Landkreise und kreisfreien Städte bis zum Jahr 2004 mehr Zuzüge als Fortzüge verzeichnen. Im Jahr 2005 hatten die Landkreise Regensburg, Kelheim und Schwandorf sowie die kreisfreien Städte Regensburg und Straubing weiterhin einen positiven Wanderungssaldo. Die Landkreise Straubing-Bogen, Cham und Neumarkt i. d. OPf. mussten mehr Fort- als Zuzüge registrieren.⁶⁷

Die positive Bevölkerungsentwicklung zwischen den Jahren 2000 und 2005 im Nahverkehrsraum ist demnach zu einem erheblichen Teil auf Wanderungsgewinne zurückzuführen. In Teilbereichen wird diese Entwicklung durch einen Geburtenüberschuss verstärkt.

⁶⁶ Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, November 2006

⁶⁷ Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, November 2006

Stadt Regensburg

Die Stadt Regensburg erstreckt sich auf einer Fläche von rund 81 km² und erreicht eine Gesamtbevölkerung von etwa 143.600 Einwohnern (Wohnbevölkerung).⁶⁸ Die Bevölkerung der Stadt verteilt sich auf 18 Stadtbezirke mit jeweiligen Bevölkerungszahlen zwischen 965 EW und annähernd 26.000 EW.

Die Stadtbezirke sind im Einzelnen die Innenstadt, Stadtamhof, Steinweg – Pfaffenstein, Sallern – Gallingshofen, Konradsiedlung – Wutzlhofen, Brandlberg – Keilberg, Reinhausen, Weichs, Schwabelweis, Ostenviertel, Kasernenviertel, Galgenberg, Kumpfmühl – Ziegetsdorf – Neuprüll, Großprüfening – Dechbetten – Königswiesen, Westenviertel, Ober-/ Niederwinzer – Kager, Oberisling – Graß und Burgweinting – Harting.

In der Anlage sind sowohl die Bevölkerungsdichten als auch die Einwohnerentwicklung nach Stadtteilen dargestellt.

Mit einer Einwohnerdichte von 1.780 EW/ km² (bezogen auf Wohnbevölkerung) ist Regensburg die am dichtesten besiedelte kreisfreie Stadt im Regierungsbezirk Oberpfalz. Im Stadtgebiet gibt es starke strukturelle Unterschiede zwischen den Bereichen im Norden und Westen der Stadt und den z. T. erst durch die Gebietsreform 1977/ 78 hinzugewonnenen Gebieten im Süden und Südosten sowie dem von Industrie und Gewerbe dominierten Osten der Stadt. Während die Einwohnerdichten in den dicht bebauten und besiedelten Siedlungsschwerpunkten in Innenstadtnähe bei bis zu 5.900 EW/ km² (Kumpfmühl – Ziegetsdorf – Neuprüll) liegen, schwanken die Zahlen in den südlichen und östlichen Randbereichen zwischen 390 EW/ km² (Oberisling – Graß) und 1.130 EW/ km² (Schwabelweis). Die mit ca. 280 EW/ km² geringste Einwohnerdichte und somit die dünnste Besiedelung weist der im Westen der Stadt gelegene Stadtbezirk Ober- und Niederwinzer – Kager auf.

In Karte 5 wird neben den Raumstrukturen die Einwohnerverteilung und -entwicklung bezogen auf die Stadtbezirke dargestellt.

Karte 5 (Stadt): Raum- und Siedlungsstruktur in der Stadt Regensburg

Die höchsten absoluten Einwohnerzahlen erreichen die westlich der Innenstadt gelegenen Stadtbezirke Westenviertel (ca. 26.000 EW) und Kumpfmühl – Ziegetsdorf – Neuprüll (ca. 21.800 EW). Zu den Stadtbezirken mit den gerings-

⁶⁸ Quelle: Stadt Regensburg, Statistisches Jahrbuch der Stadt Regensburg 2008 (Stand September 2006; Bevölkerungszahlen Stand 31.12.2005)

ten Einwohnerzahlen zählen der Stadtbezirk Ober-Niederwinzer – Kager (965 EW) im Westen der Stadt sowie der östlich gelegene Bezirk Schwabelweis (ca. 1.900 EW).

Insgesamt ist die Bevölkerungszahl in Regensburg in den Jahren 2000 bis 2005 um ca. 6,3 % (+9.000 EW) gestiegen. Die stärksten prozentualen Zuwächse konnten während dieses Zeitraums die Stadtbezirke Burgweinting - Harting (+13,0 %), Brandlberg – Keilberg (+12,6 %) sowie das Kasernenviertel (+11,7 %) aufweisen. Absolut konnten neben der Innenstadt (+1.450 EW) die Stadtteile Westenviertel (+1.950 EW) und Kasernenviertel (+1.498 EW) die meisten Einwohnerzuwächse verzeichnen. Keiner der Stadtbezirke hatte während des betrachteten Zeitraums rückläufige Einwohnerzahlen.

Wie in weiten Teilen des Nahverkehrsraums ist auch in der Stadt Regensburg die positive Bevölkerungsentwicklung zwischen den Jahren 2000 und 2005 ausschließlich auf Wanderungsgewinne zurückzuführen.

Die Altersstruktur in Regensburg unterscheidet sich in sofern von denen anderer Städte, als dass der Anteil der unter 18-jährigen im Jahr 2005 mit nur etwa 14,1 % (16,4 % im Vergleich nur Hauptwohnsitz) deutlich unter dem Bundesdurchschnitt lag (19,3 %). Der Anteil der über 65-jährigen lag bei etwa 16,5 % (19,3 % im Vergleich nur Hauptwohnsitz; Bundesdurchschnitt 17,4 %).

Auch hier werden die Trendentwicklungen der Stadt Regensburg als „aufstrebender, innovativer Wirtschaftsstandort“ und Arbeitsplatzstandort deutlich.

➔ Relevante Nachfragepotenziale in der Region Regensburg liegen in den bevölkerungsdichten und entwicklungsstarken Umlandgemeinden der Stadt Regensburg sowie in den Bereichen Abensberg/ Neustadt a. d. Donau – Kelheim und Schwandorf – Regenstauf.

Die Stadt Regensburg ist durch eine hohe Einwohnerdichte in der Innenstadt, in den nördlichen und westlichen Stadtbereichen sowie in den direkt südlich der Altstadt liegenden Stadtteilen gekennzeichnet.

3.3 Beschäftigte und Auszubildende

Bedeutendster Wirtschaftssektor in der Region Regensburg ist der Dienstleistungsbereich. In der Stadt Regensburg arbeiten etwa 70 % der Arbeitnehmer im tertiären Sektor, in der gesamten Region sind es 62 %.⁶⁹

Die Stadt und die Region Regensburg weisen seit den 1980er-Jahren eine äußerst dynamische wirtschaftliche Entwicklung auf, die vor allem auf den Auf- und Ausbau des Hochschulstandortes Regensburg sowie auf bedeutende Betriebsansiedlungen zurückzuführen ist. Durch Forschungseinrichtungen und hochqualifizierte Arbeitnehmer in Verbindung mit der Ansiedlung von Technologieunternehmen liegt die Region Regensburg auf Platz drei der deutschen Technologiestandorte.⁷⁰

Der Wirtschaftsstandort Regensburg ist gekennzeichnet durch die Automobilproduktion und -technologie, die elektronische und elektrische Komponentenindustrie, den Maschinenbau sowie der Informations- und Kommunikationstechnologie und Biotechnologie. Zu den bedeutendsten Unternehmen am Wirtschaftsstandort Regensburg zählen unter anderem BMW, Siemens, Continental Automotive, Infineon, Osram, Toshiba, Maschinenfabrik Reinhausen und Areva.⁷¹

Im regionalen Nahverkehrsraum Regensburg waren zum 31.12.2005 insgesamt 204.105⁷² sozialversicherungspflichtig Beschäftigte⁷³ am Arbeitsort gemeldet. Im Vergleich zum Jahr 2000 konnten in 2005 im Nahverkehrsraum ca. 4.560 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte mehr verzeichnet werden, davon knapp über 1.000 in der Stadt Regensburg.

⁶⁹ Quelle: Stadt Regensburg, Regensburg-Plan 2005; Stand 2005

⁷⁰ Quelle: Stadt Regensburg, Wirtschaftsstandort Regensburg – Chancen und Perspektiven einer Stadt; Europäischer Wirtschaftsverlag 2002/2003

⁷¹ Quelle: Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, KompetenznetzeDeutschland; www.kompetenznetze.de (Stand: November 2006)

⁷² ohne den erweiterten Verflechtungsbereich der Stadt Bogen

⁷³ Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer sind alle Arbeiter, Angestellten und Personen in beruflicher Ausbildung, die in der gesetzlichen Rentenversicherung, Krankenversicherung, Pflegeversicherung und/oder Arbeitslosenversicherung pflichtversichert sind oder für die Beiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung gezahlt werden. Nicht zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zählen dagegen die Selbstständigen, mithelfende Familienangehörige und Beamten.

Region Regensburg

Die zentrale Bedeutung als Beschäftigungsschwerpunkt, auch für die Region Regensburg, übernimmt das Oberzentrum Regensburg mit 92.565 gemeldeten sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätzen. Das entspricht rund 45 % der insgesamt im Nahverkehrsraum gemeldeten Beschäftigten. Weitere wichtige Arbeitsplatzstandorte sind die Städte Straubing (23.585 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte), Schwandorf (11.211), Neutraubling (9.536), Neustadt a. d. D. (6.917) und Kelheim (5.824).⁷⁴ In der Anlage sind die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Kommunen dargestellt.

Überdurchschnittliche Zugewinne an Arbeitsplätzen sind seit 2000 in der Region Regensburg in den Städten Straubing (+990), Neutraubling (+835) und Neustadt a. d. D. (+708) zu registrieren. Deutlich erkennbar sind die positiven Entwicklungstendenzen entlang der Autobahnachsen. Im Landkreis Regensburg konnten insbesondere Neutraubling und Regenstauf positive wirtschaftliche Entwicklungen aufweisen. Die größten Verluste an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten hatten in diesem Zeitraum die Städte Schwandorf (-829) und Abensberg (-200) sowie der Markt Mallersdorf-Pfaffenberg (-298).⁷⁵ Größter gewerblicher Arbeitgeber in der Region Regensburg ist die Krones AG in Neutraubling mit ca. 5.000 Arbeitsplätzen.

In der Anlage sind die Arbeitsplatzstandorte mit mehr als 700 Beschäftigten im regionalen Nahverkehrsraum dargestellt.

Eine Darstellung der größeren Arbeitsplatzstandorte in der Region Regensburg ist der Karte 6 zu entnehmen.

Karte 6 (Region): Ziele mit Relevanz für den ÖPNV in der Region Regensburg

Eine Übersicht über Gewerbegebiete im Nahverkehrsraum mit mehr als 10 ha ist in der Anlage dargestellt.

Stadt Regensburg

Das Oberzentrum Regensburg fungiert als wirtschaftliches Zentrum der Region. Mit 717 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten pro 1.000 Einwohner weist Regensburg einen sehr hohen Arbeitsplatzbesatz auf (Platz 3 im deutschland-

⁷⁴ Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, November 2006

⁷⁵ Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, November 2006

weiten Vergleich⁷⁶). Von den im Jahr 2005 rund 92.500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sind jedoch nur ca. 42.000 Einwohner der Stadt. Der größere Teil der Beschäftigten pendelt aus dem Landkreis Regensburg und den umliegenden Gebieten nach Regensburg. Das Gesamtvolumen der Einpendler beträgt ca. 60.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte.

Die Arbeitslosenquote für Regensburg liegt im März 2007 bei 5,7 %.⁷⁷ Der Wert spiegelt den Durchschnittswert für den Freistaat Bayern wider (6,2 % im März 2007⁷⁸). Der Vergleich mit dem Bund (9,8 %)⁷⁹ verdeutlicht die überdurchschnittlich gute Situation auf dem Arbeitsmarkt in der Region.

Regensburg verfügt über einen großen Büroflächenmarkt mit überregionaler Bedeutung. Schwerpunkt der Büroflächenentwicklung ist der Stadtbezirk Reinhausen, in dem sich der Gewerbepark Regensburg befindet. Weitere hochwertige Büromarktlagen befinden sich im Business-Park (Ostenviertel). Erwähnenswert sind ebenfalls die Bürostandorte an der Furtmayer Straße sowie in Burgweinting Süd.

Die Stadt Regensburg verfügt über ein großes Gewerbeflächenangebot mit Anbindung an die internationalen Verkehrsachsen. Schwerpunkte befinden sich insbesondere im östlichen und südöstlichen Stadtgebiet, wo ein vielfältiges Angebot an industriell/ gewerblich genutzten Flächen zu finden ist. In vielen Gewerbegebieten ist die klassische gewerbliche Nutzung mit Büronutzung und technologieorientierten Angeboten kombiniert.

Bedingt durch verschiedene Standorte der großen Gewerbegebiete und Bürostandorte sind die Beschäftigungsschwerpunkte über das gesamte Stadtgebiet verteilt. Für die Standorte der großen Betriebe im Südosten der Stadt (BMW, Siemens, Continental, Areva, Osram) wird eine vergleichsweise größere ÖPNV-Nutzung abgeschätzt als für das Gewerbegebiet Haslbach im Norden der Stadt. Hier wird die ÖPNV-Nutzung aufgrund der kleinteiligen Unternehmensstruktur eher gering eingeschätzt.

⁷⁶ Quelle: Stadt Regensburg, Amt für Wirtschaftsförderung.

⁷⁷ Quelle: www.arbeitsagentur.de; Stand März 2007

⁷⁸ Quelle: Arbeitsmarkt Bayern im Vergleich, <http://www.br-online.de/bayern-heute/thema/arbeitsmarkt/index.xml>; Stand März 2007

⁷⁹ Quelle: Arbeitsmarkt Bayern im Vergleich, <http://www.br-online.de/bayern-heute/thema/arbeitsmarkt/index.xml>, Stand März 2007

Der größte Arbeitgeber der Stadt mit großer Bedeutung für die gesamte Region ist mit mehr als 10.000 Beschäftigten das BMW-Werk im Stadtbezirk Burgweinting-Harting. Für die Beschäftigten des BMW-Werkes wird ein eigener Werksverkehr vorgehalten.

Außerhalb der Gewerbe- und Bürostandorte lässt sich eine starke Konzentration von Arbeitsplatzstandorten in der Innenstadt sowie in den erweiterten Innenstadtbereichen ausmachen. Allein hier sind etwa 21.000 Beschäftigte gemeldet. Weitere bedeutende Arbeitgeber der Stadt sind die Universität und das Klinikum. Mehr als 5.500 Beschäftigte sind hier gemeldet.

Eine Konzentration größerer Arbeitgeber findet man im Business-Park im Ostenviertel und im Gewerbepark Regensburg in Reinhausen. Eine Übersicht über die Gewerbegebiete im Stadtgebiet stellt Karte 7 dar.

Karte 7 (Stadt): Ziele mit Relevanz für den ÖPNV in der Stadt Regensburg

Aufgrund der bereits angesprochenen sehr guten Verkehrsanbindung bilden Logistik und logistische Dienstleistungen mittlerweile ein wichtiges Standbein in der Wirtschaftsstruktur der Stadt.

Absehbare Entwicklungsperspektiven sind insbesondere im Osten bzw. Südosten der Stadt zu erkennen, da sich sowohl die Weiterentwicklung der Gewerbegebiete als auch diverse Einzelprojekte (z. B. Technologiepark, Marina Quartier) voraussichtlich auf diesen Bereich konzentrieren werden.

In der Anlage sind die Arbeitsplatzstandorte und die größeren Arbeitgeber mit mehr als 1.000 Beschäftigten in der Stadt Regensburg dargestellt.

→ Wichtige Potenziale im Berufsverkehr sind aus dem gesamten Nahverkehrsraum in die Stadt Regensburg erkennbar, wobei die Intensität zu den Randbereichen hin abnimmt. In der Region Regensburg sind insbesondere die Arbeitsplatzstandorte in Kelheim, Neustadt a. d. D., Neutraubling, Regenstauf, Straubing und Schwandorf hervorzuheben. Die Arbeitsplatzschwerpunkte sind in Regensburg nahezu flächenhaft über das gesamte Stadtgebiet verteilt. Eine hohe ÖPNV-Affinität besitzen die Arbeitsplatzschwerpunkte im Dienstleistungssektor in der Innenstadt, im innenstadtnahen Bereich, im Bereich Reinhausen (auch DEZ), im Bereich Universität/ Fachhochschule sowie im Bereich der Krankenhäuser. Im Bereich des produzierenden Gewerbes besteht ein auffälliger Schwerpunkt im Osten und Südosten der Stadt. Solche Gewerbestandorte sind erfahrungsgemäß auch in kleineren Großstädten in der Tendenz durch eine geringe ÖPNV-Affinität geprägt. In Regensburg ist die ÖPNV-Affinität in den Gewerbegebieten, bedingt durch die Konzentration der Arbeitsplätze, möglicherweise höher ausgeprägt. Für eine belastbare Beurteilung liegen jedoch keine ausreichenden Daten vor.

3.4 Pendlerbeziehungen

Die wesentliche Grundlage für die Abgrenzung des regionalen Nahverkehrsraumes Regensburg⁸⁰ sind die vorhandenen Verkehrsverflechtungen. Dabei wurden Berufs- und Ausbildungspendler (Schüler und Studierende) berücksichtigt.

Verflechtungen im regionalen Nahverkehrsraum

Die Pendlerstatistiken der Bundesagentur für Arbeit geben einen Hinweis auf die verkehrlichen Verflechtungen im Berufsverkehr zwischen den einzelnen Städten und Gemeinden im regionalen Nahverkehrsraum. Diese Statistiken weisen allerdings nur die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (ohne Beamte, Freiberufler, etc.)⁸¹ aus. Aussagen über die Pendlerhäufigkeit und Dauer können von diesen Statistiken nicht abgeleitet werden.

In der Anlage sowie in Karte 8 ist eine Übersicht über die Pendlerbewegungen nach Gemeinden dargestellt. Die größten Einpendlerzahlen sind in den Städten Regensburg (63.179 Einpendler) und Straubing (14.366) zu verzeichnen. Weitere bedeutende Einpendlerzahlen können im regionalen Nahverkehrsraum die Städte Neutraubling (8.408), Schwandorf (6.876), Neustadt a. d. D. (4.454), Kelheim (3.652), Abensberg (2.394) sowie Regenstauf (2.255) aufweisen.

Bei den Auspendlern haben Regensburg (11.627 Auspendler) und Straubing (4.898) die stärksten Bewegungen zu verzeichnen, gefolgt von Schwandorf (4.742), Regenstauf (4.090), Lappersdorf (3.754), Bad Abbach (3.465), Neutraubling (3.322) und Kelheim (3.017).

Karte 8 (Region + Stadt): Pendlerverhalten im regionalen Nahverkehrsraum

Verflechtungen zu den Oberzentren Regensburg und Straubing

Aus dem gesamten regionalen Nahverkehrsraum sind Pendlerverflechtungen zum Oberzentrum Regensburg festzustellen.⁸² Ein Großteil der Auspendler aus dem Landkreis Regensburg und den angrenzenden Landkreisen sind Einpendler in die Stadt Regensburg. Dies bestätigt das Image der Stadt als wichtigster Ar-

⁸⁰ Quelle: Regensburger Verkehrsverbund GmbH & Co KG (Hrsg.); bearbeitet durch gevas humberg & partner), Abgrenzung der regionalen Nahverkehrsräume Regensburg und Amberg, 2004

⁸¹ Pendler ohne Bildungs- und Ausbildungspendler

⁸² Basis für die Abgrenzung des regionalen Nahverkehrsraumes Regensburg bildeten die Verkehrsverflechtungen im Berufs- und Ausbildungsverkehr. Quelle: Regensburger Verkehrsverbund GmbH & Co. KG (Hrsg.), Abgrenzung der regionalen Nahverkehrsräume Regensburg und Amberg, 2004

beitsplatz- und Wirtschaftsstandort in der Region. Die meisten Einpendler in das Oberzentrum Regensburg stammen aus Regenstauf (etwa 2.650 Einpendler). Weitere Schwerpunkte auf den Relationen in Richtung Regensburg sind insbesondere aus den im Stadt-Umland-Bereich liegenden Städten bzw. Gemeinden Lappersdorf, Neutraubling, Wenzelbach, Bad Abbach, Nittendorf und Obertraubling auszumachen.

Die Ein- und Auspendlerzahlen von/ nach Regensburg und Straubing (> 200) sind in der Karte 9 und der Anlage gemeindeweise dargestellt.

Karte 9 (Region + Stadt): Pendlerverflechtungen in die Oberzentren (>200)

Das Oberzentrum Straubing ist insbesondere für die Gemeinden im Landkreis Straubing-Bogen ein wichtiger Standort mit Arbeitsplätzen, Versorgungsfunktion und bedeutenden sozialen und kulturellen Einrichtungen.

Aus den Gemeinden Aufhausen, Mötzing, Pfakofen, Pfatter, Riekofen, Sünching, Wiesent und Wörth a. d. D. im Landkreis Regensburg gibt es ebenfalls Verflechtungen nach Straubing.⁸³ Eine Übersicht über die Pendlerbewegungen von und nach Straubing ist der Anlage zu entnehmen.

Nennenswerte Pendlerverflechtungen aus dem regionalen Nahverkehrsraum hinaus bestehen in Richtung München und Nürnberg sowie aus dem nördlichen Bereich Richtung Amberg und aus dem südwestlichen Bereich Richtung Ingolstadt.⁸⁴

➔ Die stärksten Pendlerverflechtungen zum Oberzentrum Regensburg sind aus den Korridoren (Schwandorf -) Regenstauf – Regensburg, Neutraubling – Regensburg, Bad Abbach – Pentling – Regensburg, Hemau – Nittendorf – Regensburg und Lappersdorf – Regensburg festzustellen.

⁸³ Quelle: Gemeindebefragung im Oktober 2006

⁸⁴ Quelle: Bayerisches Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik, Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer in Bayern und deren Pendlerverhalten, 2005

3.5 Schulen und Hochschulen

Die Schulstandorte und die diesbezüglichen Schulverkehrsbeziehungen sind bei der Nahverkehrsplanung zu berücksichtigen und in die Angebotsgestaltung zu integrieren. Von Relevanz sind in erster Linie die Schulpendler zu den weiterführenden Schulen. Eine Darstellung der Schulstandorte ist den Karten 6 und 7 zu entnehmen. Des Weiteren enthält die Anlagenband umfangreiche Aufstellungen.

Region Regensburg

Innerhalb des regionalen Nahverkehrsraumes verfügen, neben dem vielfältigen Bildungsangebot innerhalb der Stadt Regensburg, die Schulstandorte Straubing, im Landkreis Regensburg die Orte Neutraubling, Regenstauf, Hemau und Pielenhofen sowie im Bereich der umliegenden Landkreise die Orte Burglengenfeld, Nittenau, Schwandorf, Maxhütte, Bogen, Mellersdorf-Pfaffenberg, Abensberg, Kelheim, Riedenburg, Rohr i. NB und Parsberg über ein gutes Angebot an weiterführenden Schulen.

Deutlich erkennbar ist eine starke Ausrichtung der Schülerströme aus dem Landkreis Regensburg auf den Schulstandort Regensburg mit rund 4.000 Fahrschülern. Die rund 30 weiterführenden Schulen (einschließlich Hauptschulen) innerhalb des Landkreises Regensburg haben ein Aufkommen von insgesamt ca. 2.700 Fahrschülern aus dem Landkreisgebiet. Davon sind Neutraubling mit etwa 1.700 Fahrschülern und Regenstauf mit etwa 700 Fahrschülern hervorzuheben. Zu den Schulen in Randlage des Landkreises Regensburg gibt es weitere Verflechtungen von außerhalb des Landkreises.

Schulstandorte außerhalb des Landkreises Regensburg sind insbesondere auch für die Randbereiche des Landkreises von Bedeutung. Zu den weiterführenden Schulen in Parsberg fahren ca. 800 Schüler aus dem Landkreis Regensburg, nach Burglengenfeld fahren ca. 350 Schüler, nach Mellersdorf-Pfaffenberg ca. 300 Schüler und nach Riedenburg ca. 250 Schüler.

Die Beförderung der Schüler zu den weiterführenden Schulen erfolgt weitestgehend im öffentlichen Linienverkehr. Für Grundschüler bzw. tlw. auch für Hauptschüler gibt es einzelne Spezialverkehre (freigestellte Schülerverkehre), die von den Gemeinden finanziert werden.

Im Bereich der Hauptschulen ist es seit einigen Jahren möglich, durch eine freiwillige 10. Klasse einen mittleren Schulabschluss zu erreichen. In der Region Regensburg ist dies an den Schulstandorten Alteglofsheim, Aufhausen, Neu-

traubling, Wörth/ Wiesent, Wenzelbach, Regenstauf, Hemau, Laaber, Beratzhausen, Burglengenfeld, Schwandorf und Nittenau möglich.⁸⁵

In der Anlage ist die Anzahl der weiterführenden Schulen nach Gemeinden, die Anzahl der Schüler bzw. Fahrschüler je Schule im Nahverkehrsraum, eine Übersicht über die von Fahrschülern aus dem Landkreis Regensburg besuchten Schulorte sowie die Standorte der Grundschulen dokumentiert.

Eine Übersicht über die Schulstandorte der weiterführenden Schulen ist der Karte 6 sowie der Anlage zu entnehmen.

Stadt Regensburg

Die Stadt Regensburg verfügt über ein breites und vielfältiges Bildungsangebot mit Einzugsbereichen, die über die Stadtgrenze hinausgehen. Aus diesem Grund ist auch im Bildungsbereich ein hohes Pendleraufkommen zu verzeichnen. Von den insgesamt etwa 24.000 Schülern, die sich auf die rund 40 Schulen im Stadtgebiet verteilen, kommen etwa 20% aus Nachbargemeinden (wichtigster Schulstandort der Region, siehe Anlage).

Steigender Beliebtheit erfreuen sich hier vor allem auch die Schulen in privater Trägerschaft in Regensburg (Katholische Grundschule Bischof Manfred Müller, Montessori Schule, Waldorfschule, Realschule Niedermünster).

Die Standorte weiterführender Schulen konzentrieren sich nicht nur auf die zentrumsnahen Bereiche.

Die Anlage beinhaltet die vollständige Auflistung aller weiterführenden Schulen in der Stadt Regensburg. Darüber hinaus werden die Standorte der Grundschulen dokumentiert.

Die Schülerbeförderung im Bereich der Stadt Regensburg erfolgt fast ausschließlich über den Linienverkehr des RVV. Förderschüler mit Anspruch auf Kostenfreiheit des Schulweges werden in der 1. und 2. Jahrgangsstufe mit Kleinbussen bzw. mit Taxen befördert. Darüber hinaus werden Schüler z. B. im Falle einer Behinderung, bei anerkannt gefährlichem Schulweg oder bei ungünstiger Verkehrsanbindung (unverhältnismäßig lange Wartezeiten) mit Kleinbussen bzw. Taxen befördert.⁸⁶

⁸⁵ Quelle: Regierung der Oberpfalz, Informationen zum Mittleren Reifezug an Hauptschulen (www.ropf.de)

⁸⁶ Quelle: Aussagen Stadt Regensburg, Amt für Schulen; Stand Oktober 2006

Insgesamt wurden im Schuljahr 2005/ 2006 3.228 beförderungspflichtige Schüler in Regensburg gemeldet. Hiervon wurden 3.104 Schüler durch Linienverkehre des RVV befördert, 77 Schüler wurden mit Kleinbussen und 47 Schüler wurden mit Taxen befördert.⁸⁷

Innerhalb der letzten 10 Jahre gab es keine Neueinrichtungen von Schulen in Regensburg, an einzelnen weiterführenden Schulen fanden jedoch nennenswerte Erweiterungen (z. B. Werner-von-Siemens-Gymnasium, Albertus-Magnus-Gymnasium) statt.

In Karte 7 sind die Standorte der weiterführenden Schulen dargestellt.

Einzugsbereich Universität und Fachhochschule

Herausragende Bedeutung für den Öffentlichen Nahverkehr in der Region übernehmen die Universität sowie die Fachhochschule mit insgesamt rund 23.000 Studierenden in Regensburg.

Innerhalb der Stadt Regensburg sind die Hauptwohnorte der Studierenden der Universität in der Innenstadt (2.229) sowie in den Stadtbezirken Kumpfmühl/ Ziegetsdorf/ Neuprüll (2.269), Kasernenviertel (1.258), Westenviertel (1.184), Galgenberg (1.030) und Großprüfening/ Dechbetten/ Königswiesen (970).

Im Landkreis Regensburg sind die Orte Lappersdorf, Neutraubling, Pentling und Sinzing sowie im Landkreis Kelheim die Orte Kelheim und Abensberg als Wohnort für Studenten von besonderer Bedeutung (jeweils mehr als 100 Studierende je Wohnstandort).

In der Anlage sind die Wohnorte der Studierenden landkreisbezogen dargestellt.

➔ Das größte Beförderungsaufkommen für Schüler aus dem Landkreis Regensburg besteht in Richtung Regensburg. Innerhalb des Landkreises Regensburg sind die Schulstandorte Neutraubling und Regenstauf von großer Bedeutung für den Schülerverkehr. Aus den Randbereichen des Landkreises besteht zudem Beförderungsbedarf zu den weiterführenden Schulen außerhalb des Landkreises Regensburg. Darüber hinaus gibt es weitere Schülerverflechtungen von außerhalb des Landkreises Regensburg zu Schulen im Landkreis Regensburg.

⁸⁷ Quelle: Aussagen Stadt Regensburg, Amt für Schulen; Stand Oktober 2006

Im Stadtgebiet Regensburg besteht ein breites und vielfältiges Bildungsangebot, welche durch Einzugsbereiche weit über die Stadtgrenze hinaus gekennzeichnet sind (20 % der Schüler kommen aus den Nachbargemeinden). Die Universität sowie die Fachhochschule besitzen eine herausragende Bedeutung hinsichtlich des Fahrgastpotentials (rund 23.000 Studierende), welche sich auch in einem hohen Verkehrsaufkommen widerspiegelt.

3.6 Einzelhandel und Versorgungsstruktur

Einzelhandelsstandorte in der Region Regensburg

Herausragende Bedeutung als Einzelhandels- und Versorgungsstandort innerhalb des Nahverkehrsraumes besitzt das Oberzentrum Regensburg. Darüber hinaus übernehmen das Oberzentrum Straubing sowie das Mittelzentrum Neutraubling wichtige Einkaufsfunktionen.

Innerhalb ihres zentralörtlichen Verflechtungsbereichs (Mittelbereich) nehmen die Mittelzentren Schwandorf, Cham und Kelheim Einkaufs- und Versorgungsfunktionen wahr.

Großflächige Einkaufszentren mit einem innenstadtrelevanten Sortiment gibt es außerhalb der Ober- und Mittelzentren Regensburg, Straubing, Neutraubling, Schwandorf, Burglengenfeld/ Maxhütte-Haidhof/ Teublitz, Kelheim, Abensberg/ Neustadt a. d. D., Parsberg in Hemau, Pentling und Regenstauf. In den Gemeinden Wörth und Schierling sowie Bad Abbach und Riedenburg sind größere Einkaufsmärkte am Ortsrand angesiedelt.

Der Einkaufsstandort Neutraubling nimmt darüber hinaus auch Funktionen als Versorgungsstandort für die südlichen und östlichen Stadtteile von Regensburg wahr, ebenso der Standort Pentling.

Einzelhandelsstandorte in der Stadt Regensburg

Mit einer Gesamtverkaufsflächenzahl von über 420.000 m² verfügt die Stadt Regensburg über eine insgesamt ausgeprägte und vielfältige Versorgungsstruktur, sie hat jedoch in der Vergangenheit Kaufkraft an konkurrierende Zentren verloren.⁸⁸

⁸⁸ Quelle: Stadt Regensburg: RegensburgPlan 2005, Stand 2005

Bedingt durch seine gesamtstädtische und überregionale Relevanz übernimmt die Altstadt mit einer Verkaufsfläche von rund 80.000 m² die Funktion eines „Oberzentralen Standortes“⁸⁹. Darüber hinaus werden das Donau-Einkaufszentrum (52.000 m²) und die Arcaden (22.500 m²) als „Oberzentraler Standort“ definiert.

Wichtige Ergänzungs- und Versorgungsfunktionen übernehmen außerdem das Alexcenter in Reinhausen sowie das REZ (Rennplatzzentrum) im Westen der Stadt, das Stadtteilzentrum Kumpfmühl und das BUZ (Burgweintingzentrum).

Fachmarktzentren bzw. -agglomerationen sind das KÖWE-Zentrum in Dechbetten/ Königswiesen, die Sulzfeldstraße im Ostenviertel (Möbelhäuser, Baumarkt) sowie der Bereich Bajuwarenstraße/ Langobardenstraße/ Johann-Hösl-Straße im Kasernenviertel.

In der Anlage sind die bedeutenden Einzelhandelseinrichtungen und -agglomerationen in Regensburg aufgelistet.

Eine Darstellung der Einzelhandelsstandorte ist den Karten 6 und 7 zu entnehmen

Öffentliche Einrichtungen

Die Behörden- und Verwaltungsstandorte der Stadt und des Landkreises Regensburg konzentrieren sich in Regensburg v. a. auf die „Dienstleistungsbanane“ (siehe Abbildung 4). Nur ein Teil davon befindet sich im Bereich der Innenstadt. Weitere Verwaltungsstandorte liegen außerhalb der „Dienstleistungsbanane“ (z. B. Lilienthalstraße).

Für die Landkreise außerhalb des Landkreises Regensburg sowie die Stadt Straubing befinden sich die Verwaltungsstandorte weitgehend in den Kreisstädten bzw. in der kreisfreien Stadt Straubing.

Soziale und gesundheitliche Einrichtungen

Krankenhäuser und Kliniken stellen Einrichtungen mit einem hohen Publikumsverkehr dar und sind darüber hinaus für den ÖPNV auch als Ziel im Bereich des Berufsverkehrs von Bedeutung. Krankenhäuser im Nahverkehrsraum Regensburg sind in der Anlage aufgeführt. Herausragende Bedeutung hat dabei der Standort Regensburg mit insgesamt 8 Kliniken. Einen Schwerpunkt bildet dabei der Stadtsüden mit dem Universitäts- und Bezirksklinikum.

⁸⁹ Quelle: Einzelhandelsrahmenkonzept (1997)

Weitere Standorte von Kliniken und Krankenhäusern bzw. Kur- und Rehakliniken sind der Anlage sowie der Karte 6 und der Karte 7 zu entnehmen.

➔ Zentrale Bedeutung für den gesamten Nahverkehrsraum im Einkaufs- und Versorgungsverkehr geht vom Oberzentrum Regensburg aus. In ihrem jeweiligen Verflechtungsbereich sind die Mittelzentren und das Oberzentrum Straubing als Versorgungsstandort bedeutend. Großflächige Einkaufszentren generieren hingegen eher ein lokales Verkehrsaufkommen im ÖPNV. Die Stadt Regensburg besitzt hinsichtlich Ausstattung und Vielfalt ein überragendes Einzelhandelsangebot. Es ist hier deshalb, im Kontext mit der ÖPNV-Angebotsqualität, von einer überdurchschnittlichen ÖPNV-Affinität im Einkaufsverkehr auszugehen. Hervorzuheben ist die polyzentrische Struktur mit Innenstadt, DEZ und Arcaden.

3.7 Tourismus, Kultur- und Freizeiteinrichtungen

Neben der Siedlungs- und Schulstruktur sowie den Arbeitsplatzstandorten nehmen auch Standorte mit hoher Publikumsattraktivität Einfluss auf die Ausrichtung des zukünftigen ÖPNV-Angebotes.

Region Regensburg

Weite Teile des regionalen Nahverkehrsraums Regensburg übernehmen wichtige Funktionen als Naherholungsgebiete und haben daher Anziehungskraft für Tages- und Wochenendausflugsverkehr.

Im Landkreis Regensburg konnten im Jahr 2005 insgesamt 251.153 Übernachtungen verzeichnet werden. Die durchschnittliche Verweildauer der Übernachtungsgäste lag bei 2,2 Übernachtungen. Zu berücksichtigen ist, dass in diesen Werten die Zahl der Tagesausflugsgäste nicht enthalten ist.

Die größte Anzahl an Übernachtungen weisen Donaustauf mit 28.700 Übernachtungen und Nittendorf mit 27.722 Übernachtungen im Jahr 2005 auf. Regensburg und Barbing verzeichneten im gleichen Jahr jeweils mehr als 20.000 Übernachtungen. Eine genaue Darstellung der Übernachtungszahlen im regionalen Nahverkehrsraum ist der Anlage zu entnehmen.

Es bestehen im Nahverkehrsraum verschiedene ÖPNV-relevante Freizeitziele und Freizeiteinrichtungen, die eine überörtliche Bedeutung und Anziehungskraft aufweisen und von Bedeutung für den ÖPNV (> 30.000 Besucher pro Jahr) sind.

Herausragende Ziele in der und für die Region (inkl. Standorte in der Stadt Regensburg) sind hier das Westbad in Regensburg mit etwa 600.000 Besuchern pro Jahr sowie in Straubing das Aquatherm mit knapp 300.000 Gästen und der Tiergarten mit rund 250.000 Besuchern im Jahr. Weitere bedeutende Ziele sind die Donauarena in Regensburg, das Eisstadion in Straubing, das Erlebnisbad Schwandorf sowie der Kurort Bad Gögging.

In der Anlage sind die Freizeiteinrichtungen mit mehr als 30.000 Besuchern pro Jahr dargestellt.

Eine bedeutende Rolle im Freizeitverkehr bzw. Tourismusverkehr haben die naturräumlichen Gegebenheiten im Nahverkehrsraum, insbesondere die Flusslandschaften. Sie sind zum einen für die Naherholung wichtige Ziele zum anderen bieten sie große Ressourcen für den Aktivurlaub.

Stadt Regensburg

In der Stadt Regensburg waren im Jahr 2005 39 Beherbergungsbetriebe mit insgesamt 4.094 Betten gemeldet.⁹⁰ Es wurden über das gesamte Kalenderjahr annähernd 386.000 Gästeankünfte mit einer durchschnittlichen Verweildauer von etwa 1,7 Nächten verzeichnet.

Ein beliebtes Ziel ist die Regensburger Altstadt auch im Städtetourismus. In den letzten fünf Jahren stieg die Attraktivität der Altstadt vor allem überregional stetig an. Während im Jahr 2002 noch etwa 40% aller Besucher aus dem Landkreis Regensburg bzw. den angrenzenden Landkreisen stammte, hat sich hier die Tendenz dahingehend verschoben, dass mittlerweile dieser Anteil auf etwa ein Viertel zurückgegangen ist, jedoch immer mehr Besucher aus anderen Gebieten Bayerns gezählt werden.

Wichtige Freizeitziele im Stadtgebiet mit nennenswerter ÖPNV-Affinität sind neben der Altstadt mit ihren Einzelzielen das Westbad, die Donau-Arena, der Inselfpark und die Freizeit- und Sporteinrichtungen auf dem Oberen Wöhrd sowie die Freizeit- und Sporteinrichtungen im Stadtwesten an der Donau. Das Westbad ist mit 600.000 Besuchern pro Jahr mit einer, für eine solche Einrichtung, ungewöhnlich hohe Frequentierung gekennzeichnet.

⁹⁰ Quelle: Stadt Regensburg, Statistisches Jahrbuch der Stadt Regensburg 2006 (dargestellt sind Beherbergungsbetriebe mit mehr als acht Betten)

➔ Relevante Ziele im Tourismus und Freizeitverkehr in der Region sind neben dem Weltkulturerbe in Regensburg (u. a. Altstadt, Steinerner Brücke, Dom) die Walhalla in Donaustauf, die Flusslandschaften in der Region sowie Ziele im Bereich Kelheim (u. a. Fahrradbus, Altmühltal, Kloster Weltenburg, Befreiungshalle), Straubing und im Bayerischen Wald. Die Bedeutung der Touristen für den innerstädtischen ÖPNV sollte in Regensburg, insbesondere im Vergleich zu ähnlich großen Städten, nicht unterschätzt werden. Grundsätzlich ist jedoch davon auszugehen, dass der Anteil des ÖPNV im Tourismusverkehr eher gering ausgeprägt ist.

3.8 Pkw-Dichte

Region Regensburg und Stadt Regensburg

Im Landkreis Regensburg ist eine durchschnittliche Pkw-Dichte von 622 Pkws pro 1.000 Einwohner festzustellen. Die Städte bzw. Gemeinden Reichenbach, Bad Abbach, Burglengenfeld, Parsberg, Lupburg, Wolfsegg und Köfering weisen dabei unterdurchschnittliche Werte der Pkw-Dichte (zwischen 411 und 580 Pkw je 1.000 Einwohner) auf. Dies trifft auch auf die beiden Oberzentren Regensburg (568 Pkw je 1.000 Einwohner) sowie Straubing (578) zu.

Demgegenüber sind in den Städten bzw. Gemeinden Laberweinting, Walderbach, Hagelstadt, Donaustauf, Zell, Brennberg, Barbing und Altenthann überdurchschnittliche Werte für die Pkw-Verfügbarkeit (zwischen 651 und 670 Pkw je 1.000 Einwohner) zu verzeichnen (vgl. Gesamtwerte für Bayern 541 und für die Bundesrepublik 503).

Die Pkw-Dichte aller im Nahverkehrsraum gelegenen Gemeinden und Städte ist in der Anlage dargestellt.

➔ Für den regionalen Nahverkehrsraum können insgesamt keine Trends in der Stadt-Umland-Differenzierung der Verteilung der Pkw-Dichte abgeleitet werden.

3.9 ÖPNV-relevante Strukturveränderungen seit 2000

Die Angaben zu den ÖPNV-relevanten Strukturveränderungen basieren auf den Ergebnissen der Befragung der Städte und Gemeinden im regionalen Nahverkehrsraum im Oktober 2006.

Bevölkerungsentwicklung

Von den im gesamten Nahverkehrsraum feststellbaren Bevölkerungszuwächsen konnten in der Region Regensburg insbesondere die im Südosten an die Stadt Regensburg angrenzenden Gemeinden Obertraubling, Neutraubling, Köfering (seit 2000 stieg in diesem Bereich die Bevölkerung um rund 1.300 Einwohner) sowie Lappersdorf profitieren. Weitere Schwerpunkte des Bevölkerungsanstieges sind in den Umlandgemeinden der Stadt Regensburg sowie Regenstauf und Bernhardswald festzustellen; die Zuwächse in den peripher gelegenen Landkreisgemeinden waren i. d. R. schwächer ausgeprägt. Deutliche Rückgänge der Bevölkerung sind in keiner Gemeinde des regionalen Nahverkehrsraumes zu verzeichnen.

Von steigenden Einwohnerzahlen in der Stadt Regensburg konnte in erster Linie der neugeschaffene Stadtteil Burgweinting im Südosten der Stadt profitieren. Zum Zeitpunkt der Analyse wohnen hier gut 8.000 EW, seit 1995 konnte hier die Bevölkerungszahl verdoppelt werden. Ziel ist die siedlungsstrukturelle Erweiterung von Burgweinting-West in den kommenden Jahren für bis zu 12.000 EW. Weiterer Siedlungsschwerpunkt der letzten Jahre war der Stadtwesten. In einigen nördlichen Stadtteilen stagnieren die Bevölkerungszahlen seit einigen Jahren, durch relevante Bevölkerungseinbußen ist kein Stadtteil Regensburgs gekennzeichnet.

Entwicklung von Wohn- bzw. Gewerbegebieten seit 2000

Eine bedeutende Erweiterung der Wohn- bzw. Gewerbebestandorte ist in der Stadt Regensburg die Weiterentwicklung des Wohn- und Gewerbebestandes Burgweinting.

In der Region Regensburg sind vor allem die Wohngebietserweiterungen „Höllacker“ in Lappersdorf mit 157 Wohneinheiten und „Heising II“ in Neutraubling mit 250 Wohneinheiten hervorzuheben.

Im Bereich der Gewerbebestandorte ist insbesondere das interkommunale Gewerbegebiet in Schwandorf-Kronstetten mit 30 ha Fläche zu nennen. In der Stadt

Straubing sind mit dem Hafen Straubing-Sand sowie dem Kompetenzzentrum für nachwachsende Rohstoffe wichtige Entwicklungen geschaffen worden.

Eine Übersicht über die Entwicklungen der Wohn- bzw. Gewerbegebiete mit mehr als 10 ha, 100 Wohneinheiten bzw. 50 Parzellen ist der Anlage zu entnehmen.

Bedeutende Entwicklungen im Einzelhandel seit 2000

In der Stadt Regensburg sind drei bedeutende Entwicklungen im Einzelhandel seit dem Jahr 2000 herauszustellen: die Neueröffnung der Regensburg Arcaden am Hauptbahnhof, der Umbau des KÖWE-Zentrums in Dechbetten/ Königswiesen und der Umbau des Alexcenters in Reinhausen. Desweiteren wurde das DEZ (Donaeinkaufszentrum) um ca. 7.000 qm Verkaufsfläche erweitert. Im Bereich Sulzfeldstraße wurde ein IKEA-Möbelhaus eröffnet.

Im regionalen Nahverkehrsraum (ohne Stadt Regensburg) wurden seit 2000 in Hemau, Wörth, Burglengenfeld, Neustadt a. d. Donau sowie in Riedenburg bedeutende Einzelhandelsstandorte entwickelt (siehe Anlage).

In der Stadt Straubing wurde mit dem Gewerbegebiet Erletzacker (Lebensmitteleinzelhandel, Baumarkt, Möbelmarkt und Elektrofachmarkt) ein zusätzlicher Anziehungspunkt im Einkaufsverkehr geschaffen.

→ Die bedeutenden ÖPNV-relevanten Strukturveränderungen (v. a. Bevölkerungsentwicklung sowie Entwicklung von Gewerbegebieten) spielten sich im Umlandbereich von Regensburg (Lappersdorf, Köfering, Neutraubling) sowie im Regensburger Stadtteil Burgweinting ab. Deutliche Bevölkerungsrückgänge sind in keiner Gemeinde des Nahverkehrsraums zu verzeichnen.

4 ÖPNV-Angebot im Bestand

Grundlage der Analyse des ÖPNV-Leistungsangebotes ist für die Linien im RVV der Fahrplan ab 13.09.2006. Für die Linien außerhalb des RVV gelten die im Januar 2007 gültigen Fahrpläne.

4.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Die Planung, Organisation und Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs im regionalen Nahverkehrsraum Regensburg liegt in der Zuständigkeit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) und ist damit nicht unmittelbarer Gegenstand des Regionalen Nahverkehrsplanes.

Da jedoch der SPNV und der Busverkehr ein sich ergänzendes System darstellen und aus planerischen Gründen eine Koordinierung des Busverkehrs und des SPNV sinnvoll ist, erfolgt eine komprimierte Darstellung des SPNV im Nahverkehrsraum.

Der Bahnverkehr im regionalen Nahverkehrsraum hat sowohl Binnenverkehrsfunktion als auch Verbindungsfunktion zu den Regionen Nürnberg, Ingolstadt, Landshut, Passau und München sowie zu den dortigen Knoten des Fernverkehrs.

Innerhalb des Nahverkehrsraumes schafft der SPNV neben schnellen Verbindungen in die Oberzentren Regensburg und Straubing auch Verbindungen in weitere zentrale Orte. Er bildet das Rückgrat der Verbindungen zentraler Orte, wobei allerdings nicht alle Mittelzentren angebunden sind (Kelheim, Neutraubling).

Es bestehen folgende Strecken im Schienenpersonennahverkehr im regionalen Nahverkehrsraum:

- Weiden/ Hof – Schwandorf – Regensburg (Kursbuchstrecke KBS 855)
- Schwandorf – Cham – Furth i. Wald (KBS 875),
- Nürnberg – Neumarkt – Regensburg – Straubing – Plattling (KBS 880),
- München/ Landshut – Eggmühl – Regensburg (KBS 930),
- Bogen – Straubing – Neufahrn (Gäubodenbahn, KBS 932) und

- Günzburg/ Ingolstadt – Saal a. d. D. – Bad Abbach – Regensburg (KBS 993).

Das SPNV-Grundangebot zum Zeitpunkt der Analyse (Fahrplanstand 13.09.2006) im regionalen Nahverkehrsraum ist der 60-Minuten-Takt. Es besteht von montags bis freitags weitestgehend ein Angebot zwischen 5.00 Uhr und 0.00 Uhr. Im Abend- bzw. Spätverkehr wird das Angebot teilweise ausgedünnt. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen gibt es auf allen Kursbuchstrecken im regionalen Nahverkehrsraum ein Angebot, das in der Regel einem 60-Minuten-Grundtakt, z. T. aber nur einem zweistündlichen Angebot entspricht.

Eine Darstellung über die Erschließung des regionalen Nahverkehrsraumes Regensburg durch den Schienenverkehr mit Personennahverkehrsangebot ist in der Anlage enthalten.

Bedeutendster Bahnhof und zentraler Umsteigepunkt im regionalen Nahverkehrsraum ist der Hauptbahnhof in Regensburg. Dort bestehen Verknüpfungen zwischen den verschiedenen SPNV-Linien im Nahverkehrsraum sowie zum Fernverkehr, zum Regionalbusverkehr sowie über die Haltestelle Albertstraße zum Stadtverkehr Regensburg.

Weitere Bahnhöfe und Haltepunkte mit Anbindung zum Busverkehr sind in der Stadt Regensburg die Haltepunkte Prüfening und Burgweinting, in der Region die Bahnhöfe bzw. Haltepunkte Hagelstadt, Eggmühl, Sinzing, Beratzhausen, Laaber, Deuerling, Undorf, Etterzhausen, Regenstauf, Sünching, Maxhütte-Haidhof, Schwandorf, Parsberg, Saal a. d. D., Abensberg, Neustadt a. d. Donau, Geiselhöring, Mallersdorf, Straubing und im erweiterten Verflechtungsbereich Bogen.

Eine Beschreibung der Bahnhöfe und Haltepunkte sowie eine Darstellung der Infrastruktur und Ausstattung sind in der Anlage zu Kap. 5.1 dargestellt.

4.2 Busverkehr

Der Busverkehr im Nahverkehrsraum übernimmt zahlreiche Funktionen, u. a. die Abwicklung vielfältiger Schulverkehre, die Anbindung zentraler Orte v. a. außerhalb der Schienenverkehrskorridore, den innerstädtischen Erschließungsverkehr sowie die Anbindung zu den SPNV-Verknüpfungspunkten.

Dabei hat der Regionalbusverkehr vorrangig die Aufgabe, im Nahverkehrsraum die Erschließung der Gemeinden und deren Anbindung an die Zentren und Verknüpfungspunkte herzustellen. Der Orts- und Nachbarortsverkehr der Stadt Regensburg gewährleistet die Anbindung der einzelnen Stadtteile von Regensburg

an die Innenstadt, die Anbindung der Stadtteile untereinander sowie die Erreichbarkeit regional wichtiger Ziele (z. B. Uni, DEZ). Im regionalen Nahverkehrsraum gibt es weitere lokale Stadt- bzw. Ortsverkehre in Straubing, Schwandorf, Regenstauf, Parsberg, Burglengenfeld, Teublitz, Nittendorf und Wörth-Brennberg. Deren Aufgabe ist auf die lokale Anbindung der Stadtteile an die jeweiligen Stadt-/ Gemeindezentren bzw. Verknüpfungspunkte ausgerichtet. Nahezu alle Linien im Nahverkehrsraum übernehmen Funktionen im Schulverkehr, z. T. ist das Fahrtenangebot komplett auf die Schulanfangs- und Schulentzeiten ausgerichtet, z. T. gibt es nur einzelne schulverkehrsrelevante Fahrten.

In den Nächten von Samstag auf Sonntag gibt es auf bestimmten Achsen Nachtschwärmer-Linien bzw. Discobus-Linien. Als zusätzliche Verkehre gibt es in verschiedenen Räumen bedarfsgesteuerte Angebote als Anruf-Sammel-Taxi (AST) oder Taxi-Bus.

Eine Übersicht über die relevanten Buslinien im regionalen Nahverkehrsraum sowie eine Übersicht über die detaillierten Leistungsparameter des Bedienungsangebotes sind der Anlage zu entnehmen.

Der Busverkehr im Untersuchungsraum wird überwiegend im Linienverkehr nach § 42 PBefG abgewickelt. Der Verkehr zu den weiterführenden Schulen ist zu einem Großteil in den Linienverkehr integriert. Darüber hinaus gibt es im Nahverkehrsraum auch freigestellte Schülerverkehre, umfangreiche Werksverkehre z. B. zum BMW-Werk und sonstige Verkehre (z. B. Flughafenbusse, Sonderverkehre zu Festen), die nicht Bestandteil der regionalen Nahverkehrsplanung sind.

4.2.1 Busverkehr in der Region Regensburg

4.2.1.1 Bedienungsangebot Regionalbusverkehr

In der Region Regensburg verkehren rund 170 Linien im Regionalbusverkehr, die mit unterschiedlicher Bedeutung und differenzierten Verkehrsfunktionen Bestandteil der regionalen Verflechtungen zum Oberzentrum Regensburg sind. Auf 16 Linien bzw. Linienabschnitten im Regionalbusverkehr im regionalen Nahverkehrsraum Regensburg ist an Werktagen tagesdurchgängig ein regelmäßiges, vertaktetes Angebot (20-, 30- oder 60-Minuten-Takt) gegeben (siehe Anlage). Diese Linien verkehren mit Ausnahme der Linien 1 und 2 der Verkehrsgemeinschaft Landkreis Kelheim alle in radialer Ausrichtung zum Oberzentrum Regensburg.

Diese Linien bieten auch an schulfreien Tagen ein weitgehend identisches Fahrtenangebot, sodass auf diesen o. g. Relationen ein strukturiertes und aus Fahrgastsicht leicht nachvollziehbares Angebot besteht.

In Ergänzung zu diesen angebotsorientierten Verkehren gibt es weitere bedarfsorientiert verkehrende Linien mit sehr unterschiedlichen Angeboten, von regelmäßig verkehrenden Linien bis zu reinen Schulverkehrslinien.

Weitere acht Linien mit einem taktorientierten Angebot⁹¹ verkehren im Nahverkehrsraum mit Ausrichtung auf die übrigen Zentren sowie als Zubringerverkehre zu den vertakteten Linien. Diese Linien sind in der Anlage dargestellt.

Der Bedienungszeitraum der einzelnen Linien im regionalen Nahverkehrsraum gestaltet sich in Abhängigkeit ihrer Verkehrsfunktion sehr unterschiedlich. Ein großer Teil der Linien hat einen Bedienungszeitraum an Werktagen (Montag – Freitag) von ca. 5.00 Uhr bis 19.00 bzw. 20.00 Uhr, z. T. bis 23.00 Uhr.

Auf elf Linien in Stadt und Landkreis Regensburg gibt es in den Nächten von Samstag auf Sonntag eine Fahrt als Nachtschwärmerlinie ab der zentralen Haltestelle Regensburg Albertstraße/ Hauptbahnhof zwischen 1.00 Uhr und 1.30 Uhr. Diese verkehren mit Ausnahme der Linie N1, die nur im Stadtgebiet Regensburg den Bereich Prüfening bedient, auf den relevanten Stadt-Umland-Relationen.

Das Liniennetz des Regionalbusverkehrs ist in Karte 10 dargestellt. Deutlich wird die Ausrichtung des Liniennetzes innerhalb des Landkreises Regensburg auf das Oberzentrum Regensburg und in geringerem Maße auf das Mittelzentrum Neutraubling. Der Regionalbusverkehr endet in Regensburg i. d. R. im Bereich des Hauptbahnhofs und stellt auch Verbindungen zum SPNV sowie zum Stadtverkehr her. Die Regionalbuslinien außerhalb des Landkreises Regensburg sind weitestgehend auf die dortigen Zentren bzw. Bahnhöfe ausgerichtet (Schwandorf, Straubing, Bogen, Mallersdorf-Paffenberg, Saal a. d. Donau, Abensberg, Kelheim, Parsberg).

Karte 10 (Region): Liniennetz Regionalverkehr

Die Linien, auf denen an Werktagen (Montag – Freitag) nach 19.00 Uhr noch ein Fahrtenangebot vorhanden ist, sind der Karte 11 zu entnehmen.

⁹¹ regelmäßiges stündliches bzw. zweistündliches Angebot, das jedoch aufgrund wechselnder Abfahrtsminuten bzw. Bedienungslücken nicht als Taktverkehr bezeichnet werden kann.

Karte 11 (Region): Liniennetz Regionalverkehr Montag – Freitag nach 19.00 Uhr

An Samstagen und Sonntagen ist auf den Hauptverkehrsrelationen im regionalen Nahverkehrsraum ein Angebot vorhanden. Die Linien, die an Samstagen bzw. an Sonntagen verkehren, sind in den Karten 12 und 13 dargestellt.

Karte 12 (Region): Liniennetz Regionalverkehr Samstag**Karte 13 (Region): Liniennetz Regionalverkehr Sonn- und Feiertag**

4.2.1.2 Bedienungsangebot in den Stadt- bzw. Ortsbusverkehren

Der Stadtverkehr Straubing umfasst vier Linien, die weitgehend im 60-Minuten-Takt und in der HVZ im 30-Minuten-Takt das Stadtgebiet erschließen. Der Bedienungszeitraum reicht von 6.00 bis 19.00 Uhr von Montag bis Samstag. Zentrale Umsteigehaltestelle ist der Ludwigsplatz. Drei Linien fahren über den Bahnhof und schaffen dort eine Umsteigemöglichkeit zum Schienenverkehr und regionalen Busverkehr. An Schultagen gibt es auf weiteren drei Linien einzelne Fahrten.

Im Landkreis Regensburg gibt es für Regenstauf und den Ortsteil (OT) Diesenbach einen Citybus mit dichtem Fahrtenangebot. Dieser verkehrt von Montag bis Freitag zwischen 6.00 und 19.00 Uhr sowie an Samstagen zwischen 7.00 und 14.00 Uhr im attraktiven 30-Minuten-Takt, verbindet die Orte Regenstauf und Diesenbach und bindet sie an den Bahnhof an.

In Nittendorf übernehmen zwei Linien mit bedarfsorientierten Fahrten eine Ortsverkehrsfunktion. Die Linien verkehren montags bis freitags zwischen 7.00 und 17.00 Uhr sowie an Samstagen mit einzelnen Fahrten.

Die Verbindung der Orte Brennberg und Wörth wird durch eine Linie sichergestellt, die mittwochs und freitags mit jeweils zwei Fahrtenpaaren verkehrt.

In der Stadt Schwandorf gibt es zwei Citybus-Linien, die im 60-Minuten-Takt von Montag bis Freitag zwischen 6.00 und 19.00 Uhr als Ringlinien verkehren. An Samstagen gibt es jeweils drei Fahrtenpaare. Am Bahnhof ZOB bestehen Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem regionalen Busverkehr sowie zum Schienenverkehr.

Das Ortsbussystem Burglengenfeld umfasst 9 Linien, die die Stadt und das Umland erschließen. Die Linien verkehren nur an Schultagen mit einzelnen bedarfsorientierten Fahrten.

In Teublitz gibt es eine Linie, die als Ortslinie verkehrt. Einzelne Fahrten verkehren bedarfsorientiert überwiegend an Schultagen auf unterschiedlichen Linienwegen. Die Linie wird auch an Samstagen bedient.

Die VGN-Linien 530, 531 und 536 verkehren als Stadtverkehr Parsberg mit einem zweistündlichen Angebot von Montag bis Freitag zwischen 6.00 und 18.00 Uhr.

4.2.1.3 Leistungsdaten

Der Regionalbusverkehr im RVV hat eine Leistung von insgesamt ca. 7,4 Mio. Wagenkilometer im Jahr, davon 6,6 Mio. Wagenkilometer im Bereich der GFN. Eine vergleichsweise hohe Fahrleistung wird auf den Linien RVV-41 (rund 830.000 Wagenkilometer pro Jahr) sowie RVV-30/ 31 (etwa 510.000 Wagenkilometer) und RVV-5 (rund 490.000 Wagenkilometer) erbracht.

Eine vollständige Übersicht über die Linien im RVV ist der Anlage zu entnehmen.

Leistungsdaten zu Linien, die nicht in den RVV integriert sind, wurden im Rahmen einer schriftlichen Befragung im Januar/ Februar 2007 von den jeweiligen Verkehrsunternehmen abgefragt.⁹² Die Linien VLK-1 mit rund 230.000 km/ Jahr und VLK-10 mit rund 225.000 km/ Jahr haben eine vergleichsweise hohe Jahresfahrleistung. Eine Darstellung der vorhandenen Daten ist in der Anlage gegeben.

4.2.1.4 Sonstige Verkehrsangebote

Zusätzlich zum bisher dargestellten Busverkehr werden in der Region Regensburg weitere bzw. spezielle Angebote im öffentlichen Verkehr angeboten.

Der RVV hält auf einer Linie im Landkreis Regensburg einen Anruf-Sammel-Taxi-Verkehr vor. Die Linie bedient am Samstagabend den Bereich südöstlich der Stadt Regensburg (Mintraching, Aufhausen, Sünching).

Im Bereich der Stadt Straubing gibt es außerhalb des Bedienungszeitraumes der Stadtbuslinien ein Anruf-Sammeltaxi-Angebot, das stündlich verkehrt (während der gesamten Nacht).

⁹² Aufgrund der geringen Rücklaufquote sind nachfolgend nicht alle Verkehre außerhalb des RVV mit Relevanz für den regionalen Nahverkehrsraum Regensburg aufgeführt.

Darüber hinaus gibt es im regionalen Nahverkehrsraum weitere Verkehrsangebote für bestimmte Nutzergruppen, z. B. Disco-Busse, Freizeit-Busse, Werksverkehre, Flughafen-Shuttle, etc. Disco-Busse werden in den Bereichen Hohenfels/ Lupburg in Richtung Neumarkt sowie in den Bereichen Wiesenfelden/ Mellersdorf in Richtung Straubing betrieben. Im Landkreis Regensburg ist bis 2006 eine Disco-Bus-Linie im Bereich Allersdorf – Schierling konzessioniert.

Ein spezielles Angebot als Freizeit-Bus ist im Nahverkehrsraum zwischen Nittenau und Schwandorf, zwischen Falkenstein und Regensburg (Fahrradbus) sowie zwischen Regensburg und Riedenburg (Fahrradbus) vorhanden.

4.2.1.5 Umsetzungsbilanz der Maßnahmen seit dem Jahr 2000

Eine Übersicht über alle seit 2000 umgesetzten Maßnahmen ist der Anlage zu entnehmen.

Angebotsbezogene Maßnahmen

Im Regionalbusverkehr des RVV wurden seit 2000 eine Vielzahl an Maßnahmen umgesetzt. Die wesentlichen Maßnahmen betreffen die Einrichtung der Nachtschwärmerlinien, die Neuorganisation des ÖPNV-Angebotes im Bereich Bad Abbach – Regensburg, die Anpassung des Angebotes an die geänderten Ladenöffnungszeiten, die Neuorganisation des Linienverkehrs für den südlichen Bereich des Landkreises Regensburg sowie Anpassungen an den geänderten Bedarf im Schülerverkehr. Eine detaillierte Darstellung der relevanten angebotsbezogenen Maßnahmen im Regionalbusverkehr im RVV-Gebiet ist der Anlage zu entnehmen.

Im Landkreis Straubing-Bogen wurden seit 2000 Fahrplanverdichtungen eingeführt, insbesondere Nachmittagsfahrten für Schüler des achtstufigen Gymnasiums.

Im Landkreis Kelheim konnten in diesem Zeitraum neben Anpassungen an den geänderten Bedarf im Schülerverkehr (z. B. G8, Herstellung von Anschlussbeziehungen am Nachmittag für Berufsschüler) mit den Maßnahmen „Verbesserung der Anbindung von Bad Abbach (Umstrukturierung der RVV 16, Einrichtung der RVV 19 "Uni-Linie)" und „Einführung eines Umweltabos für den ganzen Landkreis (12 Monate fahren, 8 Monate bezahlen)" positive Reaktionen durch die Fahrgäste erreicht werden. Verschiedene Einsparungsmaßnahmen (z. B. Streichung von Linien bzw. einzelnen Fahrten, Wegfall des Zuschusses für den Nachtverkehr und dadurch reduzierter Fahrplan, Wegfall des Wochenend-

verkehrs) wurden durch die Fahrgäste negativ bewertet.⁹³ Seit 2009 verkehrt zwischen Kelheim und Abensberg zur Erschließung touristischer Sehenswürdigkeiten an Sonn- und Feiertagen sowie durch zusätzliche Fahrten an Samstagen ein Freizeitbus.

Seit 01.01.2009 gilt im Landkreis Kelheim auf der Schiene bis nach Neustadt a. d. Donau und auf der Busstrecke zwischen Saal a. d. Donau und Kelheim der RVV-Tarif. Auf Relationen, die zwischen Saal a. d. Donau und Kelheim nur im Binnenverkehr befahren werden, gilt der Tarif der VLK.

In den anderen Landkreisen und der Stadt Straubing wurden im betrachteten Zeitraum keine wesentlichen angebotsbezogenen Maßnahmen umgesetzt.

Infrastrukturmaßnahmen

Infrastrukturmaßnahmen, die seit 2000 im Regionalverkehr umgesetzt wurden, betreffen hauptsächlich die Einrichtung neuer Haltestellen sowie den Bau neuer Fahrgastunterstände. Neue Park-and-ride- bzw. Bike-and-ride-Anlagen sind in Deining Bahnhof, Donaustauf, Etterzhausen Bahnhof, Gundelshausen Bahnhof, Seubersdorf Bahnhof, Undorf Bahnhof, Schwandorf Bahnhof, Beratzhausen Bahnhof, Deuerling Bahnhof, Hagelstadt Bahnhof, Köfering Bahnhof, Laaber Bahnhof, Mausheim Bahnhof, Obertraubling Bahnhof, Parsberg Bahnhof, Maxhütte-Haidhof Bahnhof sowie in Sinzing Bahnhof entstanden. Eine Übersicht über sämtliche Infrastrukturmaßnahmen im RVV-Gebiet seit 2000 ist der Anlage zu entnehmen.

Am Bahnhof Schwandorf wurde in 2001 ein neuer ZOB gebaut. In Sinzing wurde 2005 im Ortskern und in Undorf 2003 jeweils ein neuer Schienenhaltepunkt gebaut.

Am Bahnhof in Maxhütte-Haidhof wurde 2004 am Vorplatz ein neues Busterminal in Betrieb genommen.

In der Stadt Straubing wurde in 2001 die Haltestellensituation am Ludwigsplatz (Zentrum) verbessert sowie im Bereich der Fahrzeuge alle Niederflurbusse mit Rollstuhlrampen nachgerüstet.

Nach Informationen der Landkreise Schwandorf, Cham und Kelheim sind im jeweiligen Kreisgebiet keine weiteren Maßnahmen seit 2000 umgesetzt worden.

⁹³ Quelle: Auftaktgespräch mit dem Landkreis Kelheim am 23. Januar 2007.

4.2.1.6 Bilanz der aktuellen Nahverkehrspläne der Aufgabenträger

Im Folgenden werden die Nahverkehrspläne der Aufgabenträger, die bereits einen NVP aufgestellt haben, im Hinblick auf die Umsetzung der dort vorgeschlagenen Maßnahmen bilanziert.

Landkreis Schwandorf

Der Nahverkehrsplan des Landkreises Schwandorf stammt aus dem Jahr 1993. Es werden folgende relevante Maßnahmen im Teilbereich des regionalen Nahverkehrsraumes Regensburg vorgeschlagen:

Tabelle 13: Maßnahmen im NVP Landkreis Schwandorf 1993 – Teilbereich des RNVR

Maßnahmen	Bilanz
Auf der Relation Neunburg – Nittenau – Regensburg Einrichtung einer zusätzlichen Fahrt am Vormittag und Mittag und einer zusätzlichen Rückfahrt am Nachmittag	in 2001 umgesetzt
Einbindung von Schwandorf, Städtedreieck und Nittenau in den RVV	Linien 41 und 43 sind im RVV integriert
Zentraler Omnibusbahnhof mit P+R-Anlagen in Schwandorf	in 2001 umgesetzt

Quelle: Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Schwandorf, 1993

Landkreis Kelheim

Der Nahverkehrsplan für den Landkreis Kelheim stammt aus dem Jahr 1997. Dort werden folgende für den Teilbereich des regionalen Nahverkehrsraumes Regensburg relevante Maßnahmen festgesetzt:

Tabelle 14: Maßnahmen im NVP Landkreis Kelheim 1997 – Teilbereich des RNVR

Maßnahmen	Bilanz
Fahrzeitverkürzung auf der Relation Riedenburg – Regensburg für Berufspendler	nicht umgesetzt
gestraffte Verbindung Hemau – Riedenburg durch Gemeinschaftskonzession der relevanten Linien	nicht umgesetzt
Umgestaltung der Linien RVV 25/ RVV 22	in 2005 umgesetzt
Umstrukturierungsbedarf der Linie RVV 16 (Fahrzeitverkürzung)	in 2002 umgesetzt
RVV-Linie 19	ÖPNV-Angebot seit 2001/ 02

Quelle: VLK-Verkehrsgemeinschaft Landkreis Kelheim, Nahverkehrsplan für den Landkreis Kelheim, 1997

Landkreis Cham

Im aktuellen Nahverkehrsplan des Landkreises Cham aus dem Jahr 2004 wird für den Teilbereich des regionalen Nahverkehrsraumes Regensburg folgende Maßnahme empfohlen.

Tabelle 15: Maßnahmen im NVP Landkreis Cham 2004 – Teilbereich des RNVR

Maßnahme	Bilanz
Einführung neuer Kurse bzw. die Modifikation bestehender Kurse (Linie 818) mit einer Fahrzeit von ca. 60 Minuten in den Hauptverkehrszeiten in die Lastrichtung (Verbindung von Falkenstein, Zell und Wald nach Regensburg). Das Angebot auf der Linie 818 soll auf einen reinen 2-h-Takt modifiziert werden.	nicht umgesetzt

Quelle: Landkreis Cham, Bearbeitung durch gevas humberg & partner – München, Nahverkehrsplan Landkreis Cham, 2004

Stadt Straubing

Aussagen im Nahverkehrsplan der Stadt Straubing 2005 beziehen sich weitestgehend auf den Stadtverkehr Straubing und haben keine direkten Auswirkungen auf den regionalen Nahverkehrsraum Regensburg.

4.2.2 Busverkehr in der Stadt Regensburg

4.2.2.1 Bedienungsangebot im Orts- und Nachbarortsverkehr

Der Orts- und Nachbarortsverkehr der Stadt Regensburg umfasst 27 Linien, von diesen verkehren elf Linien mindestens im 20-Minuten-Takt.

Das ÖPNV-Netz der Stadt Regensburg besteht im Kerngerüst aus den Linien der RVB (25 Linien, inkl. Schul- und Unilinen) mit ihren Hauptaufgaben im Orts- und Nachbarortsverkehr. Dieses wird ergänzt durch die Linien der Kooperationspartner der GFN im überwiegend stadtgrenzüberschreitenden Verkehr. Ergänzend werden AST-Verkehre zur Erschließung der Siedlungsbereiche Großprüfening und Irl sowie interimswise (ab 2008) für Stadtamhof eingesetzt.

Die Netzstruktur zeichnet sich durch die klare radiale Ausrichtung auf die Innenstadt mit langlaufenden Durchmesserlinien aus. Nur die Regionalbuslinien enden im Stadtzentrum.

Die Haltestelle Albertstraße bildet zusammen mit dem Ernst-Reuter-Platz und dem Hauptbahnhof den zentralen Haltestellenbereich der Stadt. Während der

Hauptbahnhof in erster Linie als Endhaltestelle für den Regionalbusverkehr dient, fungiert die in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofs gelegene Haltestelle Albertstraße als „Drehscheibe“ für den Stadt- und Nachbarortsverkehr, welche von einem Großteil der Stadtverkehrslinien angefahren wird. Weitere wichtige Haltestellen sind Arnulfplatz, Dachauplatz, Galgenbergbrücke und Stobäusplatz.

Die Erschließung der Altstadt erfolgt in einer mehrpoligen Anbindung. Mit wenigen Ausnahmen bedienen alle innenstadtorientierten Stadtverkehrslinien die östliche Innenstadtachse D.-Martin-Luther-Straße/Dachauplatz. Während die Linien 3, 8 und 9 die Donau über die Eiserne Brücke überqueren um dann die Anbindung der nordöstlichen Stadtbezirke sicherzustellen, bedienen die Linien 1, 2, 6 und 11 über die nördlich der Altstadt verlaufende Thundorfer Straße/ Kepler Straße die Haltestelle Arnulfplatz, welche die zentrale Anbindung an die westliche Altstadt darstellt.

Die für den Individualverkehr gesperrte Steinernen Brücke ermöglichte bis zu ihrer Sperrung⁹⁴ den nördlichen Stadtteilen Stadtamhof, Steinweg-Pfaffenstein und Reinhausen sowie den angrenzenden Gemeinden des Landkreises Regensburg entlang der Linien 12, 13 und 17 (insbesondere Lappersdorf) eine direkte Anbindung an die Altstadt bzw. an den Hauptbahnhof. Die von der Sperrung der Steinernen Brücke betroffenen Buslinien 4, 12, 13 und 17 müssen derzeit über die Nibelungenbrücke umgeleitet werden.

Aufgrund der sternförmigen Ausrichtung des Busnetzes sind die Ziele in der Innenstadt aus allen Stadtbezirken ohne Umstieg erreichbar, die wichtigsten anderen Ziele im Stadtgebiet (Universität, Klinikum) sind i. d. R. mit einmaligem Umstieg erreichbar.

Die zentrale Erschließung der Regensburger Altstadt wird seit der Herausnahme von vier Durchmesserlinien (1998) von einer Altstadtbuslinie übernommen, welche seit dem Jahr 2006 im 10-Minuten-Takt verkehrt. Bis zu diesem Zeitpunkt wurde ein Bedienungsangebot im ca. 7-Minuten-Takt vorgehalten. Die Haltestellen Arnulfplatz, Bismarckplatz und Albertstraße/ Maximilianstraße werden sowohl von der Altstadtbuslinie als auch von anderen Stadtverkehrslinien bedient, so dass Verknüpfungen zwischen Altstadtbus und den Linien des Orts- und Nachbarortsverkehrs möglich sind.

⁹⁴ Seit 01.08.2008 ist die Steinernen Brücke aus Sicherheitsgründen für sämtlichen Kfz-Verkehr gesperrt.

Karte 14 (Stadt): Liniennetz Stadt- und Nachbarortsverkehr Regensburg

Im Stadtverkehr wird auf den Hauptlinien in der Regel montags bis freitags ein 10-Minuten-Takt vorgehalten:

- Linie 1 (Prüfening – Pommernstraße)
- Linie 2 (Karl-Stieler-Straße – Schwabenstraße)
- Linien 6 (Wernerwerkstraße - Klinikum) von 06.30 - 10.00 und 15.00 bis 18.00 Uhr; an 150 Vorlesungstagen wird der 10-Minuten-Takt zwischen 10.00 und 15.00 Uhr auf dem Streckenabschnitt Klinikum - Arnulfsplatz weitergeführt,
- Linie 10 (Königswiesen – An der Irlter Höhe).

In der HVZ verkehren außerdem die Linie 8 (Ziegetsdorf – Albertstraße) und Linie 3 (Humboldtstraße – Albertstraße) auf bestimmten Linienabschnitten im 10-Minuten-Takt.

Auf den meisten anderen Linien im Stadtverkehr ist der 20-Minuten-Takt vorherrschend.

Der Bedienungszeitraum erstreckt sich montags bis samstags auf den Hauptlinien im Stadtverkehr in der Regel von 5.00 Uhr bis 24.00 Uhr. Lediglich bei der Linie 7 endet der Bedienungszeitraum bereits gegen 21.00 Uhr, einige ergänzende Stadtverkehrslinien (1A, 4A, 8A und 8B) verkehren lediglich als Verstärkerlinie während der Hauptverkehrszeit im Wesentlichen in Ausrichtung auf die Schulzeiten. Der Bedienungszeitraum des Altstadt-Busses orientiert sich an den Ladenöffnungszeiten.

Am Samstag wird von 5.00 bis 18.00 Uhr (NVZ) auf allen wichtigen Relationen der 20-Min.-Takt angeboten, die Linie 1 verkehrt zwischen 10.00 Uhr und 15.00 Uhr alle 15 Minuten.

Am Sonn-/ Feiertag beginnt der Fahrbetrieb auf den meisten Linie gegen 6.00 Uhr bzw. 6.30 Uhr. An Sonn- und Feiertagen sowie auch während der SVZ wird auf den wichtigsten Verbindung- und Erschließungsrelationen ein 30-Minuten-Takt angeboten, auf den ergänzenden Linien ist der 60-Minuten-Takt vorherrschend.

Eine Darstellung des Linienangebotes im Orts- und Nachbarortsverkehr der Stadt Regensburg ist der Anlage (zu Kap. 4.2.1) zu entnehmen.

Der Regionalbusverkehr beginnt und endet am Regensburger Hauptbahnhof und verkehrt von dort in die umliegenden Gemeinden. Einigen Linien des Regionalverkehrs übernehmen zusätzlich Stadtverkehrsaufgaben in Regensburg.

- Stadtverkehrsaufgaben in Regensburg übernimmt in erster Linie die Linie 13, die alle 20 Minuten aus Richtung Lappersdorf kommend die Verbindung der Stadtteile Steinweg – Pfaffenstein und Stadtamhof in die Altstadt und zum Bahnhof herstellt(seit der Sperrung der Steinernen Brücke im August 2008 muss die Linie über die Nibelungenbrücke umgeleitet werden, wodurch eine direkte Bedienung von Stadtamhof nicht mehr erfolgen kann)⁹⁵.
- Die Erschließung des westlichen Teils von Stadtamhof gewährleistet die Linie 17, die ebenfalls aus dem Landkreis Regensburg kommend nach Regensburg fährt(seit der Sperrung der Steinernen Brücke im August 2008 muss die Linie über die Nibelungenbrücke umgeleitet werden und kann vorübergehend keine Erschließungsfunktion mehr für Stadtamhof übernehmen)⁹⁶.
- Die von Nordwesten kommende Linie 12 stellt die Anbindung der Stadtbezirke Ober- und Niederwinzer, Pfaffenstein und Stadtamhof an die östliche Altstadt her(seit der Sperrung der Steinernen Brücke im August 2008 muss die Linie über die Nibelungenbrücke umgeleitet werden, wodurch eine direkte Bedienung von Stadtamhof nicht mehr erfolgen kann)⁹⁷.
- Die von Osten kommende Linie 5 übernimmt alle 20 Minuten die Anbindung des Stadtbezirks Schwabelweis und des Gewerbeparks an den ÖPNV und stärkt die Verbindung des Stadtbezirks Weichs an die östliche Innenstadt und an den Hauptbahnhof.
- Aus Richtung Süd-Osten stellen die jeweils im 30-Minuten-Takt verkehrenden Regionalverkehrslinien 30 und 31 die Anbindung aus dem Ostenviertel sowie aus südlicher Richtung die Anbindung von Burgweinting in Richtung Zentrum her.

Die Linien 16, 19, 26, und 27 kommen über Pentling und Sinzing in das Stadtgebiet und bedienen den südwestlichen Teil des Stadtgebietes. Die nordwestlich

⁹⁵ Für die Erschließung von Stadtamhof wurde insbesondere für die mobilitätseingeschränkten Fahrgäste zwischen Stadtamhof und Altstadt/ Hauptbahnhof ein Anrufsammeltaxi eingerichtet

⁹⁶ Für die Erschließung von Stadtamhof wurde insbesondere für die mobilitätseingeschränkten Fahrgäste zwischen Stadtamhof und Altstadt/ Hauptbahnhof ein Anrufsammeltaxi eingerichtet

⁹⁷ Für die Erschließung von Stadtamhof wurde insbesondere für die mobilitätseingeschränkten Fahrgäste zwischen Stadtamhof und Altstadt/ Hauptbahnhof ein Anrufsammeltaxi eingerichtet

des Stadtgebietes gelegenen Orte Hainsacker und Lappersdorf werden zusätzlich zur Linie 13 durch die Linien 14 und 15 erschlossen. Diese Linien stärken außerdem das Angebot im Stadtbezirk Steinweg - Pfaffenstein. Von Nordosten kommen die Linien 34 und 35 aus Falkenstein und Wulkersdorf ins Stadtgebiet. Die Verbindung von Osten in Richtung Zentrum wird, zusätzlich zu den erwähnten Linien 30 und 31, durch die Linien 32, 33 (alle über B8) und die Linien 36, 37, 63 aus Richtung Tegernheim/ Donaustauf gestärkt.

Eine Übersicht über alle relevanten Linien mit einer detaillierten Darstellung über die Leistungsparameter des Bedienungsangebotes sind den Liniensteckbriefen in der Anlage zu entnehmen.

Karte 15 (Stadt): Liniennetz und Bedienungsangebot Stadt- und Nachbarortsverkehr Regensburg nach Strecken (HVZ)

Karte 16 (Stadt): Liniennetz und Bedienungsangebot Stadt- und Nachbarortsverkehr Regensburg nach Strecken (NVZ)

Karte 17 (Stadt): Liniennetz und Bedienungsangebot Stadt- und Nachbarortsverkehr Regensburg nach Strecken (SVZ)

4.2.2.2 Sonstige Verkehrsangebote

In der Nacht von Samstag auf Sonntag gibt es im RVV ein zusätzliches Nachtschwärmer-Angebot. Zwischen 1.00 Uhr und 2.45 Uhr werden auf 11 Nachtlinien je eine Fahrt von Regensburg Albertstraße/Hauptbahnhof sternförmig in den Landkreis durchgeführt, wodurch auch das Stadtgebiet abgedeckt wird.

Die ÖPNV-Anbindung an die Innenstadt aus den Siedlungsbereichen Irl und Großprüfening, welche nicht durch den Linienverkehr des RVV erschlossen sind, wird ganztags durch einen AST-Verkehr gewährleistet. Des Weiteren verkehrt in Folge der Sperrung der Protzenweiherbrücke und der Steinernen Brücke seit Herbst 2008 vorübergehend ein Anrufsammeltaxi zwischen dem nicht mehr mit Linienbussen bedienbaren Stadtteil Stadtamhof und der Altstadt/ Hauptbahnhof.

4.2.2.3 Leistungsdaten im Stadtverkehr Regensburg

Auf einem Liniennetz von rund 145 Kilometern wird im Linienverkehr der Stadt Regensburg eine jährliche Verkehrsleistung von rund 5,0 Mio. Nutzwagenkilometer erbracht. Linien mit mehr als 400.000 Nutzwagen-Kilometern jährlich sind

- Linie 1 652.213 Nutzwagen-Km
- Linie 2 502.580 Nutzwagen-Km
- Linie 3 483.663 Nutzwagen-Km
- Linie 6 454.664 Nutzwagen-Km
- Linie 8 540.191 Nutzwagen-Km
- Linie 10 454.268 Nutzwagen-Km
- Linie 11 457.331 Nutzwagen-Km

Eine vollständige Auflistung über Linienlängen und Nutzwagen-Kilometer der einzelnen im Stadtverkehr betriebenen Linien ist der Anlage zu entnehmen.

4.2.2.4 Umsetzungsbilanz der Maßnahmen seit dem Jahr 2000

Angebotsbezogene Maßnahmen

Im Jahr 1995 wurde, basierend auf den Daten zur Gesamtmobilität in Regensburg, eine umfangreiche Netzumstellung realisiert. Seit dieser umfassenden Netzumstellung wurden nur geringfügige Veränderungen im Busnetz vorgenommen. Seit dem Jahr 2000 wurden lediglich in einzelnen Bereichen kleinere Anpassungen zur weiteren Optimierung vorgenommen.

Seit der Verlegung der Linien aus der Altstadt im Jahr 1998 übernimmt der Altstadtbus die innere ÖPNV-Erschließung der Altstadt. Seit dem Jahr 2006 verkehrt dieser verdichtet im 10-Minuten-Takt, vorher im 6-Minuten-Takt.

In den letzten Jahren wurden folgende Änderungen im Liniennetz und im Bedienungsangebot realisiert:

- 2005 wurde die Linie 7 im südlichen Abschnitt im Bedienungsangebot verdichtet (Burgweinting-Ost und BMW-Werk),

- seit Januar 2004 verkehrt die Linie 11S zwischen Hbf. und Universität,
- seit Sommersemester 2006 werden die div. Fahrplanverdichtungen (Linie 4 und 6) auch während der Vorlesungszeiten im Sommersemester gefahren,
- seit 2006 wird auf den Linien 1, 2 und 10 in den Sommerferien tagsüber der 10-Minuten-Takt auf einen 15-Minuten-Takt angepasst.
- seit dem Wintersemester 2007/2008 wurde die Linie 2 am südwestlichen Liniende aufgesplittet in einen Linienweg 2A, der auf dem bisherigen Weg die Endhaltestelle Karl-Stieler-Straße erreicht und einen Linienweg 2B, der ab Haltestelle Boelckestraße über die Universität zur Endhaltestelle Karl-Stieler-Straße geführt wird.

Nach Umbau des KÖWE-Einkaufszentrums in Dechbetten wurde im Januar 2007 die Linienführung der Linie 10 zwischen 9 und 18 Uhr auf die Gesslerstraße verlagert. In Ausrichtung auf den Schulverkehr wird zu den hierfür relevanten Zeiten die alte Linienführung weiterhin beibehalten.

Infrastrukturmaßnahmen

In der Stadt Regensburg sind seit dem Jahr 2000 die in Tabelle 16 dokumentierten Infrastrukturmaßnahmen umgesetzt worden.

Tabelle 16: Infrastrukturmaßnahmen in der Stadt Regensburg seit 2000

2001
Fahrradabstellanlage auf dem Bahnhofsvorplatz Süd
2002
Oberflächengestaltung auf der Einhausung BAB A3 „P+R-Anlage West“
Touristenbusparkplatz Bäckergergasse
2005/2006
Bushalt Siemens/ Max-Planck-Straße inkl. Unterführung zw. Siemens-Werkgelände und Siemens-Mitarbeiterparkplatz (RVV-Haltestellenname „Siemens Eingang Süd“)
2006
Eröffnung SPNV-Haltestelle Burgweinting (Neubau)

Quelle: Stadt Regensburg, Tiefbauamt; November 2006

Darüber hinaus wurden seit dem Jahr 1998 umfangreiche Maßnahmen im Bereich der Busbeschleunigung realisiert. Bis zum Jahr 2006 wurden bereits 71 Lichtsignalanlagen mit einer Busbevorrechtigung ausgestattet.⁹⁸ Darüber hinaus

⁹⁸ Quelle: Stadt Regensburg, Stadtplanungsamt; Stand Oktober 2006

sind in den vergangenen Jahren in verschiedenen Bereichen der Stadt Busspuren realisiert worden (z. B. Landshuter Straße).

4.3 Nachfrage und Einnahmensituation

Im Jahr 2006 wurden im Verbundgebiet des RVV insgesamt 31,7 Mio. Personen befördert. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Nachfrage um 0,8 % gesteigert.⁹⁹

Die im Verkehrsmodell der Stadt Regensburg¹⁰⁰ auf Basis der Netzumlegung einer Quell-Ziel-Matrix ermittelte Streckenbelastung für die RVV-Linien ist in der Karte 18 und der Karte 19 dargestellt.

Karte 18 (Region): ÖPNV-Nachfrage im Stadt-Umland-Bereich Regensburg (Streckenbelastung am Werktag)

Karte 19 (Stadt): ÖPNV-Nachfrage in Regensburg (Streckenbelastung am Werktag)

Die nachfragestärkste Linie ist mit großem Abstand die RVV-Linie 1 gefolgt von den RVV-Linien 2, 6, 11 und 8.

Die SPNV-Linien mit der größten Fahrgastbesetzung im regionalen Nahverkehrsraum Regensburg sind die Linien 930 (Regensburg – Landshut) und 880 (Regensburg – Nürnberg).¹⁰¹

Im Regionalbusverkehr der RBO sind die nachfragestärksten Linien die Linien 6022 (Saal a. d. D. – Dietfurt), 6018 (Mainburg – Kelheim), 6036 (Saal a. d. D. – Hemau), 6072 (Cham – Regensburg) und 6024 (Straubing – Regensburg).¹⁰²

Für den Regionalbusverkehr des RVV liegen keine linienbezogene Nachfragezahlen vor.

⁹⁹ Quelle: Angaben des RVV vom 27.03.2007

¹⁰⁰ Quelle: VISUM-Verkehrsmodell Stadt Regensburg, Verkehrsuntersuchung Großraum Regensburg, 2005; Bearbeitung: transver GmbH

¹⁰¹ Quelle: BEG, Nachfrage Raum Regensburg 2006 (Angaben vom Juli 2007)

¹⁰² Quelle: RBO (Angaben vom Juli 2007)

Tabelle 17: Fahrausweisnutzung im RVV-Verbundgebiet

Tarife	Beförderte Personen absolut	Beförderte Personen prozentual
Einzel-Ticket	1.190.361	3,8 %
Streifen-Ticket	2.404.066	7,6 %
Tages-Ticket	1.699.546	5,4 %
Wochen-Ticket	124.208	0,4 %
Monats-Ticket	4.037.744	12,7 %
OEKO-Ticket	4.058.120	12,8 %
JOB-Ticket	1.518.336	4,8 %
Altstadt-Ticket	143.370	0,5 %
Wochen-Ticket - Ausbildungsverkehr	138.796	0,4 %
Monats-Ticket - Ausbildungsverkehr	2.788.836	8,8 %
Semester-Ticket	4.134.915	13,0 %
Schüler-Ticket	9.283.110	29,3 %
Sonstige Tickets	192.465	0,6 %
Insgesamt	31.713.873	100 %

Quelle: Regensburger Verkehrsverbund, 2006, Stand 16.04.2007

Die Fahrausweisnutzung im RVV-Verbundgebiet zeigt:

- 51,5 % der beförderten Personen sind Stammkunden im Schulverkehr (inkl. Studierende),
- weitere 30,3 % sind Stammkunden mit Zeitkarten im Jedermannverkehr,
- 17,7 % sind Gelegenheitsnutzer und
- 0,5 % nutzen das Altstadt-Ticket.

Insgesamt ist ein Stammkundenanteil von ca. 82 % festzustellen.

Im Regensburger Verkehrsverbund konnten im Jahr 2006 insgesamt rund 22,2 Mio. Euro Netto-Erlöse eingenommen werden. Im Vergleich zum Jahr 2005 ist dies eine Steigerung um 6,1 %.¹⁰³

Zu den Bereichen außerhalb des RVV liegen dazu keine Daten vor.

¹⁰³ Quelle: Regensburger Verkehrsverbund, 2006, Stand 16.04.2007

5 Stärken-Schwächen-Analyse

5.1 Region Regensburg

Die Stärken-Schwächen-Analyse im Nahverkehrsraum wird anhand einer differenzierten Bewertung nach Ortsgrößenklassen durchgeführt. Zunächst werden dabei die im Leitbild (siehe Kapitel 2) formulierten Kriterien der Erschließungs-, Bedienungs- und Verbindungsqualität betrachtet. In einer qualitativen Analyse werden darüber hinaus weitere Schwerpunkte des ÖPNVs bewertet.

Zu den hier dargestellten Analyseergebnissen sind im Anlagenband tabellarische Auswertungen zu finden. Es wird im Einzelnen darauf verwiesen.

Eine Zusammenfassung der festgestellten Defizite ist in Karte 21 dargestellt.

5.1.1 Erschließungsqualität

Die Bewertung der Erschließungsqualität in der Region Regensburg erfolgt auf Basis der in Kapitel 2.3.1 festgelegten Richtwerte für die Haltestelleneinzugsbereiche.

Die Bewertung der Erschließungsqualität richtet sich nach der räumlichen Erschließungswirkung der ÖPNV-Haltestellen vor Ort. Dabei werden Siedlungsbereiche ab 200 Einwohner berücksichtigt.¹⁰⁴

Bewertung der Erschließungsqualität

Im Landkreis Regensburg sind die Stadt- und Gemeindezentren flächendeckend durch den ÖPNV erschlossen. Nahezu vollständig erschlossen sind die Orte Alteglofsheim, Althenthann, Barbing, Brunn, Hagelstadt, Kallmünz, Köfering, Laaber, Lappersdorf, Obertraubling, Pfakofen, Pfatter, Riekofen, Sünching und Wolfsegg. In den anderen Gemeinden sind kleinere Erschließungsdefizite festzustellen.

Erschließungsdefizite im Landkreis Regensburg in zusammenhängenden Siedlungsbereichen mit mehr als 200 Einwohnern sind in der Tabelle 18 aufgeführt.

¹⁰⁴ Gemäß des Richtwertes der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern 1998 sind Ortsteile ab 200 Einwohner zu erschließen.

Tabelle 18: Siedlungsbereiche mit Erschließungsmängeln im Landkreis Regensburg

nicht erschlossene Siedlungsbereiche	Abschätzung betroffener Einwohner	Entfernung zur nächsten Haltestelle
Beratzhausen- Zehentberg: Bereich Pfarrer-Fichtl-Str., Michael-Wiendl-Str., Altenheim	ca. 200	ca. 1.000 m
Donaustauf: OT Reiflding, Bereich Reifldinger Str., ¹⁰⁵ Walhalla	ca. 300	ca. 700 m
Hemau: nördlicher Bereich, Schönbergstraße, Beratzhäuser Str., Kirche ¹⁰⁶	ca. 800	ca. 800 m
Neutraubling: Bereich Birkenfeld	ca. 200	ca. 500 m
Neutraubling: Wohngebiet Heising II	ca. 500	
Pentling: OT Matting ¹⁰⁷	ca. 330	nächste Haltestelle in Pentling
Tegernheim: Bereich Wengert, Am Mittelberg, Weinbergstraße	ca. 260	ca. 1.000 m
Wenzenbach: OT Probstberg mit Ziegenhof ¹⁰⁸	ca. 550	ca. 1.000 m
Wörth: OT Weihern, OT Hungersacker ¹⁰⁹	ca. 200	Nächste Haltestellen in Wörth a. d. D.
Zeitlarn: OT Ödenthal	ca. 200	ca. 1.000 m

Die Städte des Landkreises Schwandorf, die zum regionalen Nahverkehrsraum Regensburg gehören, sind in den zentralen, zusammenhängenden Bereichen weitgehend flächendeckend durch den ÖPNV erschlossen. Maxhütte-Haidhof ist nahezu vollständig durch den ÖPNV erschlossen. In den anderen Städten sind kleinere Erschließungsdefizite in isoliert liegenden Siedlungsbereichen vorhanden. Folgende Siedlungsbereiche mit mehr als 200 Einwohnern liegen nicht im unmittelbaren Einzugsbereich einer ÖPNV-Zugangsstelle:

¹⁰⁵ Die Analyse basiert auf dem ÖPNV-Angebot zum Fahrplanstand 09/ 2006. Seit 12/ 2007 wird der Bereich durch die Linie RVV-5 erschlossen.

¹⁰⁶ Die Analyse basiert auf dem ÖPNV-Angebot zum Fahrplanstand 09/ 2006. Seit 09/ 2007 wird der Bereich durch die Linie RVV-28 erschlossen.

¹⁰⁷ Der Ortsteil Matting wird ausschließlich im Schülerverkehr durch die Linie RVV-111 bedient.

¹⁰⁸ Der Ortsteil Probstberg wird ausschließlich im Schülerverkehr durch die Linie RVV-108 mit einem Fahrtenpaar bedient.

¹⁰⁹ Seit 1.2.2010 verkehren Mo.-Fr. sieben Fahrten zwischen Wörth und Wiesenfelden

Tabelle 19: Siedlungsbereiche mit Erschließungsmängeln im zum RNVR gehörenden Teilbereich des Landkreises Schwandorf

nicht erschlossene Siedlungsbereiche	Abschätzung betroffener Einwohner	Entfernung zur nächsten Haltestelle
Burglengenfeld: OT Dietldorf ¹¹⁰	ca. 350	nächste Haltestelle in Kallmünz: OT Rohrbach
Schwandorf: ST Klardorf, Klardorfer Str., Am Bahndamm	ca. 350	ca. 900 m

Die zum regionalen Nahverkehrsraum gehörenden Gemeinden im Landkreis Cham weisen durch ihre vergleichsweise große Anzahl an kleineren Streusiedlungen verschiedene Erschließungsdefizite in den Siedlungsbereichen mit weniger als 200 Einwohnern auf. Die Hauptorte sind jedoch überwiegend gut durch den ÖPNV erschlossen. Erschließungsdefizite mit mehr als 200 Einwohnern können in folgenden Bereichen festgestellt werden:

Tabelle 20: Siedlungsbereiche mit Erschließungsmängeln im zum RNVR gehörenden Teilbereich des Landkreises Cham

nicht erschlossene Siedlungsbereiche	Abschätzung betroffener Einwohner	Entfernung zur nächsten Haltestelle
Reichenbach: Bereich Hauptstraße, Pfisterstraße	ca. 300	ca. 800 m
Walderbach: OT Dieberg ¹¹¹	ca. 350	ca. 900 m
Zell: OT Beucherling	ca. 230	nächste Haltestelle in Zell

Im Landkreises Straubing-Bogen (im Teilbereich des regionalen Nahverkehrsraumes) sind die Orte Atting und Laberweinting nahezu vollständig durch den ÖPNV erschlossen. In der Gemeinde Wiesenfelden sind einige isoliert liegende Ortsteile ohne ÖPNV-Anbindung, diese weisen jedoch alle eine Einwohnerzahl unter 200 auf. Die zentralen Bereiche der Orte sind weitgehend gut erschlossen. Erschließungsdefizite mit mehr als 200 Einwohnern sind in folgenden Bereichen festzustellen:

¹¹⁰ Der Ortsteil Dietldorf wird ausschließlich im Schülerverkehr durch die Linie 171 mit einzelnen Fahrten bedient.

¹¹¹ Der Ortsteil Dieberg wird ausschließlich mit einer Fahrt der Linie 228 bedient.

Tabelle 21: Siedlungsbereiche mit Erschließungsmängeln im zum RNVR gehörenden Teilbereich des Landkreises Straubing-Bogen

nicht erschlossene Siedlungsbereiche	Abschätzung betroffener Einwohner	Entfernung zur nächsten Haltestelle
Mallersdorf-Pfaffenberg: Bereich Josef-Feldschmidt-Str./ Josef-Bräu-Str./ Hochstraße	ca. 300	ca. 700 m
Rain: OT Wiesendorf	ca. 200	nächste Haltestelle in Rain

Die Stadt Straubing ist in den zentralen Bereichen gut durch den ÖPNV erschlossen. Kleinere Erschließungsdefizite, jedoch mit weniger als 200 Einwohnern, sind am Rand des kompakten Siedlungskörpers festzustellen. Im Außenbereich gibt es ebenfalls kleinere nicht erschlossene Siedlungen, die jedoch ebenfalls weniger als 200 Einwohner aufweisen. Zusammenhängende Defizite mit einer Einwohnerzahl von über 200 sind in der Stadt Straubing nicht festzustellen.

Die zentralen Bereiche der Orte des regionalen Nahverkehrsraumes im Landkreis Kelheim sind gut durch den ÖPNV erschlossen. Eine nahezu flächendeckende Erschließung ist in den Orten Essing, Painten und Teugn mit relativ kompaktem Siedlungskörper vorhanden. In Ihrlerstein sind im Kernbereich Defizite festzustellen, die jedoch die Einwohnerzahl von 200 nicht überschreiten. In den anderen Orten sind kleinere Erschließungsdefizite (< 200 EW) insbesondere in Randbereichen und isoliert liegenden Ortsteilen vorhanden. Erschließungsdefizite über 200 Einwohnern sind nicht auszumachen.

Die Orte Hohenfels, Lupburg und Parsberg im Landkreis Neumarkt weisen eine nahezu flächendeckende Erschließung der Siedlungsbereiche von über 200 Einwohnern auf.

Eine Übersicht über die ÖPNV-Anbindung der seit 2000 entwickelten Wohngebiete im Landkreis Regensburg ist der Anlage zu entnehmen.

➔ Der ÖPNV erreicht in den untersuchten Orten/ Ortsteilen im regionalen Nahverkehrsraum insgesamt eine gute Erschließungsqualität. Die zentralen Siedlungsbereiche sind durch eine hohe Erschließungswirkung gekennzeichnet. Erschließungslücken sind weitgehend in Siedlungsrandlagen bzw. in Ortsteilen mit geringer Einwohnerzahl festzustellen.

5.1.2 Bedienungsqualität

Die Analyse der Bedienungsqualität wird flächendeckend für alle Orte/ Ortsteile mit mehr als 200 Einwohnern im regionalen Nahverkehrsraum durchgeführt. Für jeden Ort wird eine Referenzhaltestelle in zentraler Lage definiert. Bei Orten, die durch eine peripher gelegene Haltestelle ein deutlich besseres Bedienungsangebot aufweisen, sind beide Haltestellen in die Betrachtung einbezogen.¹¹²

Die Bewertung erfolgt anhand der in Kapitel 2.3.2 definierten Kriterien für die geforderte Anzahl an Fahrtenpaaren sowie an die Anforderungen an die Vertaktung in Abhängigkeit der Ortsgrößenklassen.

Bedienungsqualität zum Oberzentrum Regensburg (Haupt- und Normalverkehrszeit)

Das Bedienungsangebot zum Oberzentrum Regensburg wird bezogen auf die Städte und Gemeinden im regionalen Nahverkehrsraum differenziert dargestellt.

Ein großer Teil des direkten Umlandbereiches von Regensburg (Barbing, Donaustauf, Lappersdorf, Neutraubling, Obertraubling, Pentling, Tegernheim und Zeitlarn) sowie die Stadt Regensburg ist mit insgesamt rund 70.000 Einwohnern mindestens in einem Halbstundentakt (oder dichterem Fahrtenangebot) in der HVZ und NVZ an das Oberzentrum Regensburg angebunden. Diese gute Bedienungsqualität begründet sich in den intensiven Verkehrsverflechtungen zwischen dem Oberzentrum und den umliegenden Bereichen.

In bestimmten Korridoren (z. B. Obertraubling – Regensburg, Lappersdorf – Regensburg) kommt es z. B. durch die Bündelung von mehreren Linien zu einem wesentlich dichteren Angebot als der 30-Minuten-Takt. Dies kann jedoch nicht grundsätzlich als Überangebot bewertet werden, da zum einen diese Kapazitäten im Stadt- und Umlandbereich benötigt werden und zum anderen die Linien unterschiedliche Verkehrsaufgaben wahrnehmen. Eine Darstellung der Bedienungsqualität zum Oberzentrum Regensburg nach Taktgruppen ist der Anlage zu entnehmen.

¹¹² Die Analyse wurde auf Grundlage der zur Verfügung stehenden Fahrplaninformationen sowie der Hafas-Fahrplanauskunft vorgenommen (Fahrplanstand Januar 2007).

In weiteren 29 Städten bzw. Gemeinden im Nahverkehrsraum (mit insgesamt rund 230.000 Einwohnern) wird ein Stundentakt in der HVZ und NVZ Richtung Regensburg angeboten. Vor allem die einwohnerstarken Gemeinden im Landkreis Regensburg sowie die umliegenden Zentren werden mit diesem guten Angebot bedient.

Die Städte und Gemeinden, die ein Taktangebot nach Regensburg haben, sind der Anlage zu entnehmen.

Auf Basis der im Leitbild definierten Anforderungen (siehe Kapitel 2.3.2) werden im Folgenden die Stärken und Schwächen der Bedienungsqualität der zum regionalen Nahverkehrsraum Regensburg gehörenden Orte/ Ortsteile nach den jeweiligen Aufgabenträgern dargestellt. Die Angaben zu den Einwohnerzahlen stammen aus der Befragung der Städte und Gemeinden im Oktober 2006.

Im Landkreis Regensburg ist die Bedienungsqualität zum Oberzentrum Regensburg insgesamt als gut zu bewerten. Weite Teile des Landkreises weisen ein vertaktetes bzw. taktororientiertes Angebot bis in die Abendstunden auf.

Die Orte Donaustauf, Lappersdorf, Obertraubling, Pentling, Tegernheim und Zeitlarn sind mit ihrem sehr guten Bedienungsangebot (z. T. durch Überlagerung mehrerer Linien) in Richtung Regensburg besonders hervorzuheben. Alteglofsheim, Barbing, Deuerling, Hagelstadt, Neutraubling, Nittendorf, Regenstauf und Zeitlarn können ebenfalls ein überdurchschnittliches Angebot vorweisen. Sämtliche Orte mit mehr als 3.000 Einwohnern sind mit einem regelmäßigen, stündlichen Fahrtenangebot angebunden¹¹³. In Regenstauf ist mit dem Citybus-Verkehr im Halbstundentakt ein dichtes ÖPNV-Angebot im Innerortsverkehr mit Anschluss zu den Regionalverbindungen (Bus und Bahn) Richtung Regensburg und Schwandorf vorhanden.

Die Orte mit 1.000 bis 3.000 Einwohner haben überwiegend eine zweistündliche oder bessere Bedienung. Defizite sind hierbei lediglich in Brennbere, Pfatter, Sinzing, Eilsbrunn und Viehhausen sowie in Thalmassing mit kleineren Bedienungslücken am Vormittag auszumachen. In kleineren Orten bzw. Ortsteilen mit weniger als 500 Einwohnern wird zum Teil die geforderte Anzahl von 4 bis 6 Fahrtenpaaren nicht erreicht. Eine Übersicht über die vorhandenen Defizite ist der folgenden Tabelle zu entnehmen.

¹¹³ Das ÖPNV-Angebot in Schierling weist über die Referenzhaltestelle Rathaus Lücken in der stündlichen Bedienung auf. Über den Bahnhof Eggmühl besteht jedoch ein dichteres Angebot als der 60-Minuten-Takt.

Diese vergleichsweise hohe Bedienungsqualität innerhalb des Landkreises Regensburg verdeutlicht die ausgeprägten verkehrlichen Verflechtungen zwischen der Stadt Regensburg und dem Landkreis.

Tabelle 22: Schwachstellen in der Bedienungsqualität zum Oberzentrum Regensburg aus dem Landkreis Regensburg (Angaben in Klammern sind Fahrten pro Richtung)

Gemeinde	EW	Anforderungen an Anzahl der Fahrtenpaare (Soll ¹¹⁴) / (Ist)	Anforderungen an Takt bzw. Regelmäßigkeit (Soll) / (Ist)	Anmerkung
Bernhardswald: Adlmannstein	335	(4/4) / (3/5)		Hinfahrt nur zwischen 6.00 und 9.00 Uhr, Rückfahrt nur morgens und gegen 15.00 Uhr
Brennberg	1.843	(6/6) / (6/5)	Zweistündlich/ Lücken	Rückfahrten erst ab 11.00 Uhr
Deuerling: Heimberg	207	(4/4) / (2/3)		Hinfahrt nur um 7.00 Uhr, Rückfahrt erst ab 13.00 Uhr
Laaber: Endorf	206	(4/4) / -		keine Bedienung im ÖPNV
Laaber: Waldetzenberg	1.094		Zweistündlich/ Lücken	über Bahnhof Deuerling werden alle Anforderungen erfüllt. Fußweg von Ortsmitte zum Bahnhof: ca. 600m
Mintraching: Rosenhof	728	(4/4) / (2/3)		
Mintraching: Scheuer	470	(4/4) / (3/3)		
Pentling: Matting	328	(4/4) / -		keine Bedienung außerhalb des Schulverkehrs
Pfatter	1.950		Zweistündlich/ Lücken	Bedienungslücke zwischen 10.00 Uhr und 13.00 Uhr
Regenstauf: Karlstein	208	(4/4) / (8/3)		
Schierling	4.712		Stündlich/ Lücken	Lücken in der stündlichen Bedienung gegen 10.00 Uhr und 13.00 Uhr (aufgrund Zubringerfunktion zum RE); über Bf. Eggmühl ist jedoch mehr als ein 60-Minuten-Takt gegeben
Schierling: Unterlaichling	210	(4/4) / (3/2)		
Sinzing: Eilsbrunn	1.187		Zweistündlich/ Lücken	Bedienungslücke zwischen 9.00 Uhr und 13.00 Uhr

¹¹⁴ Als Soll-Anforderung wird hier nur der jeweils untere Wert aus Kapitel 2.3.2 aufgeführt

Gemeinde	EW	Anforderungen an Anzahl der Fahrtenpaare (Soll ¹¹⁴)/ (Ist)	Anforderungen an Takt bzw. Regelmäßigkeit (Soll)/ (Ist)	Anmerkung
Sinzing: Viehhausen	1.491		Zweistündlich/ Lücken	Bedienungslücke zwischen 9.00 Uhr und 12.00 Uhr
Thalmassing	2.126		Zweistündlich/ Lücken	Lücken in der zweistündlichen Bedienung
Wenzenbach: Probstberg	500	(4/4) / -		keine Bedienung außerhalb des Schulverkehrs
Wörth: Kiefenholz	402	(4/4) / (4/3)		
Wörth: Weihern	222	(4/4) / -		keine Bedienung im ÖPNV ¹¹⁵
Zeitlarn: Ödenthal	206	(4/4) / -		keine Bedienung im ÖPNV

In den Städten des Landkreises Schwandorf, die zum regionalen Nahverkehrsraum gehören, ist die Bedienungsqualität zum Oberzentrum Regensburg aus den zentralen Siedlungsbereichen bis auf wenige Ausnahmen als gut zu bewerten. Burglengenfeld, Schwandorf, Teublitz und Maxhütte-Haidhof haben ein vergleichsweise gutes Angebot in Richtung Regensburg. Defizite bestehen aus dem Bereich Nittenau mit Lücken in der stündlichen Bedienung am Vormittag. In Teilbereichen ist die letzte Rückfahrtmöglichkeit aus Regensburg gegen 17.00 Uhr gegeben. Ortsteile mit weniger als 1.000 Einwohnern weisen zum Teil Mängel bezüglich der geforderten Anzahl an Fahrtenpaaren, insbesondere an Ferientagen, auf (siehe Tabelle 23).

Tabelle 23: Schwachstellen in der Bedienungsqualität zum Oberzentrum Regensburg aus den zum RNVR gehörenden Orten/ Gemeinden des Landkreises Schwandorf (Angaben in Klammern sind Fahrten pro Richtung)

Gemeinde	EW	Anforderungen an Anzahl der Fahrtenpaare (Soll ¹¹⁶)/ (Ist)	Anforderungen an Takt bzw. Regelmäßigkeit (Soll)/ (Ist)	Anmerkung
Burglengenfeld: Pottenstetten	326	(4/4) / (2/4)		
Burglengenfeld: Dietldorf	301	(4/4) / -		keine Bedienung außerhalb des Schülerverkehrs

¹¹⁵ Seit 1.2.2010 verkehren Mo.-Fr. sieben Fahrten zwischen Wörth und Wiesenfelden

¹¹⁶ Als Soll-Anforderung wird hier nur der jeweils untere Wert aus Kapitel 2.3.2 aufgeführt

Gemeinde	EW	Anforderungen an Anzahl der Fahrtenpaare (Soll ¹¹⁶) / (Ist)	Anforderungen an Takt bzw. Regelmäßigkeit (Soll) / (Ist)	Anmerkung
Burglengenfeld: Höchensee	270	(4/4) / (2/4)		
Nittenau	5.376		Stündlich/ Lücken	Bedienungslücke am Vormittag
Nittenau: Bergham	2.969		Zweistündlich / Lücken	Bedienungslücke am Vormittag
Nittenau: Bleich	238	(4/4) / (5/1)		
Nittenau: Brunn	304	(4/4) / (3/3)		
Schwandorf: Bubach a. d. Naab	628	(4/4) / (2/3)		An Schultagen werden Anforderungen erfüllt
Schwandorf: Gögglbach	224	(4/4) / (2/3)		An Schultagen werden Anforderungen erfüllt
Schwandorf: Haselbach, Matthiaszeche I	409	(4/4) / (2/3)		An Schultagen werden Anforderungen erfüllt
Schwandorf: Kreith, Matthiaszeche II	288	(4/4) / (2/3)		An Schultagen werden Anforderungen erfüllt
Schwandorf: Richt	274	(4/4) / (2/3)		An Schultagen werden Anforderungen erfüllt

In den zum regionalen Nahverkehrsraum gehörenden Bereichen des Landkreises Cham ist die Bedienungsqualität zum Oberzentrum Regensburg als überwiegend gut zu bewerten. Defizite aus Orten mit über 1.000 Einwohnern sind in den zentralen Siedlungsbereichen von Falkenstein und Walderbach festzustellen. Dort wird das geforderte zweistündliche Angebot aufgrund größerer Bedienungslücken am Vor- und Nachmittag nicht erreicht. Weitere Defizite gibt es aus Orten mit weniger als 500 Einwohnern, die nicht durch den ÖPNV bedient werden (siehe Tabelle 23).

Tabelle 24: Schwachstellen in der Bedienungsqualität zum Oberzentrum Regensburg aus den zum RNVR gehörenden Orten/ Gemeinden des Landkreises Cham (Angaben in Klammern sind Fahrten pro Richtung)

Gemeinde	EW	Anforderungen an Anzahl der Fahrtenpaare (Soll ¹¹⁷) / (Ist)	Anforderungen an Takt bzw. Regelmäßigkeit (Soll) / (Ist)	Anmerkung
Falkenstein	1.551		Zweistündlich/ Lücken	Bedienungslücke zwischen 9.00 Uhr und 13.00 Uhr sowie zwischen 15.00 Uhr und 18.00 Uhr
Walderbach	1.011		Zweistündlich/ Lücken	Bedienungslücke zwischen 8.00 Uhr und 14.00 Uhr sowie zwischen 14.00 Uhr und 18.00 Uhr
Walderbach: Dieberg	386	(4/4) / (-/1)		Der Ortsteil Dieberg wird ausschließlich mit einer Fahrt der Linie 228 bedient
Zell: Beucherling	227	(4/4) / -		keine Bedienung im ÖPNV

Aus den nördlichen Orten des Landkreises Straubing-Bogen, die zum regionalen Nahverkehrsraum gehören, ist die Bedienungsqualität zum Oberzentrum Regensburg als gut zu bewerten. Defizite bestehen aus den Orten Atting, Kirchroth und Rain durch eine Bedienungslücke am Vormittag.

In den südlichen Orten Mellersdorf-Pfaffenberg, Laberweinting und Geiselhöring wird die im Leitbild geforderte Anzahl an Fahrtenpaaren für Bereiche mit weniger als 1.000 Einwohnern aus verschiedenen Siedlungsbereichen nicht erreicht (siehe Tabelle 25).

Die Stadt Straubing ist durch den SPNV sehr gut an das Oberzentrum Regensburg angebunden. Durch den Stadtverkehr Straubing hat weitgehend das gesamte Stadtgebiet eine gute Bedienungsqualität in Richtung Regensburg.

¹¹⁷ Als Soll-Anforderung wird hier nur der jeweils untere Wert aus Kapitel 2.3.2 aufgeführt

Tabelle 25: Schwachstellen in der Bedienungsqualität zum Oberzentrum Regensburg aus den zum RNVR gehörenden Orten/ Gemeinden des Landkreises Straubing-Bogen und der Stadt Straubing (Angaben in Klammern sind Fahrten pro Richtung)

Gemeinde	EW	Anforderungen an Anzahl der Fahrtenpaare (Soll ¹¹⁸) / (Ist)	Anforderungen an Takt bzw. Regelmäßigkeit (Soll) / (Ist)	Anmerkung
Atting	1.412		Zweistündlich/ Lücken	Bedienungslücke am Vormittag
Geiselhöring: Haindling	210	(4/4) / (1/5)		
Geiselhöring: Hainsbach	386	(4/4) / (3/7)		
Geiselhöring: Pönning	288	(4/4) / (1/1)		
Kirchroth	3.678		Stündlich/ Lücken	Bedienungslücke am Vormittag
Laberweinting: Allkofen	280	(4/4) / (4/3)		
Laberweinting: Grafentraubach	682	(4/4) / (3/7)		
Mallersdorf- Pfaffenberg: Holztraubach	205	(4/4) / (3/3)		
Mallersdorf- Pfaffenberg: Niederlindhart	398	(4/4) / (4/3)		
Mallersdorf- Pfaffenberg: Oberellenbach	236	(4/4) / (3/5)		
Mallersdorf- Pfaffenberg: Oberhaselbach	415	(4/4) / (1/3)		
Mallersdorf- Pfaffenberg: Oberlindhart	419	(4/4) / (3/2)		
Rain	2.006		Zweistündlich/ Lücken	Bedienungslücke am Vormittag
Wiesenfelden	871	(4/4) / (3/3)		
Wiesenfelden: Heilbrunn	201	(4/4) / (3/5)		

¹¹⁸ Als Soll-Anforderung wird hier nur der jeweils untere Wert aus Kapitel 2.3.2 aufgeführt

Im Landkreis Kelheim ist die Bedienungsqualität aus den nördlichen Bereichen, die zum regionalen Nahverkehrsraum gehören, weitgehend als gut zu bewerten. Hervorzuheben ist das sehr gute Fahrtenangebot aus dem Bereich Bad Abbach. Schwachstellen in Orten mit mehr als 1.000 Einwohnern gibt es durch Bedienungslücken am Vormittag aus Abensberg Offenstetten, Abensberg Sandharlanden, Langquaid, Neustadt a. d. D. Bad Gögging, Neustadt a. d. D. Mühlhausen, Neustadt a. d. D. Schwaig und Rohr. In Orten mit weniger als 500 Einwohnern wird z. T. die im Leitbild definierte Anzahl an Fahrtenpaaren nicht erreicht (siehe Tabelle 26).

Tabelle 26: Schwachstellen in der Bedienungsqualität zum Oberzentrum Regensburg aus den zum RNVR gehörenden Orten/ Gemeinden des Landkreises Kelheim (Angaben in Klammern sind Fahrten pro Richtung)

Gemeinde	EW	Anforderungen an Anzahl der Fahrtenpaare (Soll ¹¹⁹) / (Ist)	Anforderungen an Takt bzw. Regelmäßigkeit (Soll) / (Ist)	Anmerkung
Abensberg: Offenstetten	2.234		Zweistündlich/ Lücken	Bedienungslücke am Vormittag
Abensberg: Pullach	301	(4/4) / (4/2)		
Abensberg: Sandharlanden	1.036		Zweistündlich/ Lücken	Bedienungslücke am Vormittag
Kelheim: Gundelshausen Ortsmitte	256	(4/4) / (4/2)		über Bahnhof alle Standards erfüllt
Kelheim: Kapfelberg	365	(4/4) / (3/3)		
Langquaid	3.560		Stündlich/ Lücken	Bedienungslücke am Vormittag
Neustadt a. d. D.: Bad Gögging	1.814		Zweistündlich/ Lücken	Bedienungslücke am Vormittag
Neustadt a. d. D.: Marching	219	(4/4) / (1/4)		
Neustadt a. d. D.: Mühlhausen	1.164		Zweistündlich/ Lücken	Bedienungslücke am Vormittag
Neustadt a. d. D.: Schwaig	1.062		Zweistündlich/ Lücken	Bedienungslücke am Vormittag
Painten: Maierhofen	262	(4/4) / (2/2)		
Riedenburg: Buch	234	(4/4) / (1/-)		

¹¹⁹ Als Soll-Anforderung wird hier nur der jeweils untere Wert aus Kapitel 2.3.2 aufgeführt

Gemeinde	EW	Anforderungen an Anzahl der Fahrtenpaare (Soll ¹¹⁹)/ (Ist)	Anforderungen an Takt bzw. Regelmäßigkeit (Soll)/ (Ist)	Anmerkung
Riedenburg: Deising	212	(4/4) / -		über Haltestelle Meihern, Staatsstraße gibt es 3 Fahrten; ca. 500m vom Ortskern entfernt
Rohr i. NB Rathaus/Zentrum	2.072		Zweistündlich/ Lücken	Bedienungslücke am Vormittag

Die Orte im Landkreis Neumarkt, die zum regionalen Nahverkehrsraum gehören sind überwiegend gut an das Oberzentrum Regensburg angebunden. Die im Leitbild festgesetzte Anforderung an die Anzahl der Fahrtenpaare wird aus allen Ortsteilen erreicht. Defizite sind aus den Orten Hohenfels und Lupburg durch Bedienungslücken am Vormittag bzw. Mittag/ Nachmittag festzustellen (siehe Tabelle 27).

Tabelle 27: Schwachstellen in der Bedienungsqualität zum Oberzentrum Regensburg aus den zum RNVR gehörenden Orten/ Gemeinden des Landkreises Neumarkt (Angaben in Klammern sind Fahrten pro Richtung)¹²⁰

Gemeinde	EW	Anforderungen an Anzahl der Fahrtenpaare (Soll ¹²¹)/ (Ist)	Anforderungen an Takt bzw. Regelmäßigkeit (Soll)/ (Ist)	Anmerkung
Hohenfels	2.171		Zweistündlich/ Lücken	Bedienungslücke am Vormittag
Lupburg	2.400		Zweistündlich/ Lücken	Bedienungslücke am Mittag/ Nachmittag

¹²⁰ Im aktuellen Nahverkehrsplan des Landkreises Neumarkt sind abweichende Anforderungen an die Bedienungsqualität zugrunde gelegt. Die hier definierten Anforderungen stellen einen einheitlichen Bewertungsmaßstab für den gesamten regionalen Nahverkehrsraum Regensburg dar. Es ist im Einzelfall in Abhängigkeit der jeweiligen Rahmenbedingungen zu prüfen, welche Anforderungen angewendet werden.

¹²¹ Als Soll-Anforderung wird hier nur der jeweils untere Wert aus Kapitel 2.3.2 aufgeführt

➔ Die Bedienungsqualität ist im regionalen Nahverkehrsraum weitgehend als gut zu bewerten. Im Stadt-Umlandbereich von Regensburg sowie in bestimmten aufkommensstarken Korridoren gibt es ein sehr gutes, dichtes ÖPNV-Angebot. In einzelnen Orten mit mehr als 1.000 Einwohnern sind Schwachstellen aufgrund von Bedienungslücken, insbesondere am Vormittag, festzustellen. Weitere Defizite bezüglich der Anzahl an Fahrtenpaaren bestehen fast ausschließlich in einwohnerschwachen Orten mit weniger als 500 Einwohnern.

Bedienungsqualität zum Oberzentrum Regensburg aus dem Stadt- und Umlandbereich

Der direkte Umlandbereich der Stadt Regensburg ist aufgrund seiner räumlichen Lage und der intensiven Wechselbeziehungen zu der Stadt Regensburg gesondert zu betrachten. Die im Leitbild festgelegte Bedienungsqualität nach Ortsgrößenklassen wird entsprechend erweitert (siehe Kapitel 2.3.2).

Zu berücksichtigen ist hierbei, dass bei langlaufenden regionalen Linien die der Nachfrage entsprechenden Fahrzeugkapazitäten bereitgestellt werden müssen. Dies führt insbesondere im Stadt-Umland-Bereich dazu, dass ein höheres Bedienungsangebot bereitgestellt werden muss bzw. durch Überlagerung mehrerer Linien ein dichteres Fahrtenangebot vorhanden sein muss.

Die Orte der Raumkategorie „Stadt- und Umlandbereich im Verdichtungsraum“ Regensburg (siehe Karte 3) sind weitgehend sehr gut (mindestens im 30-Minuten-Takt) an das Oberzentrum angebunden. Folgende Gemeinden aus diesem Bereich haben keinen tagesdurchgängigen 30-Minuten-Takt nach Regensburg:

- Wenzenbach,
- Pettendorf und
- Sinzing¹²².

¹²² Bedienung durch Bus und Bahn ergibt in Kombination keinen 30-Minuten-Takt.

➔ Die Bewertung für den direkten Umlandbereich der Stadt Regensburg ergibt eine hohe Bedienungsqualität. Nahezu alle Bereiche sind im 30-Minuten-Takt an das Oberzentrum angebunden. Defizite gibt es in den Orten Wenzenbach, Pettendorf und Sinzing, die keinen tagesdurchgängigen 30-Minuten-Takt aufweisen.

Bedienungsqualität zum Mittelzentrum Neutraubling

Die Bedienungsqualität zum Mittelzentrum Neutraubling wird für die Gemeinden im Mittelbereich¹²³ anhand der im Leitbild definierten Anforderungen (siehe Kapitel 2.3.2) untersucht. Die Orte sind weitgehend gut an Neutraubling durch Verknüpfung mit den Linien 30/ 31 angebunden. Defizite hinsichtlich der Anzahl der Fahrten sind lediglich aus Ortsteilen von Mintraching mit geringer Einwohnerzahl feststellbar.

Tabelle 28: Schwachstellen in der Bedienungsqualität zum Mittelzentrum Neutraubling (Angaben in Klammern sind Fahrten pro Richtung)

Gemeinde	EW	Anforderungen an Anzahl der Fahrtenpaare (Soll ¹²⁴ / Ist)	Anforderungen an Takt bzw. Regelmäßigkeit (Soll/ Ist)
Mintraching: Rosenhof	728	(4/4) / (2/2)	
Mintraching: Scheuer	470	(4/4) / (2/2)	

Bedienungsqualität zum Oberzentrum Straubing aus dem Landkreis Regensburg

Die Bedienungsqualität (siehe Kapitel 2.3.2) aus dem Landkreis Regensburg zum Oberzentrum Straubing wird für die Gemeinden untersucht, deren Bevölkerung neben dem Oberzentrum Regensburg auch auf das Oberzentrum Straubing ausgerichtet ist.¹²⁵ Aus allen Gemeinden werden die Anforderungen an die Anzahl der Fahrtenpaare erreicht. Mängel sind lediglich Aus Pfakofen und Pfatter mit Lücken in der zweistündlichen Bedienung nach Straubing festzustellen.

¹²³ Barbing, Mintraching, Riekofen, Aufhausen, Mötzing und Sünching; vgl. Bayerische Staatsregierung, Landesentwicklungsprogramm Bayern, 2006

¹²⁴ Als Soll-Anforderung wird hier nur der jeweils untere Wert aus Kapitel 2.3.2 aufgeführt

¹²⁵ Aufhausen, Sünching, Riekofen, Mötzing, Pfatter, Wörth und Wiesent; Quelle: Befragung der Gemeinden im Oktober 2006

Tabelle 29: Schwachstellen in der Bedienungsqualität zum Oberzentrum Straubing

Gemeinde	EW	Anforderungen an Takt bzw. Regelmäßigkeit (Soll)/ (Ist)	Anmerkung
Pfakofen	1.615	Zweistündlich/ Lücken	Bedienungslücke zwischen 8.00 Uhr und 11 Uhr
Pfatter	1.950	Zweistündlich/ Lücken	Bedienungslücke zwischen 10.00 Uhr und 13.00 Uhr

Bedienungsqualität in den Schwachverkehrszeiten

Das ÖPNV-Angebot im regionalen Nahverkehrsraum ist im Busverkehr in den Abendstunden sowie am Wochenende im Vergleich zum Angebot im Tagesverkehr montags bis freitags deutlich reduziert. Auf den Achsen im SPNV besteht auch in der SVZ ein regelmäßiges Angebot.

Auf den Hauptachsen des Regionalbusverkehrs sowie im SPNV ist am Abend nach 19.00 Uhr bzw. 20.00 Uhr von Montag bis Freitag noch ein gutes Angebot vorhanden. Alle Kernorte im Landkreis Regensburg sind an den ÖPNV angebunden. Der Bedienungszeitraum endet jedoch in den einzelnen Orten sehr unterschiedlich. Während auf den Schienenstrecken sowie in den Korridoren Regensburg – Heitzhenhofen, Regensburg- Hainsacker, Regensburg – Wolfsegg, Regensburg – Kallmünz, Regensburg – Bad Abbach, Regensburg – Wörth, Regensburg – Pfakofen, Regensburg – Bernhardswald, Regensburg – Regenstauf und Regensburg – Neutraubling bis tlw. weit nach 22.00 Uhr ein Angebot vorgehalten wird, endet das Bedienungsangebot im Korridor Hemau – Regensburg bereits gegen 20.00 Uhr. Außerhalb der Hauptachsen werden einzelne Ortsteile jedoch nach 19.00 Uhr nicht mehr bedient.

Außerhalb des Landkreises Regensburg gibt es nach 19.00 Uhr fast ausschließlich nur auf den Schienenstrecken ein Angebot. Zwischen Saal a. d. Donau und Kelheim verkehrt zudem noch eine Buslinie. Zu den anderen Orten gibt es im Abendverkehr weitgehend kein Angebot mehr.

In den Nächten von Samstag auf Sonntag ist auf den Hauptachsen im Landkreis Regensburg ein Nachtverkehrsangebot mit jeweils einer Fahrt ab Albertstraße/ Hbf. gegen 1.00 Uhr gegeben. Das Angebot stellt ein Minimalangebot dar. Nach Veranstaltungen an anderen Wochentagen oder anderen Freizeitaktivitäten, die später enden, besteht keine Rückfahrmöglichkeit mit dem ÖPNV mehr. Im

Landkreis Straubing-Bogen gibt es am Wochenende auf sieben Linien ein Disco-Bus-Angebot mit jeweils einer Hinfahrt gegen 20.00 Uhr und zwei Rückfahrten gegen 1.30 und 4.00 Uhr in die Stadt Straubing. Die Stadt Straubing verfügt außerhalb der Bedienungszeiten des Stadtbusverkehrs über ein AST-Angebot, das stündlich das gesamte Stadtgebiet bedient. In den anderen Landkreisen wird kein Nachtverkehrsangebot vorgehalten.¹²⁶

Die ÖPNV-Bedienung durch den Busverkehr im Landkreis Regensburg ist am Samstagvormittag als ausreichend einzuschätzen. Nachmittags werden die Linien sukzessive ausgedünnt. Es bestehen nicht auf allen Relationen Rückfahrmöglichkeiten nach 16.00 Uhr. In diesen Fällen ist jedoch eine bedarfsgerechte Anbindung vorhanden. Im Stadtverkehr Straubing wird außerhalb der Bedienung durch den Stadtbus ein stündlich verkehrendes AST-Angebot vorgehalten. In den anderen Landkreisen endet die Bedienung am Samstag auf weitgehend allen Linien spätestens gegen 14.00 bzw. 15.00 Uhr. Der SPNV verkehrt auch an Samstagen mit einem regelmäßigen (stündlich bzw. zweistündlich) Angebot.

Insbesondere unter Berücksichtigung der Ausweitung der Ladenöffnungszeiten in den Zentren ist das Angebot im Busverkehr am Samstag Nachmittag auf den Hauptrelationen noch ausreichend, auf den übrigen Verbindungen in kleinere Orte jedoch findet häufig kein ÖPNV mehr statt. Ein Abendverkehr an Samstagen findet nur noch im Stadt-Umland-Bereich von Regensburg sowie auf einigen Hauptlinien statt. Hier ist ein ausreichendes Angebot i. d. R. im Stunden- oder Zweistundentakt vorhanden.

An Sonn- und Feiertagen besteht im regionalen Nahverkehrsraum neben den Schienenstrecken nur auf wenigen ausgewählten Achsen ein ÖPNV-Angebot. Relationen mit ähnlichen Nachfragepotenzialen weisen hier eine unterschiedliche Bedienungsqualität auf (Zweistundentakt oder Einzelfahrten) oder werden z. T. auch an Sonntagen überhaupt nicht bedient (z. B. Linie 28 Richtung Hemau oder Linien 21/ 24 Richtung Alteglofsheim im Vergleich zur Linie 26 Richtung Viehhausen).

Die Bedienungsqualität im Sonntagsverkehr ist für die bedienten Hauptlinien im Zweistundentakt als ausreichend zu betrachten. Für die nur mit einzelnen Fahrten bedienten Relationen ist das Bedienungsangebot mangelhaft. Nicht nur für den Freizeitverkehr mit besonderen Anforderungen an den ÖPNV ist daher das Fahrplanangebot als verbesserungswürdig einzuschätzen, die Einbindung wichtiger Freizeitziele in das ÖPNV-Angebot ist zu überprüfen.

¹²⁶ Im Landkreis Kelheim wurde bis zum Fahrplan 2006 ein Nachtbus-Angebot vorgehalten.

➔ Das Bedienungsangebot im Abendverkehr weist auf den regionalen Hauptachsen einige Defizite auf, von denen einwohnerstarke Gemeinden betroffen sind (Bsp. Bad Abbach, Hemau, Bernhardswald, Langquaid, Schwandorf (außerhalb SPNV) und Kelheim). Ein ÖPNV-Angebot in der Nacht Freitag/ Samstag ist im gesamten Nahverkehrsraum nicht vorhanden. An Sonn- und Feiertagen gibt es sowohl auf der Relation in Richtung Regensburg als auch zur Anbindung relevanter Freizeitziele in der Region Defizite, da nur bei ausgewählten ÖPNV-Verbindungen Fahrten angeboten werden, andere jedoch über keinerlei Anbindung an Sonntagen verfügen. Somit weisen Relationen mit ähnlichen Nachfragepotenzialen unterschiedliche Bedienungsqualitäten auf.

5.1.3 Verbindungsqualität

Die Analyse der Verbindungsqualität wird flächendeckend für alle Orte/ Ortsteile mit mehr als 200 Einwohnern im regionalen Nahverkehrsraum untersucht. Für jeden Ort wird eine Referenzhaltestelle in zentraler Lage definiert. Bei Orten, die durch eine peripher gelegene Haltestelle ein deutlich besseres Bedienungsangebot aufweisen, sind beide Haltestellen in die Betrachtung einbezogen.¹²⁷

Die Bewertung erfolgt anhand der in Kapitel 2.3.3 definierten Kriterien für die Reisezeit sowie die Umsteigehäufigkeit in Abhängigkeit der Ortsgrößenklasse. Die Angaben zu den Einwohnerzahlen stammen aus der Befragung der Städte und Gemeinden im Oktober 2006.

5.1.3.1 Verbindungsqualität der Orte/ Ortsteile zum Oberzentrum Regensburg

Die Verbindungsqualität ist im gesamten Landkreis Regensburg als sehr gut zu bewerten. Das Oberzentrum Regensburg wird aus weitgehend allen Bereichen des Landkreises Regensburg innerhalb von 60 Minuten oder schneller erreicht. Eine Ausnahme ist lediglich in Heimberg (Deuerling) mit einer durchschnittlichen Reisezeit von 80 Minuten in Richtung Regensburg festzustellen.

¹²⁷ Die Analyse wurde auf Grundlage der zur Verfügung stehenden Fahrplaninformationen sowie der Hafas-Fahrplanauskunft vorgenommen (Fahrplanstand Januar 2007).

Die Stadt Regensburg ist durch die radiale Ausrichtung des ÖPNV aus fast allen Orten bzw. Ortsteilen ohne Umstieg, in Ausnahmefällen mit einem Umstieg zu erreichen (Schierling, Deuerling Heimberg, Hemau Laufenthal, Aichkirchen Neukirchen, Mintraching Rosenhof, Regenstauf Karlstein, Schierling Buchhausen und Unterlaichling sowie Sinzing Kleinprüfening). Defizite aus den durch den ÖPNV erschlossenen Ortsteilen bestehen jedoch nicht (siehe Tabelle 30).

Tabelle 30: Schwachstellen in der Verbindungsqualität zum Oberzentrum Regensburg aus dem Landkreis Regensburg (Reisezeit in Minuten)

Gemeinde	EW	Anforderungen an Reisezeit (Soll/ Ist)	Anforderung an Umsteigevorgänge (Soll/ Ist)	Anmerkung
Deuerling: Heimberg	207	60/ 80		Defizit in Richtung Regensburg.
Laaber: Endorf	206	60/ -	2/ -	keine Verbindung im ÖPNV
Pentling: Matting	328	60/ -	2/ -	keine Verbindung im ÖPNV außerhalb des Schulverkehrs
Wörth: Weihern	222	60/ -	2/ -	keine Verbindung im ÖPNV ¹²⁸
Zeitlarn: Ödenthal	206	60/ -	2/ -	keine Verbindung im ÖPNV

Die Verbindungsqualität kann in den zum regionalen Nahverkehrsraum gehörenden Gemeinden des Landkreises Schwandorf als vergleichsweise gut bewertet werden. Die Reisezeit in die Stadt Regensburg bleibt aus den zentralen Bereichen der Gemeinden des Landkreises Schwandorf unter 60 Minuten. Ortsteile, die eine längere Reisezeit als 60 Minuten zum Oberzentrum Regensburg aufweisen, liegen peripher und haben weniger als 700 Einwohner (siehe Tabelle 31). Regensburg ist aus den zentralen Bereichen der Städte ohne Umstieg, im Ausnahmefall mit einem Umstieg zu erreichen. Die Anforderungen an die Umsteigevorgänge werden aus allen relevanten Bereichen des Landkreises erfüllt. Die Stadt Schwandorf hat mit dem SPNV eine sehr gute direkte und schnelle Verbindung nach Regensburg.

¹²⁸ Seit 1.2.2010 verkehren Mo.-Fr. sieben Fahrten zwischen Wörth und Wiesenfelden

Tabelle 31: Schwachstellen in der Verbindungsqualität zum Oberzentrum Regensburg aus den zum RNVR gehörenden Orten/ Gemeinden des Landkreises Schwandorf (Reisezeit in Minuten)

Gemeinde	EW	Anforderungen an Reisezeit (Soll/ Ist)	Anforderung an Umsteigevorgänge (Soll/ Ist)	Anmerkungen
Burglengenfeld: Dietldorf	301	60/ -	2/ -	keine Bedienung außerhalb des Schülerverkehrs
Burglengenfeld: Höchensee	270	60/ 80		
Nittenau: Bleich	238	60/ 90		
Nittenau: Bodenstein	298	60/ 80		
Nittenau: Brunn	304	60/ 85		
Nittenau: Fischbach	660	60/ 65		
Schwandorf: Bubach a.d. Naab	628	60/ 80		
Schwandorf: Gögglbach	224	60/ 70		
Schwandorf: Haselbach, Matthiaszeche I	409	60/ 65		Defizit in Richtung Regensburg,

Die Anforderung an die Reisezeit in die Stadt Regensburg wird aus den zentralen Bereichen der zum regionalen Nahverkehrsraum gehörenden Orte des Landkreises Cham weitgehend eingehalten. Aus den Kernorten Falkenstein und Rettenbach werden die 60 Minuten jedoch knapp überschritten (eine durchschnittliche Reisezeit von 65 Minuten wird jedoch noch als akzeptabel bewertet). Weitere Defizite in der Verbindungsqualität sind bei Ortsteilen mit weniger als 400 Einwohnern zu verzeichnen (siehe Tabelle 32). Das Oberzentrum Regensburg ist aus allen erschlossenen Bereichen ohne Umstieg bzw. in Ausnahme mit einem Umsteigevorgang zu erreichen. Die Verbindungsqualität kann insgesamt als vergleichsweise gut bewertet werden.

Tabelle 32: Schwachstellen in der Verbindungsqualität zum Oberzentrum Regensburg aus den zum RNVR gehörenden Orten/ Gemeinden des Landkreises Cham (Reisezeit in Minuten)

Gemeinde	EW	Anforderungen an Reisezeit (Soll/ Ist)	Anforderung an Umsteigevorgänge (Soll/ Ist)	Anmerkungen
Falkenstein	1.551	60/ 65		
Falkenstein: Arrach	237	60/ 65		
Falkenstein: Völling	387	60/ 75		
Rettenbach	411	60/ 65		Defizit in Richtung Regensburg
Walderbach: Dieberg	386	60/ 130		keine Verbindung im ÖPNV in Richtung Regensburg
Zell: Beucherling	227	60/ -		keine Verbindung im ÖPNV

Es besteht eine weitgehend gute Verbindungsqualität aus den zentralen Bereichen der zum regionalen Nahverkehrsraum gehörenden Gemeinden im Landkreis Straubing-Bogen an die Stadt Regensburg. Aus den Orten Aholfing und Wiesenfelden sowie aus Ortsteilen mit geringen Einwohnerzahlen wird die geforderte Reisezeit von 60 Minuten in das OZ Regensburg tlw. überschritten (eine durchschnittliche Reisezeit von 65 Minuten wird jedoch noch als akzeptabel bewertet). Das OZ Regensburg ist aus den zentralen Bereichen der Gemeinden teilweise ohne Umstieg, in Ausnahmefällen mit einem Umsteigevorgang erreichbar. Die Verbindung vom möglichen Mittelzentrum Mallersdorf-Pfaffenberg nach Regensburg ist mit mindestens einem Umsteigevorgang verbunden und stellt bei der Wertung von Mallersdorf-Pfaffenberg als Mittelzentrum ein Defizit dar. Die Verbindungsqualität weist einige Erreichbarkeitsnachteile in Orten mit weniger als 700 Einwohnern auf (siehe Tabelle 33).

Die Stadt Regensburg ist durch den SPNV sehr gut direkt und schnell von der Stadt Straubing aus zu erreichen. Aus den einzelnen Stadtteilen besteht mit dem Stadtbus und einem Umstieg auf den SPNV ebenfalls eine gute Verbindungsqualität ohne Schwachstellen.

Tabelle 33: Schwachstellen in der Verbindungsqualität zum Oberzentrum Regensburg aus den zum RNVR gehörenden Orten/ Gemeinden des Landkreises Straubing-Bogen und der Stadt Straubing (Reisezeit in Minuten)

Gemeinde	EW	Anforderungen an Reisezeit (Soll/ Ist)	Anforderung an Umsteigevorgänge (Soll/ Ist)	Anmerkungen
Aholting	533	60/ 65		
Aholting: Obermotzing	813	60/ 65		
Aholting: Niedermotzing	338	60/ 65		
Geiselhöring: Greißing	223	60/ 90		
Geiselhöring: Haindling	210	60/ 85		
Geiselhöring: Hainsbach	386	60/ 85		
Geiselhöring: Pönning	288	60/ 290		Defizit aus Richtung Regensburg
Geiselhöring: Wallkofen	439	60/ 75		
Laberweinting: Allkofen	280	60/ 90		
Laberweinting: Grafentraubach	682	60/ 65		
Laberweinting: Hofkirchen	247	60/ 75		
Mallersdorf- Pfaffenberg Post	4.927		0/ 1	
Mallersdorf- Pfaffenberg Bahnhof	4.927		0/ 1	
Mallersdorf- Pfaffenberg: Niederlindhart	398	60/ 70		Defizit aus Richtung Regensburg
Mallersdorf- Pfaffenberg: Oberhaselbach	415	60/ 70		
Rain: Wiesendorf	270	60/ 80		Defizit in Richtung Regensburg
Wiesenfelden	871	60/ 80		Defizit in Richtung Regensburg
Wiesenfelden: Heilbrunn	201	60/ 75		

Gemeinde	EW	Anforderungen an Reisezeit (Soll/ Ist)	Anforderung an Umsteigevorgänge (Soll/ Ist)	Anmerkungen
Wiesenfelden: Zinzenzell	514	60/ 75		

Insgesamt ist die Verbindungsqualität aus den zum regionalen Nahverkehrsraum gehörenden Gemeinden des Landkreises Kelheim weitgehend als gut zu bewerten. Die Reisezeit zum Oberzentrum Regensburg aus den zentralen Bereichen der Städte bzw. Gemeinden im Landkreis Kelheim liegt weitgehend unter 60 Minuten. Aus folgenden Orten bzw. Ortsteilen mit mehr als 1.000 Einwohnern werden 60 Minuten als Fahrzeit in die Stadt Regensburg überschritten (eine durchschnittliche Reisezeit von 65 Minuten wird jedoch noch als akzeptabel bewertet): Abensberg-Offenstetten, Neustadt a. d. D.-Bad Gögging, Neustadt a. d. D.-Schwaig, Painten, Riedenburg und Rohr i. NB. Weitere Erreichbarkeitsnachteile bestehen aus Orten mit weniger als 700 Einwohnern (siehe Tabelle 34).

Aus den zentralen Bereichen der Gemeinden ist Regensburg teilweise ohne Umstieg, maximal mit einem Umsteigevorgang zu erreichen. Die Verbindung vom Mittelzentrum Kelheim zum Oberzentrum Regensburg ist weitgehend mit einem Umstieg in Saal a. d. Donau verbunden. Es gibt nur in Ausnahmefällen eine Direktverbindung. Die Verbindung mit Umstieg in Saal a. d. D. auf den SPNV weist jedoch eine kürzere Reisezeit auf, als eine Direktverbindung mit dem Bus benötigen würde.

Tabelle 34: Schwachstellen in der Verbindungsqualität zum Oberzentrum Regensburg aus den zum RNVR gehörenden Orten/ Gemeinden des Landkreises Kelheim (Reisezeit in Minuten)

Gemeinde	EW	Anforderungen an Reisezeit (Soll/ Ist)	Anforderung an Umsteigevorgänge (Soll/ Ist)	Anmerkung
Abensberg: Offstetten	2.234	60/ 65		Defizit aus Richtung Regensburg
Abensberg: Pullach	301	60/ 70		
Kelheim	6.286		0/ 1	Kürzere Reisezeiten mit SPNV trotz Umstieg
Kelheim: Staubing	372	60/ 70		
Kelheim: Thaldorf	461	60/70		
Kelheim: Weltenburg	518	60/ 70		

Gemeinde	EW	Anforderungen an Reisezeit (Soll/ Ist)	Anforderung an Umsteigevorgänge (Soll/ Ist)	Anmerkung
Langquaid: Adlhausen	277	60/ 75		
Neustadt a. d. D.: Bad Gögging	1.814	60/ 70		Defizit aus Richtung Regensburg
Neustadt a. d. D.: Eining	245	60/ 65		Defizit aus Richtung Regensburg
Neustadt a. d. D.: Hienheim	675	60/ 65		Defizit aus Richtung Regensburg
Neustadt a. d. D.: Marching	219	60/ 70		
Neustadt a. d. D.: Schwaig	1.062	60/ 65		Defizit aus Richtung Regensburg
Painten	1.635	60/ 65		Defizit aus Richtung Regensburg
Painten: Maierhofen	262	60/ 100		
Riedenburg	2.691	60/ 65		Defizit aus Richtung Regensburg
Riedenburg: Buch	234	60/ 120		
Riedenburg: Deising	212	60/ -		keine Verbindung im ÖPNV
Riedenburg: Haidhof	345	60/ 75		
Riedenburg: Prunn	219	60/ 65		
Rohr i. NB Rathaus/Zentrum	2.072	60/ 65		

Die Verbindungsqualität aus den zum regionalen Nahverkehrsraum gehörenden Orten bzw. Ortsteilen des Landkreises Neumarkt ist insgesamt als sehr gut zu werten. Aus allen Gemeinden ist die Stadt Regensburg innerhalb von 60 Minuten zu erreichen. Die Orte bzw. Ortsteile sind mit maximal einem Umsteigevorgang an das OZ Regensburg angebunden. Aus den Kernorten Hohenfels und Parsberg gibt es direkte Verbindungen, aus Lupburg ist ein Umsteigevorgang notwendig.

➔ Die Gemeinden im regionalen Nahverkehrsraum sind überwiegend gut bis sehr gut an das Oberzentrum Regensburg angebunden. Aus den Kernorten liegen die Reisezeiten nach Regensburg weitgehend unter 60 Minuten, in Ausnahmefällen werden die 60 Minuten nur knapp überschritten. Bei der Bewertung der Reisezeit machen sich die schnellen Verbindungen im SPNV deutlich bemerkbar. Davon profitieren auch Umsteigeverbindungen zwischen Bus und SPNV bei kurzen Umsteigezeiten. Regensburg ist aus weiten Teilen des regionalen Nahverkehrsraumes direkt bzw. mit einem Umsteigevorgang erreichbar. Aus kleineren Ortsteilen in den äußeren Bereichen des Nahverkehrsraumes kann auch ein zweiter Umstieg notwendig werden.

5.1.3.2 Verbindungsqualität der Orte/ Ortsteile an das Mittelzentrum Neutraubling (aus Mittelbereich)

Die Anforderungen an die Verbindungsqualität zum Mittelzentrum Neutraubling (siehe Kapitel 2.3.3) werden aus folgenden Bereichen des Mittelbereiches nicht erfüllt:

Tabelle 35: Schwachstellen in der Verbindungsqualität zum Mittelzentrum Neutraubling (Reisezeit in Minuten)

Gemeinde	EW	Anforderungen an Reisezeit (Soll/ Ist)	Anforderung an Umsteigevorgänge (Soll/ Ist)	Anmerkung
Aufhausen	1.127	40/ 45		
Aufhausen: Petzkofen	238	40/ 45		
Mintraching	2.219		0/ 1	Umstieg in Obertraubling
Mötzing	504	40/ 45		
Mötzing: Dengling	260	40/ 45		
Sünching	1.808		0/ 1	Umstieg in Obertraubling

Wegen der erforderlichen Umsteigevorgänge aus weiten Teilen des Mittelbereiches zum Mittelzentrum Neutraubling kann die maximale Reisezeit von 40 Minuten sowie die maximal zulässige Anzahl an Umsteigevorgängen nicht flächendeckend eingehalten werden. Eine durchschnittliche Reisezeit von 45 Minuten wird jedoch noch als akzeptabel bewertet. Der Umsteigevorgang in Obertraubling auf der Relation Sünching/ Mintraching – Neutraubling kann nur bei einer attrakti-

ven Gestaltung des Verknüpfungspunktes und der Anschlusssituation als ausreichend bewertet werden.

5.1.3.3 Verbindungsqualität der Orte/ Ortsteile an das Oberzentrum Straubing

Aus den Orten des südöstlichen Landkreises Regensburg ist das Oberzentrum Straubing lediglich aus Sünching direkt (ohne Umstieg) mit dem SPNV sowie aus den Bereichen Pfatter und Wörth direkt mit einzelnen Fahrten zu erreichen. Aus den übrigen relevanten Bereichen ist Straubing nur mit Umsteigen erreichbar. Teilweise bestehen ungünstige Verbindungen mit Umsteigebeziehungen in Obertraubling bzw. Regensburg.

5.1.3.4 Reisezeitvergleich ÖV – IV

Gemäß der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern (1998) gelten folgende qualitativen Bewertungen des Reisezeitverhältnis ÖV : IV:

- unter 1 = sehr günstig für ÖPNV (d. h. mit dem ÖPNV ist der Fahrgast schneller am Ziel als mit dem IV),
- 1 – 1,25 = günstig für ÖPNV,
- 1,25 – 1,5 = mittel,
- größer als 1,5 = ungünstig für den ÖPNV (der Fahrgast im ÖPNV hat einer um 50 % längere Fahrzeit als mit dem IV).

Ein Reisezeitverhältnis von unter bzw. gleich 1 wird aus Fahrgastsicht als sehr gut angesehen und stellt eine gute Alternative zum Individualverkehr dar. Ein Reisezeitverhältnis zwischen 1 und 1,5 wird von den ÖPNV-Nutzern weitgehend akzeptiert. Ist der Wert wesentlich schlechter als 1,5 sinkt die Akzeptanz durch die Fahrgäste deutlich ab.

Der Reisezeitvergleich zwischen der Fahrzeit im ÖPNV¹²⁹ und der Fahrzeit mit dem Individualverkehr aus den zentralen Bereichen der Orte ergibt für die Relation zum Oberzentrum Regensburg (Haltestelle Hauptbahnhof) auf folgenden Relationen ein sehr gutes Ergebnis (Reisezeitverhältnis ÖV : IV besser oder gleich 1,0):

¹²⁹ Als Fahrzeit im ÖPNV wird hier die Netto-Reisezeit ohne Zu- und Abwege verstanden.

- Die Orte Beratzhausen, Deuerling, Hagelstadt, Laaber, Mötzing, Regenstauf, Sinzing und Sünching im Landkreis Regensburg haben durch die attraktive Schienenverbindung nach Regensburg mit dem ÖV eine geringere Reisezeit als mit dem IV zu verzeichnen und sind somit als sehr gut zu bewerten.
- Im Landkreis Schwandorf haben die Orte Maxhütte-Haidhof und Schwandorf mit dem SPNV (Bahn) eine schnellere Anbindung als mit dem IV.
- Aus dem Landkreis Cham erreicht keine Gemeinde ein Reisezeitverhältnis ÖV zu IV von unter 1,0.
- Aus den Orten des Landkreises Straubing-Bogen mit Bahnanschluss (Geiselhöring, Laberweinting, Mellersdorf-Pfaffenberg und Perkam) ist die Reisezeit mit dem ÖV schneller als bzw. gleich lang wie mit dem IV.
- Die Stadt Straubing hat durch die Bahnverbindung ein Reisezeitverhältnis ÖV : IV von 0,7.
- Aus dem Landkreis Kelheim haben die Orte Neustadt a. d. Donau und Saal a. d. Donau mit dem Bahnanschluss das günstigste Reisezeitverhältnis von 1,0 aufzuweisen.
- Die Stadt Parsberg im Landkreis Neumarkt hat mit dem SPNV ein Reisezeitverhältnis ÖV : IV von 0,9.

Ein Reisezeitverhältnis von 2,0 und schlechter ist aus folgenden Gemeinden zum OZ Regensburg zu verzeichnen:

- Aus den Orten Brunn, Pfatter, Wiesent und Wörth im Landkreis Regensburg ist die Reisezeit mit dem ÖV mindestens doppelt so lang als mit dem IV.
- Teublitz im Landkreis Schwandorf hat ein Reisezeitverhältnis ÖV : IV von 2,3 Richtung Regensburg.
- Von den Orten Falkenstein, Reichenbach, Rettenbach und Walderbach im Landkreis Cham ist die Fahrzeit mit dem ÖV mindestens doppelt so lang als mit dem IV.
- Aus den Gemeinden Aholfing, Kirchroth, Rain und Wiesenfelden im Landkreis Straubing-Bogen ist das Reisezeitverhältnis ÖV : IV zum Oberzentrum Regensburg schlechter als 2,0.
- Die Gemeinden Hausen, Herrngiersdorf, Painten und Rohr im Landkreis Kelheim haben ein Reisezeitverhältnis ÖV : IV von über 2,0.

- Das Reisezeitverhältnis von Lupburg (Landkreis Neumarkt) zum OZ Regensburg beträgt. 2,1.

Aus allen übrigen Orten im regionalen Nahverkehrsraum wird ein Reisezeitverhältnis zwischen 1 und 2 erreicht.

➔ Deutliche Vorteile im Vergleich des Reisezeitverhältnisses zwischen motorisierten Individualverkehr und ÖPNV sind für die Gemeinden im regionalen Nahverkehrsraum mit einer SPNV-Anbindung auszumachen. Gemeinden mit einem räumlich nahe gelegenen Autobahnanschluss oder einer ÖPNV-Verbindung mit Umstieg bzw. umwegiger Linienführung haben ein vergleichsweise schlechtes Reisezeitverhältnis vorzuweisen.

5.1.3.5 Bewertung der Anbindung der ÖPNV-relevanten Ziele

Gewerbegebiete und Arbeitsplatzstandorte mit einer Konzentration von Arbeitsplätzen, großflächige Einzelhandelseinrichtungen, Krankenhäuser und bedeutende Ziele im Freizeitverkehr sind für den ÖPNV von großer Bedeutung. Eine Bewertung der ÖPNV-Anbindung dieser Ziele ist in der Anlage dargestellt.

Gewerbegebiet und Arbeitsplatzstandorte

In der Anlage ist die Anbindung der Gewerbegebiete größer 10 ha sowie der Arbeitsplatzstandorte mit mehr als 300 Beschäftigten im Landkreis Regensburg bewertet. Folgende Gewerbegebiete liegen im direkten oder erweiterten Einzugsbereich einer ÖPNV-Haltestelle:

- Aufhausen: Hirtäcker
- Barbing: Gewerbegebiet Unterheising
- Deuerling: MI-Gebiet Deuerling Am Bahnhof
- Donaustauf: Bayerwaldstraße
- Hemau: Gewerbegebiet Hemau Ost
- Laaber: Gewerbegebiet Hinterzhof
- Lappersdorf: Industriestraße

- Mintraching: Gewerbegebiet Rosenhof
- Neutraubling: Gewerbegebiet „Traunreuter Str.“
- Neutraubling: Industriegebiet „West“
- Neutraubling: Hartinger Straße
- Pettendorf: Gewerbegebiet Pettendorf
- Riekofen: Gewerbegebiet Riekofen
- Schierling: An der Fruehaufstraße
- Sinzing: Bahnhofstraße
- Sünching: An der Fabrikstraße
- Tegernheim: Westlich der Thomasstraße
- Wolfsegg: Seeschlag

Folgende Gewerbegebiete sind nicht bzw. unzureichend durch den ÖPNV angebunden. Bei der Überprüfung einer Erschließung sind die Nachfragepotenziale von Gewerbestandorten besonders zu berücksichtigen.

- Alteglofsheim: Ziegelfeld,
- Kallmünz: Gewerbegebiet Eich,
- Neutraubling: Gewerbe- und Industriegebiet „Oberheising“,
- Pfatter: Pfatter Ost und
- Regenstauf: Regenstauf Süd – Teil I-III.

Einzelhandelseinrichtungen

Eine Bewertung der ÖPNV-Anbindung der großflächigen Einzelhandelseinrichtungen mit ÖPNV-Relevanz ist der Anlage zu entnehmen.

Die großflächigen Einzelhandelseinrichtungen im Landkreis Regensburg sind alle gut durch den ÖPNV angebunden.

Krankenhäuser

Eine Bewertung der ÖPNV-Anbindung der Krankenhäuser ist der Anlage zu entnehmen.

Die Krankenhäuser und Kliniken im Landkreis Regensburg sind überwiegend gut mit dem ÖPNV im Taktverkehr erschlossen. Erreichbarkeitsnachteile bestehen zum Eden-Reha in Donaustauf mit einem Fußweg von ca. 700 Metern zur nächstgelegenen Bushaltestelle.

Ziele im Freizeitverkehr

Die Ziele im Freizeitbereich mit mehr als 30.000 Besuchern pro Jahr im Landkreis Regensburg sind in der Anlage dargestellt. Bis auf folgende Ausnahmen sind sie ausreichend mit dem ÖPNV angebunden:

- Beratzhausen: Freibad,
- Donaustauf: Walhalla,
- Mintraching: Roither See,
- Neutraubling: Naherholungsgebiet Guggenberger See und
- Wiesent: Nepal-Himalaya-Pavillon.

Die Nachfragerrelevanz von Freibädern und Seen für den ÖPNV ist aufgrund der saisonalen (wetterabhängigen) Nachfrage und dem hohen Radverkehrsaufkommen als eher gering zu bewerten. Zur Walhalla in Donaustauf sowie zum Nepal-Himalaya-Pavillon in Wiesent lassen sich ÖPNV-Potenziale aufgrund der Besucherzahlen ableiten, die jedoch auch nur saisonal bzw. an einzelnen Tagen verstärkt bestehen.

Eine Bewertung der ÖPNV-Anbindung von Freizeitzielen im RNVR außerhalb des Landkreises Regensburg mit überregionaler Bedeutung ist der Anlage zu entnehmen.

Verwaltungssitze

Die jeweiligen Verwaltungssitze der Gemeinden im Landkreis Regensburg sind weitgehend aus den Ortsteilen, mit Ausnahme der Erschließungsdefizite, gut erreichbar. Defizite bestehen vor allem bei der Abstimmung der ÖPNV-Fahrten mit den Öffnungszeiten der Verwaltungen.

Bei Gemeinden, die zu Verwaltungsgemeinschaften zusammengeschlossen sind, sollen die Verwaltungssitze zu den relevanten Zeiten erreichbar sein. Folgende Mängel sind festzustellen (die hier nicht aufgeführten Verwaltungssitze von Verwaltungsgemeinschaften sind zu den relevanten Zeiten mit dem ÖPNV ausreichend erreichbar):

- Verwaltungsgemeinschaft Sünching – Aufhausen – Mötzing – Riekofen:
Der Verwaltungssitz Sünching ist von Aufhausen (1.757 Einwohner) morgens mit zwei Fahrten zwischen 6.00 Uhr und 6.30 Uhr erreichbar. Rückfahrten gibt es gegen 16.00 und 17.00 Uhr. Für Erledigungen in der Verwaltung ist dies ein unzureichendes Angebot.
- Verwaltungsgemeinschaft Wörth – Brennbach:
Von Brennbach (1.843 Einwohner) nach Wörth gibt es eine Direktverbindung im ÖPNV mittwochs und freitags mit zwei Fahrtenpaaren, die nicht in den RNV integriert ist, jedoch den RNV-Tarif anerkennt. Zu den übrigen Tagen besteht die Fahrtmöglichkeit mit den Linien 37 und 5 mit Umstieg in Donau-
stauf.
- Verwaltungsgemeinschaft Kallmünz – Holzheim – Duggendorf:
Von Duggendorf (1.639 Einwohner) zum Sitz der Verwaltung in Kallmünz bestehen mit der Linie 110 Fahrtmöglichkeiten an Schultagen. An schulfreien Tagen gibt es kein Angebot.
- Verwaltungsgemeinschaft Pielenhofen – Wolfsegg:
Von Pielenhofen (1.362 Einwohner) nach Wolfsegg gibt es mit der Linie 109 Direktverbindung im ÖPNV an Schultagen. An schulfreien Tagen gibt es kein Angebot.
- Verwaltungsgemeinschaft Laaber – Brunn – Deuerling:
Die Verbindung von Deuerling (2.091 Einwohner) nach Laaber ist mit der VGN-Linie 538 gegeben. Die Fahrten richten sich jedoch nicht an den Öffnungszeiten der Verwaltung aus. Durch die Lage des Bahnhofes Deuerling ist die Verbindung mit dem SPNV wenig attraktiv.

Bei der Erreichbarkeit des Gemeindehauptortes mit dem Verwaltungssitz aus den Ortsteilen bestehen in Regenstauf und Mintraching aus einzelnen Ortsteilen nur Verbindungen im Schulverkehr, die nicht an die Öffnungszeiten der Verwaltung angepasst sind.

➔ Die Anbindung relevanter Einzelziele im Einzelhandel sowie die Erreichbarkeit der Krankenhäuser im Nahverkehrsraum ist weitgehend flächendeckend vorhanden und damit als gut zu bezeichnen. Bei der Anbindung der Gewerbestandorte gibt es einzelne Ziele, die nicht erschlossen sind. Dies trifft auch für bedeutsame Freizeitziele mit relevanten Besucherzahlen wie die Walhalla und den Nepal-Himalaya-Tempel zu. In den Verwaltungsgemeinschaften des Landkreises Regensburg besteht nur z. T. ein ausreichendes Angebot in der Anbindung des Verwaltungssitzes an Schultagen, an schulfreien Tagen ist für Duggendorf und Pielenhofen kein Angebot vorhanden, die Anbindung ist damit unzureichend.

5.1.4 Verknüpfungsqualität an wichtigen Umsteigehaltestellen

Die Verknüpfungsqualität wird für Verknüpfungspunkte zwischen Bus und SPNV sowie zwischen Buslinien untereinander anhand der in Kapitel 2.3.4 definierten Anschlusszeiten bewertet. Berücksichtigt werden Verknüpfungspunkte mit regelmäßig verkehrenden ÖPNV-Angeboten.

Verknüpfungspunkte zum SPNV

Die meisten Bahnhöfe im regionalen Nahverkehrsraum Regensburg sind potenzielle Schnittstellen zwischen dem Busverkehr und dem Schienenpersonennahverkehr. Der Hauptbahnhof Regensburg hat hierbei als SPNV-Knoten und Fernverkehrshalt eine besondere Bedeutung. Weitere Bahnhöfe bzw. Haltepunkte, die eine systematische tagesdurchgängige Verknüpfung (Übergangszeiten von bis zu 15 Minuten zwischen Bus und Schiene) haben, sind Hagelstadt, Eggmühl, Saal a. d. Donau, Regenstauf (auch durch den Citybus-Verkehr), Schwandorf und Straubing.

Neben diesen regelmäßigen Verknüpfungen gibt es im regionalen Nahverkehrsraum weitere Verknüpfungen zwischen einzelnen Fahrten, insbesondere in der HVZ mit dem SPNV an den Bahnhöfen bzw. Haltepunkten Hagelstadt, Eggmühl, Sinzing, Beratzhausen, Deuerling, Etterzhausen, Regenstauf, Sünching, Maxhütte-Haidhof, Schwandorf, Parsberg, Saal a. d. Donau, Abensberg, Neustadt a. d. Donau, Geiselhöring, Laberweinting und Straubing.

Eine Übersicht über die Bahnhöfe bzw. Haltepunkte mit einer systematischen Verknüpfung von Bus und Bahn ist in der Anlage dargestellt.

Für folgende Bahnhöfe und Haltepunkte wird die Verknüpfungsqualität bewertet: Regensburg Hbf., Regenstauf, Hagelstadt, Eggmühl, Schwandorf, Straubing, Saal a. d. Donau und Parsberg.

Die Verknüpfungssituation zwischen Busverkehr und SPNV im regionalen Nahverkehrsraum ist weitgehend als gut einzuschätzen. Am Hauptbahnhof in Regensburg bestehen viele regelmäßige Verknüpfungen zwischen Buslinien und dem SPNV. Aufgrund festgelegten bevorzugten Relationen und weiteren zeitlichen Bindungen der Buslinien, können nicht auf allen Relationen optimierte Umsteigebeziehungen vorgehalten werden. Am Hauptbahnhof bestehen jedoch Defizite in der räumlichen und baulichen Gestaltung der Verknüpfungssituation.

An den Bahnhöfen und Haltepunkten des SPNV außerhalb der Stadt Regensburg sind die regelmäßig verkehrenden Buslinien weitgehend optimal auf die wichtigen Relationen im SPNV ausgerichtet. Abweichungen sind durch übergeordnete Bindungen der Buslinien möglich (z. B. Hagelstadt). An den Bahnhöfen und Haltepunkten Schwandorf, Eggmühl, Saal a. d. Donau und Parsberg sind die Buslinien auf den relevanten Relationen gut auf den SPNV ausgerichtet. In Regenstauf und Straubing wird die im Leitbild festgelegte Umsteigezeit nur auf einzelnen Relationen überschritten (siehe Tabelle 36).

Tabelle 36: Verknüpfungen zwischen lokalem Busverkehr und SPNV mit regelmäßigen Umsteigezeiten über 15 Minuten

Umsteigepunkt	Relation		Umsteigezeit
	aus/ nach (Quelle/ Ziel)	nach/ aus (Quelle/ Ziel)	
Regenstauf, Bahnhof	Pestalozzistraße	Regensburg	ca. 30 Minuten
Straubing, Bahnhof	Stadtgebiet Straubing ¹³⁰	Regensburg	16 – 20 Minuten

Darüber hinaus gibt es an weiteren ausgewählten Bahnhöfen und Haltepunkten im SPNV einzelne Verknüpfungen mit bedarfsorientiert verkehrenden regionalen Buslinien.

¹³⁰ Defizite bestehen am Vormittag von Regensburg in die Bereiche Europaring Ost, Dornierstraße und Arberstraße und am Nachmittag von den Bereichen Eichendorffstraße-Kreisel, FTSV-Sportplatz und Pettenkoferstraße in Richtung Regensburg.

Abbildung 5: Citybushaltestelle am Bahnhof Regenstauf



Bushaltestelle in direkter Lage zum Bahnhof, kein niederflurgerechter Ausbau

Verknüpfungspunkte im Busverkehr

Innerhalb der Stadt Regensburg gibt es am Hauptbahnhof/ Albertstraße sowie an weiteren Haltestellen (Arnulfplatz, Weißenburgstraße, Burgweinting, Donaustauer Straße, Isarstraße, Stobäusplatz, Augsburgener Straße) Verknüpfungen zwischen dem Regionalbusverkehr und Stadtbusverkehr. Aufgrund des dichten Taktangebotes des Stadtbusverkehrs können auf zahlreichen Relationen zwischen Stadt- und Regionalbusverkehr kurze Übergangszeiten von unter 10 Minuten erreicht werden und somit auch wichtige Ziele in der Stadt Regensburg außerhalb des Zentrums gut erreicht werden. Aufgrund der Vielzahl möglicher Verknüpfungen sowie der tlw. vorhandenen übergeordneten Bindungen der Linien ist eine optimierte Umsteigezeit nicht auf allen Relationen möglich.

Außerhalb der Stadt Regensburg gibt es in Obertraubling und Donaustauf wichtige Verknüpfungspunkte im Regionalbusverkehr mit systematisch verknüpften Linien. In Obertraubling (Haltestelle Abzw. Neutraubling sowie Kirche) sind die Linien aus dem südlichen Landkreis Regensburg optimal mit kurzen Übergangszeiten zwischen sieben und zehn Minuten an die Linien Richtung Neutraubling angebunden. In Donaustauf (Haltestelle Bayerwaldstraße) bestehen Verknüpfungen der Linien aus dem Raum Altenthann in Richtung Regensburg mit kurzen Übergangszeiten von einer bis vier Minuten. Eine Darstellung der verknüpften Linien ist der Anlage zu entnehmen.

Weitere unregelmäßige Verknüpfungen, insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten¹³¹ bestehen im regionalen Nahverkehrsraum an den Haltestellen Hemau Volksfestplatz, Parsberg Bahnhof, Straubing Bahnhof sowie Kelheim Wöhrdplatz.

Regelmäßige Verknüpfungen zwischen Ortsverkehren und dem Regionalverkehr gibt es in Regenstauf, Schwandorf und Straubing.

➔ Insgesamt kann die Verknüpfungsqualität im gesamten regionalen Nahverkehrsraum als gut bewertet werden. Die Buslinien sind, bis auf wenige Ausnahmen, auf die SPNV-Zugangspunkte und die entsprechenden Ankunfts- bzw. Abfahrtszeiten ausgerichtet. Innerhalb der Stadt Regensburg bestehen an verschiedenen Haltestellen gute Übergangsmöglichkeiten zwischen Stadt- und Regionalbusverkehr. Durch die radiale Ausrichtung des Regionalbusverkehrs auf das Oberzentrum Regensburg gibt es im Landkreis Regensburg nur einzelne Verknüpfungspunkte zwischen Regionalbuslinien, an denen das Angebot systematisch aufeinander abgestimmt ist (Obertraubling, Donau-stauf). Außerhalb des Landkreises Regensburg gibt es Haltestellen im Busverkehr, an denen einzelne Fahrten bedarfsorientiert aufeinander ausgerichtet sind. Eine regelmäßige (vertaktete) Ausrichtung findet dort nicht statt.

5.1.5 Beförderungsqualität

Bei der Analyse der Beförderungsqualität wird zunächst die Qualität der Haltestellen und Verknüpfungspunkte im regionalen Nahverkehrsraum sowie der im Nahverkehrsraum eingesetzten Fahrzeuge dargestellt. Soweit die Daten in entsprechender Qualität vorliegen, erfolgt daran anschließend eine Bewertung.

5.1.5.1 Lage und Ausstattung von Haltestellen und Verknüpfungspunkten

Im Rahmen einer Bestandsaufnahme wurden die wichtigsten Bahnhöfe und Haltestellen hinsichtlich ihrer Qualitätsmerkmale (Lage, Zugänglichkeit, Ausstattung, etc.) untersucht¹³². Für die Bahnhöfe liegen darüber hinaus Auszüge aus dem Haltestellenkataster der Deutschen Bahn AG vor. Bezüglich der Bushalte-

¹³¹ Hauptverkehrszeit gemäß Rahmenkonzeption: Montag – Freitag 7.00 – 8.30 Uhr und 16.00 – 18.00 Uhr

¹³² Ortsbesichtigung am 8./ 9. November 2006

stellen wurden im Rahmen der Befragung der Städte und Gemeinden im Oktober 2006 die wesentlichen Ausstattungsmerkmale der Haltestellen erfragt.

Es werden dabei die Bahnhöfe und Haltepunkte zum SPNV sowie die Verknüpfungspunkte im Busverkehr mit systematischen Verknüpfungen bewertet.

Bahnhöfe und Haltepunkte im SPNV

Drei Stationen des SPNV im Nahverkehrsraum (darunter der Bahnhof Bad Abbach mit rund 11.000 Einwohnern, sowie Mausheim und Perkam) liegen vollständig außerhalb der Siedlungsbereiche, weitere zwölf liegen in Randlage der bebauten Flächen (siehe Anlage). Diese Stationen weisen daher Defizite in ihrer Erschließungswirkung auf, die nur durch eine innerörtliche Busverkehrsanbindung oder durch Benutzung anderer Zubringerverkehrsmittel (Park-and-Ride oder Bike-and-Ride) behoben werden können. Eine tabellarische Darstellung ist der Anlage zu entnehmen.

Von den 31 Haltepunkten und Bahnhöfen des SPNV im regionalen Nahverkehrsraum (ohne die Bahnhöfe und Haltepunkte in der Stadt Regensburg) werden 25 direkt mit dem Busverkehr bedient¹³³.

Die im Folgenden aufgeführten Bahnhöfe und Haltepunkte haben keine unmittelbare Anbindung im Busverkehr (erforderlicher Fußweg > 300 Meter):

Tabelle 37: Bahnhöfe/ Haltepunkte im SPNV ohne direkte Busanbindung (> 300 m Abstand)

Bahnhof/ Haltepunkt	Lage der nächstgelegenen Bushaltestelle
Obertraubling	• ca. 350 m zur nächsten Bushaltestelle
Köfering	• ca. 800 m zur nächsten Bushaltestelle
Laaber	• ca. 600 m zur nächsten Bushaltestelle
Bad Abbach	• ca. 900 m zur nächsten Bushaltestelle
Radldorf	• keine Busanbindung
Sallach	• ca. 350 m zur nächsten Bushaltestelle

Weitgehend alle SPNV-Stationen sind mit entsprechenden Fahrgastinformationen und Wartehalle bzw. Witterungsschutz ausgestattet. Drei sind vollständig barrierefrei ausgebaut und bei weiteren 13 ist der Weg zum Bahnsteig

¹³³ Bushaltestelle maximal 300 m von Bahnhof bzw. Haltepunkt entfernt

barrierefrei¹³⁴. An 25 Bahnhöfen und Haltepunkten sind Park-and-ride- sowie Bike-and-ride-Anlagen vorhanden, an drei gibt es ausschließlich Bike-and-ride-Anlagen und an einem ausschließlich Park-and-ride-Anlagen. Bahnhöfe ohne Park-and-ride-Anlagen sind in Perkam, Sallach, Laberweinting und Straubing-Ost. Bahnhöfe ohne Bike-and-ride-Anlagen sind in Poikam, Bad Abbach und Straubing-Ost.

An 22 Bahnhöfen und Haltepunkten sind Fahrkartenautomaten für den Nahverkehr vorhanden, 12 davon sind zusätzlich mit Fahrkartenautomaten für den Fernverkehr ausgestattet. Die Bahnhöfe bzw. Haltepunkte in Köfering, Hagelstadt, Mausheim, Gundelshausen, Poikam, Bad Abbach, Perkam, Sallach und Straubing-Ost haben keine Fahrkartenautomaten und sind deshalb unzureichend mit Automaten ausgestattet. Eine Fahrkartenverkaufsstelle ist in Beratzhausen, Schwandorf, Parsberg, Saal a. d. Donau, Abensberg und Straubing vorhanden.

Eine Übersicht über die Bahnhöfe und Haltepunkte im SPNV mit den jeweiligen Ausstattungselementen ist der Anlage zu entnehmen.

¹³⁴ Bewertung der Barrierefreiheit, Quelle: Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH, Stationsdatenbank (Stand Januar 2007)

Abbildung 6: Bahnhof Beratzhausen mit Bushaltestelle



Bushaltestelle in unmittelbarer Nähe des Bahnsteigs (Situation ermöglicht Umsteigen an einem Bahnsteig, kein niederflurgerechter Ausbau der Bushaltestelle, Haltestellenschild und Fahrgastinformation verbesserungswürdig)

Abbildung 7: Neue Bike-and-ride- sowie Park-and-ride-Anlage am Bahnhof Eggmühl

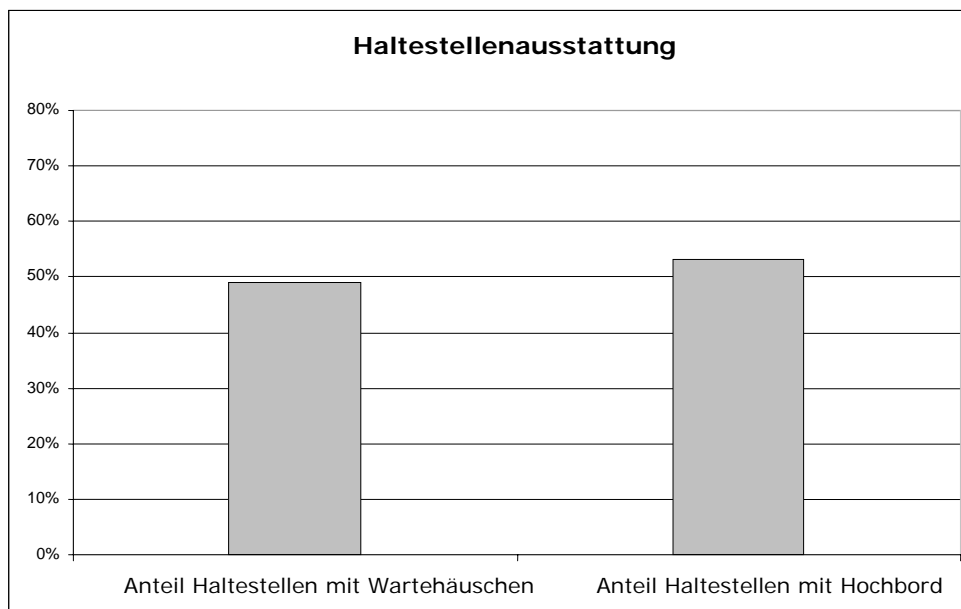


Haltestellen im Busverkehr

Die Ausstattung der Haltestellen im regionalen Nahverkehrsraum wurde im Rahmen der Gemeindebefragung im Oktober 2006 abgefragt. Von den 80 Gemeinden im regionalen Nahverkehrsraum (ohne die Stadt Regensburg) haben 73 die Frage nach der Haltestellenausstattung beantwortet (Rücklaufquote von 91 %¹³⁵). In Abbildung 8 sind die Anteile der Haltestellen mit Wartehäuschen bzw. mit Hochbord¹³⁶ dargestellt.

Die Haltestellen in der Region Regensburg weisen je nach Funktion der Haltestelle unterschiedliche Ausstattungsmerkmale auf. Die Mindestausstattung ist der Haltestellenmast mit Haltestellenschild und Fahrplan der die Haltestelle bedienenden Linie(n). Die relevanten Fahrplaninformationen sind weitgehend vorhanden, zumindest an den zentral gelegenen Haltestellen der Gemeinden.

Abbildung 8: Ausstattungsmerkmale der Haltestellen im regionalen Nahverkehrsraum



Quelle: Befragung der Städte und Gemeinden im Oktober 2006

¹³⁵ Insgesamt wurden über die Befragung rund 1.800 Haltestellenpositionen erfasst.

¹³⁶ Unter Hochbord wird eine Bordsteinhöhe verstanden, die in Zusammenhang mit der Niederflurtechnik der Fahrzeuge einen niveaugleichen Einstieg in die Fahrzeuge ermöglicht (in der Regel in der Höhe von 16 oder 18 cm über der Fahrbahnoberfläche).

In der Befragung wurde nach Haltestellen mit Hochbord ohne konkrete Definition des Hochbords gefragt. Deshalb kann nicht ausgeschlossen werden, dass die einzelnen Gemeinden unter Hochbord unterschiedliche Bordhöhen verstanden haben. Eine aussagekräftige Bewertung der behindertengerechten Ausgestaltung der Haltestelle ist daraus nicht abzuleiten.

Als wesentliches Ergebnis der Befragung kann festgehalten werden, dass knapp die Hälfte der im Oktober 2006 erfassten Haltestellenpositionen mit Wartehäuschen ausgestattet sind. Eine Aussage bezüglich des Anteils der Haltestellen mit Hochbord ist aus den Befragungsergebnissen nicht abzuleiten, da nicht ausgeschlossen werden kann, dass unter Hochbord von den einzelnen Gemeinden unterschiedliche Bordhöhen verstanden wurden.

Haltestellen im Busverkehr mit systematischen Verknüpfungen

Für Haltestellen mit systematischer Verknüpfungsfunktion im Busverkehr erfolgt eine detailliertere Analyse der Lage und Ausstattung (siehe Tabelle 38).

Die Verknüpfungspunkte im Busverkehr liegen weitgehend gut in zentraler Lage der Siedlungsbereiche. Standortnachteile weisen die Verknüpfungspunkte Donaustauf Bayerwaldstraße, Obertraubling Abzw. Niedertraubling sowie der Bahnhof in Parsberg auf.

Der Verknüpfungspunkt im Regionalbusverkehr in Obertraubling (Haltestelle Abzw. Niedertraubling) ist aufgrund seiner Lage am Ortsrand wenig attraktiv. Es fehlen wichtige Informationen (u. a. Wegweisung) zur Verknüpfungssituation an den verschiedenen Haltestellenpositionen (tlw. lange Fußwege) sowie ein Witterungsschutz an zwei Haltepositionen. Die Ausstattung der Haltestelle wird aufgrund der bedeutenden Funktion als verbesserungswürdig eingeschätzt.

An der Haltestelle Bayerwaldstraße in Donaustauf sind Regionalbuslinien miteinander verknüpft. Darüber hinaus bieten die vorhandenen Park-and-ride- sowie Bike-and-ride-Anlagen Verknüpfungen zum IV. Die Haltestelle bietet eine angenehme Aufenthaltsqualität für den Fahrgast und ist mit Fahrgastinformation und Witterungsschutz ausgestattet¹³⁷. Die vorhandene Busbucht ist jedoch zu kurz für zwei Busse¹³⁸, dadurch können bei der Verknüpfungssituation Engpässe entstehen.

Grundsätzlich sind die Verknüpfungshaltestellen mit Fahrplaninformationen, Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz ausgestattet. Detailliertere Informationen z. B. zum Tarif oder Umgebungspläne sind weitgehend nicht vorhanden.

¹³⁷ Ortsbesichtigung am 8./9. November 2006

¹³⁸ Quelle: Landkreis Regensburg im Januar 2008

**Tabelle 38: Lage und Ausstattung der Verknüpfungspunkte mit systematischen Verknüpfungen
Busverkehr in der Region Regensburg**

Verknüpfungshaltstelle	Lage/ Zugänglichkeit	Ausstattung
Donaustauf, Bayerwaldstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Lage am Ortsrand 	<ul style="list-style-type: none"> • P+R und B+R vorhanden • Fahrgastinformation • Witterungsschutz • Fahrkartenverkaufsstelle
Eggmühl, Bahnhof	<ul style="list-style-type: none"> • Lage in der Ortsmitte 	<ul style="list-style-type: none"> • P+R und B+R vorhanden • Fahrgastinformation • Witterungsschutz • Fahrkartenautomat (Nah- und Fernverkehr)
Etterzhausen, Bahnhof	<ul style="list-style-type: none"> • Lage innerhalb des Ortes 	<ul style="list-style-type: none"> • P+R und B+R vorhanden • Fahrgastinformation • Witterungsschutz • Fahrkartenautomat (Nahverkehr)
Obertraubling, Abzw. Niedertraubling	<ul style="list-style-type: none"> • Lage am Ortsrand an einer Kreuzung • Haltestellenpositionen verteilen sich auf drei Zufahrtsstraßen • Querung der Straße mit einer Ampel möglich 	<ul style="list-style-type: none"> • 3 Haltebuchten und einmal Halt am Fahrbahnrand • Fahrgastinformation • Witterungsschutz an zwei Haltestellenpositionen
Obertraubling, Kirche	<ul style="list-style-type: none"> • Lage in der Ortsmitte 	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrgastinformation • Witterungsschutz • Fahrkartenverkaufsstelle
Undorf, Bahnhof	<ul style="list-style-type: none"> • Lage in der Ortsmitte 	<ul style="list-style-type: none"> • P+R und B+R vorhanden • Fahrgastinformation • Witterungsschutz • Fahrkartenautomat (Nah- und Fernverkehr), Fahrkartenverkaufsstelle
Schwandorf, Bahnhof	<ul style="list-style-type: none"> • Lage in der Stadtmitte 	<ul style="list-style-type: none"> • P+R und B+R vorhanden • Fahrkartenautomat (Nah- und Fernverkehr), Fahrkartenverkaufsstelle
Straubing, Bahnhof	<ul style="list-style-type: none"> • Lage in der Stadtmitte 	<ul style="list-style-type: none"> • P+R und B+R vorhanden • Fahrkartenautomat (Nah- und Fernverkehr), Fahrkartenverkaufsstelle
Kelheim, Wöhrdplatz	<ul style="list-style-type: none"> • Lage in der Stadtmitte 	<ul style="list-style-type: none"> • 4 Haltebuchten • Fahrgastinformation • Witterungsschutz
Parsberg, Bahnhof	<ul style="list-style-type: none"> • Lage am nördlichen Ortsrand • ca. 900 m zum Ortskern 	<ul style="list-style-type: none"> • P+R und B+R vorhanden • Fahrkartenautomat (Nah- und Fernverkehr), Fahrkartenverkaufsstelle

Die Ausstattung der Verknüpfungspunkte Bus/ SPNV ist im vorangegangenen Teilkapitel dargestellt.

An den Haltestellen Lorenzen (P+R), Hemau am Volksfestplatz sowie in Hainacker Turl sind Park-and-ride-Anlagen vorhanden. Damit sind gute Bedingungen geschaffen, um den Umstieg vom IV auf den ÖPNV zu fördern.

Abbildung 9: Verknüpfungspunkt Donaustauf Bayerwaldstraße mit Busbucht



(Foto vom November 2006)

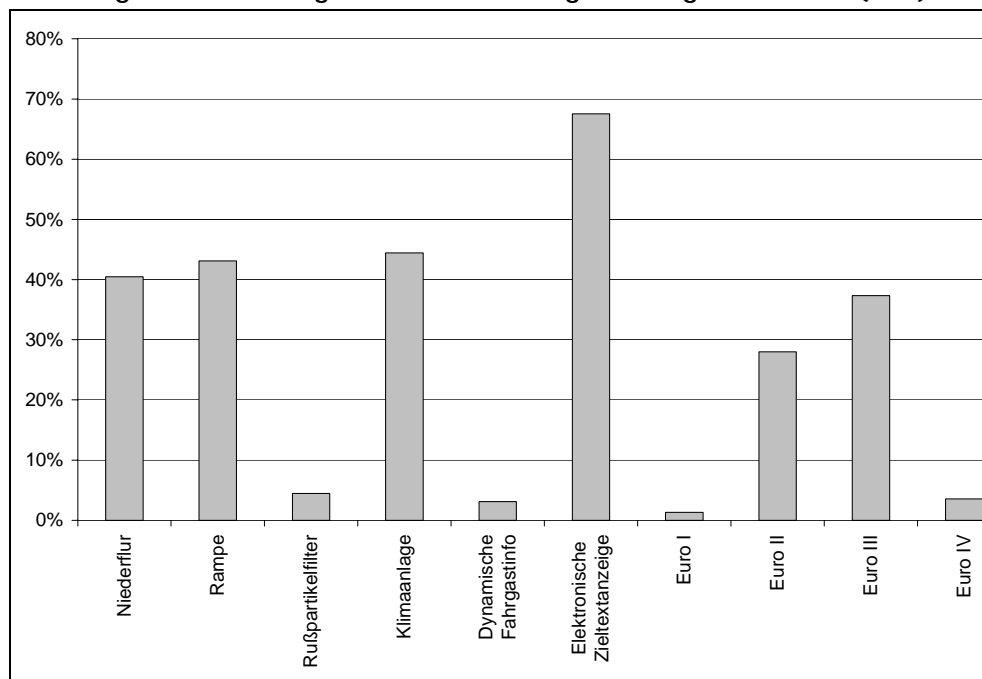
5.1.5.2 Ausstattung von Fahrzeugen

Die Daten zu den Fahrzeugen im RVV und außerhalb des RVV stammen aus unterschiedlichen Datenquellen (siehe auch Fußnoten zu Quellenangaben). Aus diesem Grund können sich die aufgeführten Merkmale unterscheiden.

Auf den Regionalbuslinien, die im RVV integriert sind, werden von 23 Verkehrsunternehmen insgesamt 225 Fahrzeuge eingesetzt. Davon sind 58 % Überlandlinienbusse und 29 % Standardlinienbusse. Der Anteil der Reisebusse liegt bei 12 %. Das mittlere Alter aller Fahrzeuge beträgt 6,7 Jahre unabhängig vom

täglichen Leistungsvolumen.¹³⁹ In der folgenden Graphik sind die weiteren Ausstattungsmerkmale der Fahrzeuge dargestellt.

Abbildung 10: Ausstattungsmerkmale Fahrzeugflotte Regionalverkehr (RVV)



Quelle: Fahrzeug-Datenbank der VU im Regionalverkehr des RVV (Stand 09.07.2007)

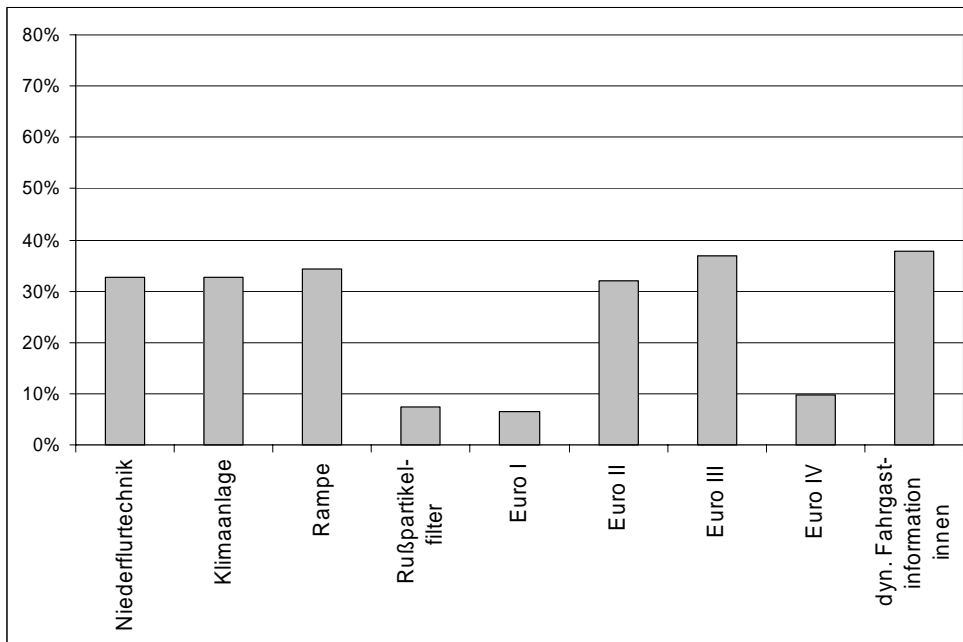
Erläuterungen:

- Niederflur: stufenfreier Ein-/ Ausstieg in das Fahrzeug
- Rampe: elektrische oder mechanische Rampe für den barrierefreien Einstieg in das Fahrzeug z. B. für Rollstuhlfahrer
- Dynamische Fahrgastinformation: hier Haltestellenanzeige und/ oder Haltestellenansage im Fahrzeug
- Elektronische Fahrtzielanzeige: Frei programmierbare elektronische Außenanzeige am Fahrzeug für Liniennummer und Fahrtziel
- Euro I-IV: verbindlich einzuhaltende EU-Normen 91/542/EWG bzw. 1999/96/EG für Busse, die die Abgasgrenzwerte für CO, HC, NMHC, Methan, NOx, Partikel und Ruß festlegen¹⁴⁰

Angaben zu Fahrzeugen auf Linien, die nicht in den RVV integriert sind, wurden im Rahmen einer schriftlichen Befragung im Januar/ Februar 2007 von den jeweiligen Verkehrsunternehmen abgefragt. Es wurden die Antworten von 23 Verkehrsunternehmen in die Auswertung einbezogen (Rücklaufquote 36 %). Die folgenden Darstellungen beziehen sich ausschließlich auf diese Antworten.

¹³⁹ Quelle: Fahrzeug-Datenbank der VU im Regionalverkehr des RVV (Stand 09.07.2007)

¹⁴⁰ Dabei sind in der höchsten Euro-Norm die niedrigsten Grenzwerte festgelegt.

Abbildung 11: Ausstattungsmerkmale Fahrzeugflotte Regionalverkehr (außerhalb RVV)¹⁴¹

Knapp über 40 % der Fahrzeuge im RVV erreichen die Euro-III-Norm bzw. Euro-IV-Norm, bei den erfassten Fahrzeugen, die auf Linien außerhalb des RVV eingesetzt werden und für die Ergebnisse der Befragung vorliegen, sind dies ca. 55 %. Der Anteil der Fahrzeuge mit Rußpartikelfilter liegt insgesamt unter 10 %. Etwa 55 % der im RVV sowie ca. 75 % der außerhalb des RVV eingesetzten und erfassten Fahrzeuge haben keine Klimaanlage. Dem Vorteil geringerer Betriebskosten durch den Verzicht auf die Klimaanlage stehen jedoch auch Nachteile bzgl. des Fahrgastkomforts gegenüber.

Niederflurgerecht ausgestattet sind innerhalb und außerhalb des RVV rund 30 bzw. 40 % der erfassten Fahrzeuge. Nur knapp 5 % der Fahrzeuge im RVV verfügen über eine dynamische Fahrgastinformation¹⁴², außerhalb des RVV verfügen ca. 35 % der erfassten Fahrzeuge über eine solche Ausstattung. Die Fahrzeuge, die im RVV eingesetzt werden, haben (mit Ausnahme des RVV-Logo) keine einheitliche Gestaltung mit Wiedererkennungseffekt beim Kunden.

¹⁴¹ Quelle: Befragung der Verkehrsunternehmen im Januar/ Februar 2007 (Rücklaufquote 36 %) Die Angaben beziehen sich auf insgesamt 122 Fahrzeuge

¹⁴² Es ist hier unter „dynamischer Fahrgastinformation innen“, die digitale Fahrgastinformation in den Fahrzeugen gemeint.

Die Fahrzeugausstattung im Regionalverkehr ist hinsichtlich der Erfüllung der Euro-Normen als positiv zu bezeichnen. Die Ausstattung mit Klimaanlage ist für Fahrzeuge, die im Regionalverkehr eingesetzt werden, ebenso wie der Anteil niederflurgerecht eingesetzter Fahrzeuge als durchschnittlich zu betrachten. Auffallend ist die unzureichende Ausstattung der Fahrzeuge im Regionalverkehr innerhalb des RVV mit dynamischen Fahrgastinformationen. Es fehlen hier weitgehend Informationen zum Linienweg, zu Verknüpfungsmöglichkeiten und zu den nächsten Haltestellen.

5.1.5.3 Barrierefreiheit

Verknüpfungspunkte und Haltestellen

Die Bahnhöfe in Eggmühl, Sinzing und Etterzhausen im regionalen Nahverkehrsraum Regensburg (ohne Bahnhöfe in der Stadt Regensburg) sind vollständig barrierefrei ausgebaut, das entspricht ca. 10 % der Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV im Nahverkehrsraum. Bei weiteren 40 % ist der Weg zum Bahnsteig weitgehend barrierefrei zu erreichen. In Schwandorf, Neustadt a. d. D. und Straubing sind die Bahnsteige für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste nur mit Personal zu erreichen.

Nicht barrierefrei sind rund 40 % der Bahnhöfe und Haltepunkte im regionalen Nahverkehrsraum, darunter die Bahnhöfe in Obertraubling, Beratzhausen, Parsberg, und Bad Abbach. Bei der Hälfte der Bahnhöfe im regionalen Nahverkehrsraum ist eine akzeptable Anbindung für Personen mit Rollstühlen, Kinderwagen oder Fahrrädern nur eingeschränkt oder überhaupt nicht möglich.

Eine Übersicht über die Barrierefreiheit sämtlicher Bahnhöfe und Haltepunkte im SPNV ist der Anlage zu entnehmen.

Der Bahnhof Eggmühl ist vollständig barrierefrei ausgebaut. Die Bushaltestelle am Bahnhof ist hingegen nicht mit einem Hochbord ausgestattet, so dass eine durchgehende Fahrtmöglichkeit für mobilitätsbehinderte Fahrgäste nicht ohne Hilfe gegeben ist

Abbildung 12: Barrierefreier Zugang zu den Bahnsteigen am Bahnhof Eggmühl



Rampe sowie Leitstreifen zu den Bahnsteigen

Die Bushaltestellen mit Verknüpfungsfunktion weisen nahezu alle Defizite bezüglich der Barrierefreiheit auf.

Insgesamt sind die Haltestellen im regionalen Nahverkehrsraum entsprechend der Befragung der Städte und Gemeinden im Oktober 2006 zu 53 % mit Hochbord¹⁴³ ausgestattet.

¹⁴³ In der Befragung wurde nach Haltestellen mit Hochbord ohne konkrete Definition des Hochbords gefragt. Deshalb kann nicht ausgeschlossen werden, dass die einzelnen Gemeinden unter Hochbord unterschiedliche Bordhöhen verstanden haben. Eine aussagekräftige Bewertung der behindertengerechten Ausgestaltung der Haltestelle ist daraus nicht abzuleiten.

Fahrzeuge

Ungefähr 40 % der im Regionalverkehr eingesetzten Fahrzeuge sind Niederflurfahrzeuge. Der Einsatz dieser Fahrzeuge erfolgt nicht regelmäßig auf bestimmten Linien. Informationen zum Einsatz von Niederflurfahrzeugen in den Fahrplänen der Landkreise sind nicht vorhanden.

Knapp über 40 % der Fahrzeuge verfügen über eine ausklappbare Rampe für Rollstuhlfahrer, d. h. fast 60 % der Fahrzeuge im Regionalverkehr können von Rollstuhlfahrern nicht ohne Hilfe genutzt werden, sofern die Haltestellen nicht niederflurgerecht ausgebaut sind.

→ Die Beförderungsqualität an Haltestellen ist im Nahverkehrsraum unterschiedlich ausgeprägt. Einzelne SPNV-Haltepunkte sind bereits barrierefrei ausgebaut, andere weisen tlw. gravierende Mängel auf. Im Busverkehr verfügen die relevanten Haltestellen bzw. Umstiegspunkte außerdem über eine Grundausstattung mit Fahrplaninformationen und Wetterschutzeinrichtung. Umstiegspunkte in Donaustauf und Parsberg weisen Standortnachteile wegen ihrer siedlungsfernen Lage auf. Die Situation am Umstiegepunkt in Obertraubling ist aufgrund seiner Lage und Ausstattung unzureichend. Die Fahrzeugausstattung im Regionalverkehr ist hinsichtlich der Erfüllung der Euro-Normen als positiv zu bezeichnen, die Ausstattung mit Klimaanlage sowie der Anteil niederflurgerecht eingesetzter Fahrzeuge als durchschnittlich. Auffallend ist die unzureichende Ausstattung der Fahrzeuge innerhalb und außerhalb des RVV mit dynamischen Fahrgastinformationen.

5.1.6 Betriebsablauf

Folgende Mängel im Betriebsablauf im regionalen Nahverkehrsraum wurden von den Verkehrsunternehmen im Rahmen der Befragung 2007 genannt.

Tabelle 39: Schwachstellen im Betriebsablauf¹⁴⁴

Problempunkte im Straßennetz mit regelmäßigen gravierenden Verspätungen
Burglengenfeld: Haltestelle Marktplatz nur einfache Haltestellenposition trotz Realschule
B15 im Bereich Obertraubling (Eisenbahnbrücke)
Ortsdurchfahrt Regenstauf (Marktplatz)
A93 Streckenbereich Ponholz – BAB Kreuz Regensburg, insbesondere Bereich Pfaffensteiner Tunnel
B16 Richtung Regensburg im Bereich der BAB Anschlussstelle Regensburg-Süd
A3 vom Kreuz Regensburg bis BAB Ausfahrt Regensburg Ost in Fahrtrichtung Passau
A3 zwischen AS Wörth/ Donau und AS Rosenhof, Fahrtrichtung Nürnberg
Obertraubling – Kreuzung
Probleme im täglichen Betriebsablauf
Umstieg in Burglengenfeld, Rathaus (RVV-Linie 110 und 41)
Umstieg morgens in Regensburg Hbf von RVV-Linie 41 auf Anschlusszüge
Kapazität zentraler Haltepunkt „Albertstraße“; fehlende Halteposition in der Dr.-Martin-Luther-Str.

Im Nahverkehrsraum (ohne Stadt Regensburg) sind keine Busbeschleunigungsmaßnahmen mittels Beeinflussung von Lichtsignalanlagen vorhanden, die z. B. bei den genannten Problempunkten zu einer Verkürzung der Fahrzeit oder zu einem verlässlichen Betriebsablauf auch bei hohem Verkehrsaufkommen führen könnten. Ferner gibt es keine eigenständigen Busspuren oder Bustrassen über einen längeren Abschnitt für einen störungsfreien Betrieb im Busverkehr.

Im Bereich des RVV für die Regionalbuslinien sowie in der Stadt Straubing und für die Linienverkehre, für die die RBO GmbH die Betriebsführung inne hat, ist die Einrichtung eines rechnergesteuerten Betriebsleitsystems geplant.

¹⁴⁴ Quelle: Befragung der Verkehrsunternehmen im Januar/ Februar 2007

5.1.7 Parallelverkehre

In der nachfolgenden Tabelle werden Korridore/ Linienabschnitte im regionalen Nahverkehrsraum Regensburg mit Parallelverkehren zwischen SPNV und Busverkehr auf ihre konkurrierende Wirkung hin betrachtet.

Tabelle 40: Parallelverkehre

Linien	Abschnitt/ Korridor	Beschreibung/ Bemerkung	konkurrierende Wirkung
KBS 880 und Linie 23	Regensburg – Sünching	KBS 880: langer Abschnitt (ca. 17 km) ohne Bahnhof/ Haltepunkt zwischen Sünching und Obertraubling Linie 23: übernimmt im Abschnitt Sünching – Obertraubling wichtige Erschließungsaufgaben, die der SPNV in diesem Bereich nicht erfüllen kann	Keine; aufgrund der unterschiedlichen Verkehrsaufgaben
KBS 880 und Linien 28, 29	Regensburg – Deuerling	KBS 880: Lage des Bahnhofes Deuerling abseits des Kernortes, einzelne Orte entlang der Bahnlinie werden nicht direkt durch SPNV erschlossen (Nittendorf, Deuerling, Waldetzenberg) Linien 28, 29: im Abschnitt Deuerling – Etterzhausen werden wichtige Erschließungsaufgaben abseits der Bahnhalte übernommen; darüber hinaus haben Buslinien wichtige Aufgaben, die über den Korridor hinaus gehen (z. B. Verknüpfung zum SPNV).	Gering; aufgrund der zusätzlichen Erschließungsfunktion der Buslinien
KBS 885 und Linie 41	Regensburg – Schwandorf	KBS 885: durch Haltepunkte geringe Erschließungswirkung (Einzugsbereich der Haltepunkte beschränkt sich auf die Kernorte von Schwandorf, Maxhütte-Haidhof und Regenstauf) Linie 41: Erschließung der Bereiche abseits der Bahnhalte sowie Verbindungsfunktion zwischen den zentralen Orten (z. B. Verknüpfung zum SPNV)	Gering; aufgrund der unterschiedlichen Verkehrsaufgaben und der zusätzlichen Erschließungsfunktion der Buslinien
KBS 930 und Linien 21, 24, 25	Regensburg – Hagelstadt	Entlang der KBS 930 liegen Siedlungsbereiche, die nicht im Einzugsbereich der Bahnhöfe liegen. Die Buslinien erschließen diese Bereiche	Keine; aufgrund der zusätzlichen Erschließungsfunktion der Buslinien
KBS 993 und Linien 26, 27	Regensburg – Sinzing	Buslinien haben Aufgaben, die über diesen Korridor hinausgehen (Erschließung der Bereiche westlich von Sinzing)	Keine; aufgrund der unterschiedlichen Verkehrsaufgaben
KBS 993 und Linie VLK-7	Regensburg – Neustadt a. d. D.	Linie VLK-7 hat über den Schienenkorridor hinaus Erschließungsaufgaben, die durch die Haltepunkte im SPNV nicht gewährleistet werden können	Keine; aufgrund der unterschiedlichen Verkehrsaufgaben

Im regionalen Nahverkehrsraum Regensburg sind keine Parallelverkehre zwischen SPNV und Busverkehr vorhanden, die eine wesentliche konkurrierende Wirkung aufweisen.

5.1.8 Transparenz des ÖPNV-Angebotes

Das regionale Busnetz im Landkreis Regensburg hat eine klare Struktur mit den überwiegend radial auf das Oberzentrum Regensburg ausgerichteten Linien. Weitgehend aus dem gesamten Kreisgebiet gibt es auf direktem Weg Verbindungen nach Regensburg. Dort besteht die Möglichkeit direkt auf den Schienenverkehr und auf den Stadtbusverkehr umzusteigen. Außerhalb des Landkreises Regensburg sind die Buslinien überwiegend auf die dortigen Zentren ausgerichtet. Insgesamt ist das ÖPNV-Angebot im regionalen Nahverkehrsraum klar strukturiert.

Das bestehende Liniennetz bietet nahezu auf allen Relationen innerhalb des Landkreises Regensburg umsteigefreie Verbindungen nach Regensburg. Auf den übrigen Verbindungen (z. B. Langquaid und Schierling zum Oberzentrum) werden z. T. optimierte Umsteigeverbindungen zwischen verschiedenen Buslinien oder zwischen Bus und Schiene angeboten. Außerhalb des Landkreises Regensburg bestehen einzelne Direktverbindungen (SPNV und einzelne Linien im Busverkehr) nach Regensburg, auf einigen Relationen ist jedoch ein Umstieg notwendig.

Unterschiedliche Wegeführungen einer Linie schränken die Transparenz des ÖPNV-Angebotes für den Fahrgast ein. Dies gilt insbesondere für Linien bzw. Relationen außerhalb des reinen Schülerverkehrs. Im Landkreis Regensburg verkehren die Linien – bis auf wenige Ausnahmen, die hauptsächlich den Schülerverkehr betreffen – weitgehend auf einheitlichen Linienwegen. Eine eingeschränkte Transparenz durch unterschiedliche Linienführungen ist auf den regelmäßig verkehrenden Linien RVV-33 (zwischen Barbing und Pfatter) und RVV-34 (zwischen Regensburg und Irlbach) festzustellen.

Takt- und Bedienungslücken sowie der Wechsel der Taktzeit-Abfahrtsminute im Tagesgang stellen gerade für Neu- bzw. Gelegenheitskunden sowie für Spontanfahrten eine Hemmschwelle und Hindernis zur Nutzung des ÖPNV dar (z. B. KBS 855). Die vertakteten Linien im regionalen Nahverkehrsraum verkehren weitgehend mit einheitlichen Taktminuten. Ausnahmen gibt es lediglich zu Schulverkehrszeiten.

Unterschiedliche Taktstrukturen (Taktsystematik) von Regionalverkehr und Stadtverkehr stellen sich bei Umsteigebeziehungen bzw. bei Netzergänzungen

als unvorteilhaft heraus (z. B. Linie 30/ 31 im 30-Minuten-Takt, Stadtverkehr Regensburg 20-Minuten-Takt).

Die Linien im RVV-Gebiet sind im Uhrzeigersinn durchnummeriert, im Landkreis werden zweistellige Nummern benutzt. Eine Unterscheidung der reinen Schulverkehrslinien von den anderen Buslinien ist durch die dreistellige Liniennummer (100er Nummern) des Schulverkehrs vorhanden. Eine Unterscheidung der Linien nach ihrer Angebotsqualität im Regionalverkehr (ohne Schulverkehr) ist jedoch nur schwer möglich. Eine vertaktete Linie mit einem Fahrtenangebot im 30 Minuten-Takt stellt sich in den Fahrplan- und Fahrgastinformationen nicht anders dar als eine Linie, die nur wenige Fahrten im Schulverkehr aufweist und für den Jedermannverkehr keine große Bedeutung hat (z. B. Linie 31 im 30-Minuten-Takt, Linie 35 mit einzelnen Fahrten). Hier fehlt eine Differenzierung der Nummerierung in Hauptlinien (mit einem dichten und vertakteten Fahrtenangebot und einheitlicher Streckenführung) sowie Nebenlinien, die vorrangig dem Schulverkehr dienen.

Die Nummerierung der Linien im Nahverkehrsraum außerhalb des RVV wird in den jeweiligen Landkreisen unterschiedlich gehandhabt. Die Linien im Landkreis Neumarkt sind entsprechend der Nummerierung des VGN mit einer dreistelligen Ziffer im 500er-Bereich benannt. In den Landkreisen Straubing-Bogen und Kelheim sind die Linien mit ein- und zweistelligen Zahlen durchnummeriert. Im Landkreis Cham sind die Linien mit dreistelligen Zahlen von 100 bis 900 durchnummeriert. Im Landkreis Schwandorf gibt es nur teilweise eine einheitliche Durchnummerierung der Linien mit dreistelligen Ziffern. Der Stadtverkehr Straubing ist mit einstelligen Zahlen nummeriert.

Eine Unterscheidung der Linien nach ihrer Angebotsqualität im Regionalverkehr (ohne Schulverkehr) ist im gesamten Nahverkehrsraum jedoch nur schwer möglich. Linien die sowohl im RVV-Gebiet als auch außerhalb verkehren haben oft in den verschiedenen Gebieten unterschiedliche Linienbezeichnungen. So hat z. B. die Linie zwischen Langquaid und Eggmühl im RVV-Gebiet die Liniennummer 25 und im Gebiet des Landkreises Kelheim die Liniennummer 32.

5.1.9 Tarifsystem

Im regionalen Nahverkehrsraum Regensburg bestehen folgende Tarifverbände bzw. Tarifgemeinschaften:

- Regensburger Verkehrsverbund,
- Verkehrsverbund Großraum Nürnberg,
- Verkehrsgemeinschaft Landkreis Cham,
- Verkehrsgemeinschaft Landkreis Kelheim,
- Verkehrsgemeinschaft Straubinger Land und
- Tarif der Stadtwerke Straubing.

In der folgenden Tabelle werden die Verkehrs- bzw. Tarifgemeinschaften sowie die Tarifsituation außerhalb der Gemeinschaften kurz beschrieben:

Tabelle 41: Tarifstruktur im regionalen Nahverkehrsraum

<p>Regensburger Verkehrsverbund</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bus- und Bahnlinien in der Stadt und im Landkreis Regensburg bis auf wenige Ausnahmen, RVV-Tarif gilt auf einzelnen Linien auch über die Landkreisgrenze hinaus, • Nutzung der Bus- und Bahnangebote mit einem Fahrschein, • Tarifgebiet ist in acht ringförmige Zonen eingeteilt, deren Zentrum die Stadt Regensburg bildet, • Fahrscheinsortiment des RVV deckt die Bandbreite von Einzel-Tickets bis Zeitkarten ab (komplettes Tarifsoriment).
<p>Verkehrsverbund Großraum Nürnberg</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bus- und Bahnlinien im regionalen Nahverkehrsraum Regensburg im Landkreis Neumarkt und im westlichen Landkreis Regensburg, • Tarifraum ist in Flächenzonen sowie Tarifpunktabstände zur Preisbildung eingeteilt, • Fahrscheinsortiment des VGN differenziert sich in Einzel-Tickets und verschiedene Zeitkarten.
<p>Verkehrsgemeinschaft Landkreis Cham</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bus- und Bahnlinien im Landkreis Cham (mit Ausnahmen) • Tarifgebiet ist in ringförmige Zonen eingeteilt, deren Zentrum die Stadt Cham bildet, • Fahrscheinsortiment des VLC differenziert sich in Einzel-Tickets und verschiedene Zeitkarten.

<p>Verkehrsgemeinschaft Landkreis Kelheim</p> <ul style="list-style-type: none"> • Buslinien im Landkreis Kelheim sind in die Verkehrsgemeinschaft Landkreis Kelheim integriert, • Fahrscheinsortiment (VLK-Sparschein = Tageskarte, gültig auf allen Linien der RBO im Landkreis Kelheim, OKEH-Card = Jahreskarte, verschiedene Zeitkarten, 6erKarte = Streifenkarte, Einzeltickets).
<p>Verkehrsgemeinschaft Straubinger Land</p> <ul style="list-style-type: none"> • Buslinien im Landkreis Straubing-Bogen, • Tarifgebiet ist in Waben eingeteilt, • Fahrgäste im Regionalverkehr (Bahn und Bus) aus dem Landkreis Straubing-Bogen können kostenlos auf die Busse des Stadtverkehrs Straubing umsteigen (in Verbindung mit einem Kontrollkartensystem).
<p>Stadtwerke Straubing</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stadtbuslinien in der Stadt Straubing, • Fahrgäste im Regionalverkehr (Bahn und Bus) aus dem Landkreis Straubing-Bogen können kostenlos auf die Busse des Stadtverkehrs Straubing umsteigen (in Verbindung mit einem Kontrollkartensystem), • Fahrscheinsortiment differenziert sich in ein Sortiment von Einzelfahrkarten und verschiedenen Zeitkarten.
<p>Tarifsituation im Landkreis Schwandorf</p> <ul style="list-style-type: none"> • Linien im Landkreis Schwandorf gehören zu keiner Tarifgemeinschaft, • Fahrscheine über Busunternehmen, • im Stadtverkehr Schwandorf gelten die RVV-Tickets.
<p>Tarifsituation im Landkreis Regensburg, außerhalb RVV</p> <ul style="list-style-type: none"> • Linien im Landkreis Regensburg, die nicht in den RVV integriert sind, • RVV-Fahrscheine werden weitgehend auf Relationen Richtung Regensburg anerkannt; Fahrscheine über Busunternehmen mit eigenen Tarifen

Karte 20 (Region + Stadt): Tarifstrukturen

Auf den meisten Linien im Landkreis Regensburg sowie auf allen Linien im Stadtverkehr Regensburg gelten die Beförderungs- und Tarifbestimmungen des Regensburger Verkehrsverbundes RVV. Auf verschiedenen Linien, die in benachbarte Landkreise verkehren, gilt der RVV-Tarif ebenfalls bzw. wird anerkannt.

Der RVV-Tarif ermöglicht dem ÖPNV-Kunden im gesamten Bedienungsgebiet die Nutzung von Bus- und Bahnangeboten mit einem Ticket (auch beim Umsteigen zwischen den Verkehrssystemen). Das Verbundgebiet ist in acht Tarifzonen eingeteilt, die sich konzentrisch um das Oberzentrum Regensburg erstrecken. Mit den äußeren Tarifzonen werden mit dem RVV-Tarif z. B. Neunburg v. Wald, Neumarkt i. d. Opf., Falkenstein, Wörth-Hof, Sünching, Eggmühl, Langquaid,

Bad Abbach oder Painten erreicht. Mit der Erweiterung des RVV zum 01.01.2009 sind u. a. auch Kelheim, Abensberg, Neustadt a. d. D. und Amberg mit dem RVV-Tarif erreichbar.

Die Fahrscheinpalette des RVV-Verbundgebietes ist breit gefächert. Sie differenziert sich in ein Sortiment von Einzelfahrkarten, Mehrfahrten- (Streifen-) Karten und verschiedenen Zeitkarten sowie nutzerspezifischen Tarifangeboten wie Jobtickets, das Biker-Ticket (auf der Fahrradbuslinie nach Falkenstein) oder Kombi-tickets wie Donauarena- und Theaterticket bei Veranstaltungen mit Gültigkeit für das gesamte RVV-Tarifgebiet.

Das Preisniveau im RVV-Tarifsystem ist zwischen dem Fahrplanjahr 2000 und September 2006 bei den Einzelfahrkarten um durchschnittlich 24 % gestiegen, bei den Streifentickets um durchschnittlich 39 % sowie bei den Zeitfahrausweisen um etwa 20 bis 25 %.

Neben den Linien mit RVV-Tarif gibt es vereinzelte Buslinien im Gebiet des Landkreises Regensburg, die einen eigenen Tarif haben, wie z. B. der Citybus Regenstauf. Hier wird der Tarif der Citybuslinie sowie der RVV-Tarif gegenseitig anerkannt, so dass Fahrgäste, die z. B. mit einer RVV-Fahrkarte die Linie 41 von Regensburg nach Regenstauf nutzen, auch mit der Citybuslinie fahren können, ohne eine weitere Fahrkarte kaufen zu müssen. Auf weiteren Linien im Landkreis, die nicht in den RVV integriert sind, werden Fahrscheine des RVV weitgehend anerkannt, Fahrscheine für bestimmte Relationen bzw. spezielle Tickets sind jedoch nur über das Verkehrsunternehmen gültig.

In den RVV-Bereichen der Landkreise Neumarkt (Schienenstrecke zwischen Parsberg und Neumarkt i. d. OPf.) und Cham (Buslinien 5 und 34) sowie seit 01.01.2009 Kelheim (Strecke zwischen Saal a. d. D. und Kelheim) gilt auf den Relationen, die nur im Binnenverkehr befahren werden, nur der jeweilige Tarif der VLC, des VGN bzw. des VLK. Im Stadtverkehr Schwandorf können die RVV-Tickets genutzt werden.

Die Buslinien im Landkreis Schwandorf sind in keiner Tarifgemeinschaft zusammengefasst. Auf der Linie 41 von Schwandorf nach Regensburg sowie im Stadtverkehr Schwandorf gilt der RVV-Tarif. Im SPNV zwischen Schwandorf und Regensburg wird der RVV-Tarif ebenfalls anerkannt.

Im Bereich des Landkreises Straubing-Bogen (Verkehrsgemeinschaft Straubinger Land VSL) besteht ein Tarifsystem mit Wabentarif für alle Buslinien. Der Fahrpreis richtet sich nach der Zahl der Waben, die befahren werden. Auf den Schienenstrecken gilt der Tarif des Eisenbahnverkehrsunternehmens. Auf der Linie 33 zwischen Schönach und Regensburg gilt der RVV-Tarif, zwischen

Schönach und Straubing der VSL-Tarif. Im VSL-Tarif werden Einzelfahrscheine, eine Zehnerkarte sowie verschiedene Zeitfahrausweise sowie für die Bewohner des Landkreises eine stark rabattierte Umweltjahreskarte angeboten. Für Fahrgäste der Schienenstrecken gibt es ebenfalls eine rabattierte Zehnerkarte. Für den Stadtverkehr gibt es einen eigenständigen Tarif. Die Nutzung des Stadtbusverkehrs Straubing ist kostenlos für Fahrgäste mit Wohnort im Landkreis Straubing Bogen, die im Besitz einer Fahrkarte der VSL sind.

Im Bereich des Landkreises Kelheim (Verkehrsgemeinschaft Landkreis Kelheim VLK) gibt es spezielle Tarifangebote wie den VLK-Sparschein als preisgünstige Tageskarte für alle Linien, für die die Regionalbus Ostbayern GmbH (RBO) die Betriebsführerschaft inne hat, sowie die übertragbare OKEH-Card als rabattierte Jahreskarte für jeweils eine Linie der RBO und 6er-Karten, Wochenkarten, Monatskarten und Ermäßigung BC. Im Schienenverkehr zwischen Gundelshausen und Neustadt a. d. D. können RVV-Fahrkarten genutzt werden. Zwischen Saal a. d. D. und Kelheim gilt der RVV-Tarif auf den Relationen in das RVV-Gebiet (im Binnenverkehr nur VLK-Tarif).

Im Bereich des Landkreises Neumarkt gilt der Tarif des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg VGN mit einer Vielzahl von Fahrausweisen von Einzelfahrkarten, Streifenkarten, Tageskarten sowie Zeitfahrausweisen. Im Stadtverkehr Neumarkt sowie auf den VGP-Linien innerhalb des Stadtgebietes Parsberg werden RVV-Tickets anerkannt. Im Schienenverkehr zwischen Neumarkt i. d. OPf. und Parsberg können RVV-Fahrkarten genutzt werden, wenn über Parsberg hinaus in das RVV-Tarifgebiet gefahren wird (im Binnenverkehr nur VGN-Tarif). Ferner gilt der RVV-Tarif auf der Linie 15 zwischen Hohenfels und Regensburg auch im Gebiet des Landkreises Neumarkt i. d. OPf.

Im Bereich des Landkreises Cham wird der Tarif der Verkehrsgemeinschaft Landkreis Cham VLC angewendet. Er bietet Einzelfahrausweise (auch mit Ermäßigung durch die Bahn-Card), Mehrfahrtenkarten, Tageskarten sowie Zeitfahrausweise an. Bei Fahrten zwischen dem Tarifgebiet der VLC sowie Bodenwöhr und Schwandorf werden besondere Zuschläge erhoben. Bei Fahrten im Binnenverkehr des Landkreises Cham auf den RVV-Linien 5 und 34 zwischen Falkenstein und Lehenfelden bzw. Falkenstein und Aumbrunn wird nur der VLC-Tarif angewendet.

Über 55 % der Einwohner im Nahverkehrsraum können den RVV-Tarif auf allen Relationen nutzen. Rund 1/5 der Einwohner können den RVV-Tarif nur auf den zuvor genannten ausgewählten Linien bzw. Relationen in Richtung Regensburg anwenden (aber nicht im Binnenverkehr der jeweiligen Verkehrsgemeinschaft). Die übrigen Einwohner des RNVR können nicht unmittelbar den RVV-Tarif nut-

zen, sondern müssen auf ihrer Fahrt nach Regensburg zwei verschiedene Tarifsyste­me nutzen und somit zwei unterschiedliche Fahrkarten kaufen.

Auf den RVV-Linien ist die Transparenz des ÖPNV-Tarifsystems hinsichtlich der Handhabbarkeit sowie des vorhandenen Ticketangebots als gut zu bewerten, ebenso die Ausdehnung des Tarifgebietes auf Stadt und Landkreis Regensburg. Auch die Anwendbarkeit des RVV-Tarifs auf bestimmten Relationen/ Linien außerhalb des Landkreises Regensburg im Gebiet der benachbarten Verkehrsgemeinschaften ist positiv zu sehen. Vor dem Hintergrund der Abgrenzung des Nahverkehrsraums Regensburg ist es als Nachteil zu bezeichnen, dass diese Anschlussstarife nicht auf weiteren Verbindungen in die benachbarten Landkreise und Verkehrsgemeinschaften bestehen. Dies ist für die betreffenden Kunden als wenig attraktiv zu bewerten, da sie in einem Nahverkehrsraum zwei unterschiedliche Tarifsyste­me und Fahrkarten nutzen müssen.

5.1.10 Fahrgastinformation und Servicequalität

Für den Bereich der Stadt und des Landkreises Regensburg wird durch den RVV jährlich ein Fahrplanbuch herausgegeben. Für die Landkreise Straubing-Bogen, Kelheim und Neumarkt sowie für den Stadtverkehr Straubing werden ebenfalls jährlich Fahrplanbücher veröffentlicht. Für die Buslinien im Landkreis Schwandorf sind die Fahrpläne über die jeweiligen Verkehrsunternehmen zu erhalten, eine gesammelte Darstellung in einem Fahrplanbuch gibt es nicht.

Die Fahrgastinformation an den Haltestellen im Regionalverkehr besteht grundsätzlich aus dem Fahrplanaushang der Linie(n), die an der Haltestelle verkehren. Informationen zum Liniennetz werden an verschiedenen Haltestellen im RVV-Gebiet sowie der übrigen Verkehrsgemeinschaften gegeben (i. d. R. in Form des Liniennetz- bzw. Tarifplanes), jedoch nicht flächendeckend.

Weitergehende Informationen zu Umsteigeverbindungen oder Detailpläne zum Liniennetz oder zur Haltestellenumgebung (z. B. in Form von Ortsplänen) fehlen an den meisten Haltestellen des Regionalverkehrs. An den Verknüpfungspunkten sind Hinweise zu den Umsteigepunkten (Bus oder Schiene) nur in Ausnahmefällen gegeben.

Dynamische Fahrgastinformationsanlagen mit aktuellen Abfahrtszeiten sind im Regionalverkehr auch an den relevanten Verknüpfungs- und Einstiegshaltestellen nicht vorhanden. An der Verknüpfungshaltestelle des Regionalverkehrs am Hauptbahnhof Regensburg fehlen gut sichtbare und verständliche Informationen zu den Abfahrtspositionen der einzelnen Buslinien sowie zur Verknüpfung mit den Stadtbuslinien. Die für den innerstädtischen Verkehr vorhandenen digitalen

Fahrgastinformationen an den Haltestellen werden vom Regionalbusverkehr nicht genutzt, da die technischen Voraussetzungen bei den im Regionalverkehr eingesetzten Fahrzeugen fehlen.

Neben den Informationen an den Haltestellen besteht über das RVV-Kundenzentrum die Möglichkeit sich persönlich bzw. telefonisch zu informieren sowie sich über die Internetseiten des RVV und der verschiedenen Verkehrsgemeinschaften der anderen Landkreise über das ÖPNV-Angebot zu informieren und dort z. T. auch Linien- oder Haltestellenfahrpläne abzuspeichern oder auszudrucken.

Im Nahverkehrsraum (außerhalb der Stadt Regensburg) sind 87 Vorverkaufsstellen vorhanden. Diese sind vorwiegend in Geschäften bzw. Kiosken mit den gängigen Geschäftsöffnungszeiten untergebracht. Dort können Fahrscheine und Fahrgastinformationen erworben werden. Es gibt jedoch keine Beratung. Es gibt darüber hinaus sechs Fahrkartenautomaten des RVV an zentralen Haltestellen (siehe auch Kapitel 5.1.5.1). Fahrscheine können auch in den Bussen gekauft werden.

In den Randbereichen des Nahverkehrsraumes verkehren Buslinien zwischen den verschiedenen Landkreisen und damit verschiedenen Aufgabenträgern und Verkehrsgemeinschaften bzw. Verkehrsverbänden. Für den Fahrgast besteht hier die Schwierigkeit, sich die entsprechenden aktuellen Informationen zum Liniennetz, Fahrplan und Tarif ggf. aus verschiedenen Informationsquellen zusammen zu suchen. Eine einheitliche Fahrplanauskunft für den ÖPNV im gesamten Nahverkehrsraum Regensburg liegt mit der elektronischen Fahrplanauskunft „www.bayerninfo.de“ bzw. „www.bayernfahrplan.de“ vor. Weitergehende Informationen, z. B. zum Tarif auf den Buslinien, werden aber hier nicht gegeben.

Im Bereich der Verkehrsgemeinschaft Landkreis Kelheim können sich Bürger kostenlos telefonisch über Fahrpläne und den ÖPNV insgesamt informieren.

Eine für den ÖPNV-Kunden unübersichtliche Situation ist in den Bereichen des RVV-Gebietes vorhanden, in denen nicht alle dort verkehrenden Linien in den RVV integriert und somit nicht im RVV-Fahrplanbuch dargestellt sind. Dies betrifft insbesondere Linien, die aus den angrenzenden Landkreisen in den Landkreis Regensburg einbrechen, sowie einzelne Linien im Landkreis Regensburg.

Informationen zum Einsatz von Niederflurbussen im Regionalverkehr sind in den Fahrplaninformationen nicht vorhanden.

➔ Der RVV-Tarif gilt in der Stadt und im Landkreis Regensburg (bis auf einige wenige Linien) flächendeckend; in den Landkreisen Schwandorf, Cham, Kelheim und Neumarkt auf bestimmten Relationen/ Linien in Richtung Regensburg. Herauszustellen ist das transparente Tarifsysteem im RVV und das Ticketsortiment sowie die Ausdehnung auf Stadt und Landkreis Regensburg. Insbesondere aus den Randbereichen des Nahverkehrsraumes ist der RVV-Tarif jedoch nicht anwendbar, d. h. betreffende Kunden müssen bei Fahrten in Richtung Regensburg unterschiedliche Tarifsysteme nutzen sowie zwei verschiedene Tickets erwerben. Dies ist nachteilig für die Nutzung des ÖPNV im Nahverkehrsraum. Positiv zu bewerten sind die vielfältigen Möglichkeiten sich über das ÖPNV-Angebot zu informieren bzw. an zahlreichen Vorverkaufsstellen in der Region Fahrkarten zu beziehen. Im Bereich der Fahrgastinformation fehlen an vielen wichtigen Haltestellen im Regionalverkehr sämtliche Informationen, die über den Fahrplanaushang und die Tarifinformation hinausgehen. Die regionalen Linien werden in der Dynamischen Fahrgastinformation an Haltestellen im Stadtgebiet Regensburg nicht dargestellt.

5.1.11 Schwachstellen/ Themen aus der Gemeindebefragung sowie aus der Befragung weiterer Beteiligter

Im Rahmen der Aufstellung des Nahverkehrsplanes wurde im Oktober 2006 eine Befragung der Städte und Gemeinden im regionalen Nahverkehrsraum über konkreten Schwachstellen und Probleme im ÖPNV durchgeführt. Darüber erfolgte eine Befragung von weiteren Beteiligten wie Interessenvertreter usw. zu ihren Schwerpunktthemen für die Weiterentwicklung des ÖPNV im regionalen Nahverkehrsraum Regensburg. Eine Auswahl der genannten Punkte ist in Kapitel 1.7 dargestellt.

Eine detaillierte Auflistung der genannten Punkte ist der Anlage zu entnehmen.

Die genannten Schwachstellen bzw. Themen werden im Rahmen der Erstellung des Entwicklungskonzeptes geprüft und ggf. im Maßnahmenkonzept aufgenommen.

5.1.12 Zusammenfassung der Stärken und Schwächen im ÖPNV in der Region Regensburg

Karte 21 (Region): Defizite im ÖPNV im regionalen Nahverkehrsraum (ohne Stadt Regensburg)

Allgemeines

Stärken des ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> • insgesamt gutes Angebot • radiale Netzstruktur mit Ausrichtung auf Oberzentrum Regensburg • Vertaktung der Linien auf den Hauptachsen (z. B. Regensburg – Schwandorf, Regensburg – Wörth, Regensburg – Neutraubling, Regensburg – Bad Abbach) • Angebot in der Schwachverkehrszeit auf den Hauptachsen • Organisation über Regensburger Verkehrsverbund mit einheitlichem Tarif, Planung, Information und Vertrieb in weiten Teilen des RNVR • SPNV im Nahverkehrsraum in RVV integriert
Schwächen des ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> • gravierend problematische Gesamtsituation an der maßgeblichen Verknüpfungshaltestelle Hauptbahnhof/ Albertstraße • fehlende Querbeziehungen und Verknüpfungen, u. a. zu SPNV-Haltepunkten und in die Mittel- und Unterzentren (z. B. Eggmühl, Sünching, Schwandorf Bahnhof) • keine deutliche Hervorhebung der Qualitäten im Regionalverkehr auf den Hauptrelationen („Hauptlinien“ sind nicht erkennbar) • mehrere Tarifgemeinschaften im RNVR

Erschließungswirkung/ Erreichbarkeit

Stärken des ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> • gute Erschließung der Städte und Gemeinden im regionalen Nahverkehrsraum • zentrale Siedlungsbereiche sowie dichter besiedelte Gebiete überwiegend erschlossen • wichtige Ziele in Regensburg (Altstadt, Uni, Klinikum, DEZ) aus dem RNVR weitgehend direkt oder mit Umstieg am Hbf/ Albertstraße erreichbar • Verknüpfungspunkt Obertraubling ermöglicht Querverbindungen nach Neutraubling aus dem südlichen Landkreis Regensburg
Schwächen des ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> • Erschließungsdefizite für Bereiche mit deutlich mehr als 200 EW: <ul style="list-style-type: none"> ○ Donaustauf – OT Reiflding (Walhalla)¹⁴⁵ ○ Pentling - OT Matting¹⁴⁶ ○ Wenzenbach – OT Probstberg ○ Mallersdorf-Pfaffenberg – Bereich J.-Feldschmidt-Straße/ J.-Bräu-Straße/ Hochstraße • fehlende ÖPNV-Anbindung von Einrichtungen mit hohem Besucheraufkommen im Freizeitverkehr (z. B. Walhalla, Nepal-Himalaya-Pavillon)

¹⁴⁵ Durch Fahrplanänderungen seit dem 09.12.2007 wurde die Erschließung in diesem Bereich verändert.

¹⁴⁶ Durch Fahrplanänderungen seit dem 09.12.2007 wurde die Erschließung in diesem Bereich verändert.

Bedienungs- und Verbindungsqualität/ Fahrplantransparenz

Stärken des ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> • bis auf wenige Ausnahmen gute Anbindung der größeren Orte (> 2000 EW) im RNVR an OZ Regensburg • Reisezeit zum OZ Regensburg aus allen Orten des Landkreises Regensburg unter 60 Minuten, aus den zentralen Bereichen der Orte außerhalb des LK Regensburg unter 60 Minuten • OZ Regensburg aus allen Bereichen des Landkreises Regensburg überwiegend ohne Umstieg, in Ausnahmen mit einem Umsteigevorgang zu erreichen; aus den zentralen Bereichen der Orte außerhalb des LK Regensburg mit einem Umsteigevorgang • direkte und schnelle Anbindung von Schwandorf, Straubing, Maxhütte, Parsberg, Abensberg und Neustadt a. d. D und Saal a. d. D. an OZ Regensburg • auf Hauptachsen auch nach 19.00 Uhr und am Wochenende Angebot vorhanden • Nachtangebot von Samstag auf Sonntag auf wichtigen Relationen vorhanden
Schwächen des ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> • Defizite in der Bedienungsqualität zum OZ Regensburg <ul style="list-style-type: none"> ○ tlw. fehlende Rückfahrtmöglichkeiten am Vormittag zu Orten mit mehr als 1.000 Einwohnern ○ keine durchgehend vertaktete Verbindung zum Bf. Eggmühl aus Schierling und Langquaid ○ Bedienungslücken vorhanden (z. B. aus Brennbere, Thalmassing, Nittenau, Falkenstein, Rain, Langquaid) • Defizite in der Verbindungsqualität zum MZ Neutraubling (aus Mittelbereich) <ul style="list-style-type: none"> ○ tlw. längere Fahrzeit als 40 Minuten ○ keine Direktverbindung aus Mintraching und Sünching • Defizite in der Verbindungsqualität zum OZ Regensburg <ul style="list-style-type: none"> ○ Reisezeit von mehr als 60 Minuten aus kleineren Orten/ Ortsteilen außerhalb des Landkreises Regensburg ○ aus Maltersdorf-Pfaffenberg und Kelheim werden die geforderte Anzahl an Umsteigevorgängen überschritten, dennoch sind die vorhandenen Verbindungen schneller als eine direkte Busverbindung

ÖPNV-Infrastruktur/ Beförderungsqualität

Stärken des ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> • weitgehend flächendeckende Ausstattung der SPNV-Haltestellen mit P+R- und B+R-Anlagen
Schwächen des ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> • Ausstattung und Gestaltung Verknüpfungspunkt Obertraubling unattraktiv • keine Beschleunigungsmaßnahmen auf verspätungsanfälligen Strecken außerhalb Regensburgs • Haltestellen- und Fahrzeugausstattung im Regionalverkehr weitgehend nicht barrierefrei

Servicequalität

Stärken des ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> • weitgehend flächenhaft Vertriebs- und Informationsstellen im RVV-Gebiet • Herausgabe RVV-Fahrplanbuch sowie Fahrplanbücher der Landkreise Straubing-Bogen, Kelheim und Neumarkt sowie der Stadt Straubing • Fahrgastinformationen über Internetseiten des RVV, der VGN sowie der Verkehrsgemeinschaften Cham, Straubinger Land und Landkreis Kelheim sowie kostenloser Telefonservice der Verkehrsgemeinschaft Landkreis Kelheim)
Schwächen des ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> • An den Haltestellen des Regionalverkehrs i. d. R. nur ein Grundangebot an Fahrplan-/Liniennetz- und Tarifinformationen vorhanden • dynamische bzw. gebietsbezogene Fahrplaninformationen fehlen • fehlende Informationen zum Linienweg und Haltestellen im Bus • dynamische Anschlussicherung nicht vorhanden

5.2 Stadt Regensburg

Zu den hier dargestellten Analyseergebnissen sind im Anlagenband tabellarische Auswertungen zu finden. Es wird im Einzelnen darauf verwiesen. Eine Zusammenfassung der festgestellten Defizite ist in Karte 22 dargestellt.

5.2.1 Erschließungsqualität

Die Bewertung der Erschließungsqualität in der Stadt Regensburg basiert auf den im Kapitel 2.3.1 festgelegten Richtwerten für die Haltestelleneinzugsbereiche.

Eine Haltestelle wird im Zusammenhang mit der Bewertung der Erschließungsqualität nur dann als „ÖPNV-bedient“ gewertet, wenn sie in der Haupt- und Normalverkehrszeit mit der definierten Mindestqualität eines 60-Minuten-Taktes bedient wird¹⁴⁷. Ein Stadtteil bzw. ein zusammenhängender Stadtbereich gilt als erschlossen, wenn 80 % der Einwohner auf Basis der definierten Einzugsbereiche vom ÖV erschlossen werden.

Bewertung der Erschließungsqualität

Die Bewertung zeigt, dass in Regensburg ein nahezu flächendeckendes ÖPNV-Netz ohne gravierende Lücken in der Erschließung vorhanden ist. Etwa 95% aller Einwohner leben im Einzugsbereich einer Haltestelle, so dass die Siedlungsbereiche der Stadt nahezu vollständig erschlossen sind.

Die Erschließungswirkung des ÖPNV in Regensburg ist, im Vergleich zu anderen Städten dieser Größenordnung, als überdurchschnittlich gut zu bewerten.

Hervorzuheben sind hierbei die Stadtbezirke Brandlberg – Keilberg, Burgweinting – Harting, Oberisling – Graß, Ober-/ Niederwinzer – Kager, Reinhausen, Sallern – Gallingskofen und Schwabelweis, die mit jeweils nahezu 100% vollständig erschlossen sind (siehe Anlage). Der Stadtteil Stadtamhof ist seit der Sperrung der Steinernen Brücke im August 2008 vorübergehend nicht mehr durch das Busliniennetz unmittelbar erschließbar. Bis dahin war der Stadtteil durch die Buslinien 4, 12, 13 und 17, welche über die Steinernen Brücke direkt

¹⁴⁷ Gilt für Haltestellen in größeren zusammenhängenden Siedlungsbereichen.

auf kürzester Fahrtstrecke und in dichter Fahrtenfolge in die Altstadt geführt wurden, ebenfalls zu 100% erschlossen¹⁴⁸.

Die Stadtbezirke Kasernenviertel, Weichs und Galgenberg weisen im Vergleich zu den übrigen Stadtbezirken eine unterdurchschnittliche Erschließungsqualität auf, sind aber mit Anteilen von 83 % bis 89 % erschlossener Einwohner immer noch als gut erschlossen zu bezeichnen. Lediglich kleinere Siedlungsbereiche weisen Erschließungslücken auf.

Alle anderen Stadtteile können mit Werten von über 90 % insgesamt als sehr gut erschlossen bewertet werden.

Einige Teilbereiche liegen nicht im unmittelbaren Einzugsbereich von ÖPNV-Zugangsstellen. In Tabelle 42 sind die mit Erschließungsdefiziten behafteten Bereiche aufgeführt.

¹⁴⁸ Seit Herbst 2008 wird insbesondere für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste die Anbindung behelfsweise durch ein Anrufsammeltaxi zwischen Stadtamhof und Altstadt gewährleistet.

Tabelle 42: Siedlungsbereiche mit Erschließungsmängeln (Busverkehr)

Stadtbezirk/ Stadtteil	nicht erschlossene Fläche	betroffene Einwohner ¹⁴⁹	Entfernung zur nächsten Haltestelle
Großprüfening	Großprüfening	ca. 650 ¹⁵⁰	ca. 700m
Dechbetten	Bereich: Dechbettener Berg, Schöne Aussicht, Klosterbreite	ca. 150	ca. 600m
Westenviertel	Wohnbereiche nordwestlich und nordöstlich des Krankenhauses der Barmherzigen Brüder	ca. 800	ca. 400m
Westenviertel	Bereich: Dechbettener Straße	ca. 250	ca. 400m
Innenstadt	Bereich: Inseipark, Städt. Freibad Wöhrd, Städt. Sporthallen	ca. 400	ca. 900m
Stadtamhof	Stadtamhof ¹⁵¹	ca. 2.400	650-1.000m
Steinweg	Bereich: Am Hochbehälter, Am Pfaffensteinerhang; Einkaufen/ Geschäfte Am Europakanal	ca. 300	ca. 400m
Weichs	Bereich: Schwabelweiser Weg, Weichser Damm	ca. 250	ca. 450m
Weichs	Bereich: Holzgartenstr., Naabstr.	ca. 200	ca. 400m
Konradsiedlung	Bereich: Konradschule, Eupener Str.	ca. 350	ca. 400m
Ostenviertel	Bereich: Wiener Str., Ludwig-Au-Weg	ca. 250	ca. 600m
Ostenviertel	Bereich: Budapester Straße	ca. 100	ca. 600m
Kasernenviertel	Bereich: Prinz-Leopold-Kaserne, Guerickestraße, Zeißstraße	ca. 1.500	ca. 600m
Kasernenviertel	Bereich: Alfons-Auer-Straße, Burgunderstraße, St. Albertus Magnus Kirche, Kiga, Eichamt, städtischer Fuhrpark	ca. 1.000	ca. 450m
Galgenberg	Bereich: Nibelungen-Kaserne, Carl-Maria-Weber-Str., Lisztstraße	ca. 750	ca. 400m
Kumpfmühl	Bereich: tlw. St. Vitus-Bezirks-Klinikum	ca. 150	ca. 400m
Ziegetsdorf	Bereich: Stollenweg, Eberlstraße	ca. 400	ca. 400m
Neuprüll	Bereich: Neuprüll, Mörikestraße	ca. 250	ca. 450m
Gesamt		ca. 10.150	-

¹⁴⁹ Grundlage: Stadt Regensburg; Einwohnerdaten auf Verkehrszellenebene (Stand 28.02.2007); Einwohner mit Haupt- und Nebenwohsitz in Regensburg

¹⁵⁰ Erschließungsmängel im Busverkehr; Anbindung im SPNV gewährleistet

¹⁵¹ Erschließungsmangel beruht auf der Sperrung der Steinernen Brücke und Umleitung der Linien 4, 12, 13 und 17 über die Nibelungenbrücke seit August 2008

Ein Großteil der analysierten Defizite in der Erschließungswirkung werden durch ein attraktives Bedienungsangebot jeweils im unmittelbaren Nahbereich kompensiert.

Unter Berücksichtigung der derzeitigen Einwohnerbetroffenheit sowie auch vor dem Hintergrund der Umnutzung von Konversionsflächen ist zukünftig für den Bereich Prinz-Leopold-Kaserne (Kasernenviertel) eine Verbesserung der Erschließung zu prüfen.

Für alle weiteren nicht erschlossenen Bereich wird kein unmittelbarer Handlungsbedarf abgeleitet.

Der am oberen Wöhrd gelegene Inselpark, in dem mit dem städtische Freibad Oberer Wöhrd sowie mit den städtischen Sporthallen relevante Ziele liegen, ist bzgl. der Erreichbarkeit als problematisch einzuschätzen. Aufgrund der Straßennetzsituation sind die Möglichkeiten für eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindung jedoch sehr eingeschränkt.

Weitgehend alle wichtigen Einzelziele in der Stadt Regensburg werden vom ÖPNV erschlossen. Es bestehen lediglich kleinere Mängel in der Erschließung/Anbindung der folgenden Einrichtungen und Ziele:

- Der Gewerbepark Regensburg im Stadtteil Reinhausen wird durch die Linien 4, 5 und 8 im ÖPNV der Stadt Regensburg peripher bedient. Auf Basis der zugrundegelegten Haltestelleneinzugsbereiche sind im inneren Bereich des Gewerbeparks Erschließungsdefizite festzustellen (insbesondere östlicher Bereich). Aufgrund der hohen Pkw-Affinität in diesem Bereich wird nur ein geringer Handlungsbedarf hinsichtlich einer inneren Buserschließung gesehen.
- Im Vergleich zu anderen Gewerbegebieten in der Stadt Regensburg ist das Gewerbegebiet am Ostbahnhof nur eingeschränkt mit dem ÖPNV erreichbar.
- Erschließungsdefizite sind im südlichen Bereich der Universität festzustellen.
- Aufgrund der langen Haltestellenabstände ergeben sich leichte Erreichbarkeitsdefizite im Bereich des EKZ Bajuwarenstraße.
- In der Ludwig-Thoma-Straße ist auf dem Linienweg der Linie 4 keine Haltestelle vorhanden. Dadurch besitzen das Studentenwohnheim und Teile des Bezirksklinikums Erreichbarkeitsnachteile.

- Der Bereich Ödenthal liegt rund 400 bis 700 m von der Haltestelle „Haslbach“ der Linie 7 entfernt und ist somit als nicht erschlossen zu bewerten. Vor dem Hintergrund der geringen Einwohnerzahl ist das Erschließungsdefizit jedoch als gering in Bezug zur Gesamtsituation einzuschätzen.

➔ Die Erschließungsqualität ist im gesamten Stadtgebiet als überdurchschnittlich gut zu bewerten. 95% der Einwohner leben im Einzugsbereich einer Haltestelle. Lässt man die seit August 2008 durch die Sperrung der Steinernen Brücke und die Nichtbefahrbarkeit der Protzenweiherbrücke verursachten Erschließungslücke in Stadtamhof außer Betracht, so sind in der Summe 7.750 Einwohner nicht direkt vom ÖPNV erschlossen. Die wenigen, nicht erschlossenen Bereiche sind i.d.R. durch eine Größe von weniger als 1.000 Einwohner gekennzeichnet und werden in noch zumutbarer Entfernung an das ÖPNV-Netz angebunden. Als „nennenswert problematisch“ sind jedoch die Erschließungslücken in Teilbereichen im Kasernenviertel und im Stadtwesten einzuschätzen.

5.2.2 Bedienungsqualität

Untersucht wird die Bedienungsqualität ausgesuchter Referenzhaltestellen aus jedem Stadtbezirk in Richtung Innenstadt (relevante Innenstadthaltestelle Hauptbahnhof/ Albertstraße). Die Bedienungsqualität nach Strecken wird für die einzelnen Stadtbezirke an Hand der Taktfolgezeiten innerhalb einer Rahmenbetriebszeit von 06.00 – 19.00 Uhr bewertet.

Bedienungsqualität in der HVZ und NVZ

Bezogen auf die einzelnen Stadtbezirke der Stadt Regensburg wird das Bedienungsangebot nach Taktkategorien dargestellt. Anhand verkehrszellenbezogener Einwohnerdaten werden Abschätzungen bezüglich der Anbindung einzelner Bereiche vorgenommen.¹⁵²

¹⁵² Grundlage: Stadt Regensburg; Einwohnerdaten auf Verkehrszellenebene (Stand 28.02.2007); Einwohner mit Haupt- und Nebenwohnsitz in Regensburg

Tabelle 43: Bedienungsqualität (erschlossene Einwohner nach Taktgruppen (HVZ))

Stadtbezirk	EW	EW im 10´-Takt und besser	EW im 20´Takt und besser	EW > 20´-Takt	Nicht erschl. EW
Innenstadt	15.993	ca. 11.275	ca. 900	ca. 3.420	ca. 400
Stadtamhof ¹⁵³	2.373	0	ca. 700	ca. 1.675	0
Steinweg - Pfaffenstein	4.005	0	ca. 2.600	ca. 1.105	ca. 300
Sallern - Gallingkofen	3.751	0	ca. 3.100	ca. 650	0
Konradsiedlung - Wutzelhofen	10.858	ca. 7.300	ca. 2.900	ca. 310	ca. 350
Brandlberg - Keilberg	2.615	0	ca. 2.600	0	0
Reinhausen	9.164	ca. 3.350	ca. 5.575	ca. 240	0
Weichs	3.018	ca. 850	ca. 1.200	ca. 520	ca. 450
Schwabelweis	1.940	0	ca. 1.850	ca. 90	0
Ostenviertel	8.503	ca. 6.900	0	ca. 1.250	ca. 350
Kasernenviertel	14.349	ca. 9.850	ca. 175	ca. 1.825	ca. 2.500
Galgenberg	6.921	ca. 3.250	ca. 175	ca. 2.750	ca. 750
Kumpfmühl – Ziegetsdorf - Neuprüll	21.767	ca. 17.200	ca. 1.050	ca. 2.720	ca. 800
Großprüfening - Dechbetten - Königswiesen	7.625	ca. 5.350	ca. 850	ca. 625	ca. 800
Westenviertel	25.929	ca. 19.650	ca. 5.250	0	ca. 1.050
Ober- und Niederwinzer - Kager	956	0	0	ca. 960	0
Oberisling - Graß	3.576	0	ca. 3.150	ca. 425	0
Burgweinting - Harting	8.401	0	ca. 8.400	0	0
Gesamt	151.744	ca. 85.025	ca. 40.570	ca. 18.450	ca. 7.750

Ein großer Teil des Stadtgebietes (etwa 56 % der Bevölkerung), und insbesondere die Teilbereiche mit starker Verkehrsbedeutung, werden in der HVZ mit einer dichten Taktfrequenz (10-Minuten-Takt und öfter) bedient.

In mehreren Stadtbereichen erfolgt in der NVZ eine Anpassung auf einen 20-Minuten-Takt (Stadtbezirke Westenviertel, östl. Bereich Großprüfening - Königswiesen – Dechbetten, südl. Bereich Kumpfmühl – Ziegetsdorf – Neuprüll, Kasernenviertel, Teilbereich Galgenberg (außerhalb des Semesters)). Der 10-Minuten-Takt wird durchgängig für etwa 44 % der Bevölkerung auch in der NVZ gewährleistet.

Alle Siedlungsschwerpunkte werden in der HVZ und in der NVZ mindestens im 20-Minuten-Takt direkt an die Innenstadt angeschlossen. Nur auf einzelnen Re-

¹⁵³ Angaben beziehen sich auf die Angebotssituation vor der Sperrung der Steinernen Brücke im August 2008

lationen ist die Fahrzeugfolgezeit während der HVZ schlechter als im 20-Minuten-Takt. Hiervon betroffen ist lediglich ein geringer Teil der vom ÖPNV erschlossenen Bevölkerung der Stadt Regensburg in eher verkehrsschwachen Randbereichen (Einwohner der Stadtbezirke Ober-/ Niederwinzer – Kager) sowie das Gewerbegebiet Haslbach, und die im Südosten gelegenen Stadtbereiche.

Die Anbindung des westlichen Bereichs von Burgweinting an die Innenstadt erfolgt im 20-Minuten-Takt mit einem leichten Umweg in der Linienführung über die Universität (Linie 11). Vor dem Hintergrund der Siedlungsentwicklungen wird diese Anbindung als Defizit bewertet.

Tabelle 44: Schwachstellen in der Bedienungsqualität auf den Verbindungen ausgewählter Referenzhaltestellen zur zentralen Innenstadthaltestelle Hauptbahnhof/ Albertstraße

Stadtbezirk (Referenzhaltestelle)	Gebiets- kategorie	Bedienungsangebot			Anforderung an das Bedienungsangebot
		HVZ	NVZ	SVZ	
Sallern - Gallingkofen (Bereich Kulmbacher Straße)	III	Einzel- ne Fahrten	Einzel- ne Fahrten	-	nicht erfüllt
Burgweinting – Harting (Friedrich-Viebacher- Allee)	I	20 Min ¹⁵⁴	20 Min ¹⁵⁴	30 Min	nicht erfüllt
Burgweinting - Harting (Droste-Hülshoff-Weg)	I	20 Min	20 Min	30 Min	nicht erfüllt

Bedienungsqualität in der SVZ

In den Abendstunden wird auf den wichtigsten Verbindungs- und Erschließungsrelationen ein 30-Minuten-Takt angeboten, lediglich die Randbereiche in den Stadtbezirken Oberisling – Graß, Brandlberg – Keilberg, Schwabelweis, Ober-/ Niederwinzer - Kager und Ostenviertel werden auf ein Grundangebot ausgedünnt.

Das Gewerbegebiet Haslbach ist ohne ÖPNV-Anbindung, nennenswerte Nachfragepotenziale sind in den entsprechenden Bereichen jedoch nicht zu erwarten.

Ein Nachtangebot gibt es im Stadtverkehr Regensburg nicht, ein Grundangebot von jeweils einer Fahrt in der Nacht von Samstag auf Sonntag wird durch die Linien des Regionalverkehrs gewährleistet. Das bestehende Angebot deckt jedoch nur einen Teil des Bedarfs ab, da viele Veranstaltungen in Regensburg

¹⁵⁴ durch Überlagerung dichteres Bedienungsangebot, aber auf unterschiedlichen Linienwegen

deutlich nach 1:00 Uhr nachts enden und sich das Mobilitätsverhalten der Jugendlichen darauf ausrichtet (z. B. Öffnungszeiten der Diskotheken in Regensburg bis 4.00 Uhr).

Bedienungsqualität am Wochenende

Am Samstag wird im Stadtverkehr Regensburg ein weitgehend gutes ÖPNV-Angebot vorgehalten. Alle Hauptlinien verkehren im 20-Minuten-Takt, die Linien 1 wird zwischen 10.00 und 15.00 Uhr im 15-Minuten-Takt bedient. Der 15-Minuten-Takt gehört zu einer anderen Taktfamilie als der 20-Minuten-Takt. Unterschiedlichen Taktfamilien sind aus Fahrgastsicht hinsichtlich der Systemtransparenz grundsätzlich problematisch, am Samstag ist diese Schwäche im Vergleich zu den Verkehrstagen „Montag – Freitag“ hinsichtlich der Problemschärfe jedoch als gering zu bewerten (Altstadt ist vorrangiges Ziel der Fahrgastnachfrage).

➔ Die Bedienungsqualität kann im gesamten Stadtgebiet als gut bis sehr gut eingeschätzt werden. Über 50% der Bevölkerung (85.000 Einwohner) verfügen in der HVZ über einen 10-Minuten-Takt. Diese Bedienungsqualität bezogen auf die erschlossenen Einwohner kann für eine Stadt in der Größenordnung Regensburgs als außergewöhnlich gut bewertet werden. Alle Siedlungsschwerpunkte werden tagsüber mindestens im 20-Minuten-Takt direkt an die Innenstadt angeschlossen. Als verbesserungsbedürftig herauszustellen ist die Bedienungsqualität der Direktverbindung Burgweinting – Innenstadt.

5.2.3 Verbindungsqualität

Untersucht wird die Verbindungsqualität ausgewählter Referenzhaltestellen aus jedem Stadtbezirk in Richtung Altstadt (relevante Innenstadthaltestelle Hauptbahnhof/ Albertstraße) sowie zu wichtigen Infrastruktureinrichtungen der Stadt (Universität, Klinikum, diverse Einzelziele).

5.2.3.1 Bewertung der Anbindung der Stadtteile an die Altstadt und den Hauptbahnhof

Direktanbindung

Durch die weitgehend radiale Ausgestaltung des Liniennetzes sind die stark frequentierten Ziele in der Innenstadt von fast allen Stadtteilen aus umsteigefrei zu erreichen.

Es bestehen Direktanbindungen aus fast allen Stadtbezirken an die zentrale Haltestelle Hbf./Albertstraße in Regensburg. Durch die mehrpolige Anbindung der Altstadt erreichen auch die Einwohner, die nicht direkt an die zentrale Haltestelle angebunden sind, z. B. über die Haltestellen Fischmarkt und Arnulfplatz, die Altstadt direkt. Insgesamt verfügen somit über 90 % aller Einwohner über eine direkte Altstadtanbindung. Dieser Anteil wird im Städtevergleich als vergleichsweise hoch bewertet und zeigt die ausgeprägte Innenstadtausrichtung des ÖPNV-Systems. Aufgrund der Sperrung der Steinernen Brücke und der erforderlichen Umleitung über die Nibelungenbrücke ergeben sich derzeit allerdings teils gravierende Fahrzeitverlängerungen für die Verbindungen aus dem Stadtnorden und den angrenzenden Umlandgemeinden zur Altstadt, insbesondere zur westlichen Altstadt ¹⁵⁵.

Für die südwestliche Altstadt und das Justizgebäude sind Erreichbarkeitsnachteile festzustellen, die jedoch im Gesamtsystem nicht gravierend sind. Beide Ziele sind aufgrund der radialen Ausrichtung auf die zentrale Haltestelle Hbf./Albertstraße mit den meisten Linien nicht umsteigefrei erreichbar. Direkt erreichbar ist dieser Bereich über die Linien 2, 8, 13 und 17.

Erreichbarkeitsnachteile ergeben sich auch bei der Anbindung des westlichen Teils von Burgweinting (Bauabschnitt I / Lise-Meitner-Weg/Käthe-Kollwitz-Straße) an die Innenstadt. Zwar ist mit der Linie 11 die umsteigefreie Erreichbarkeit der Innenstadt gewährleistet, aufgrund der verschiedenen Verkehrsfunktionen der Linie 11, die sowohl die innere Erschließung und die Anbindung des Bereichs Burgweinting-West an die Innenstadt sowie auch die Anbindung an die Universität übernimmt, ergeben sich längere Fahrzeiten, die in der Konsequenz einen Attraktivitätsverlust der Verbindung ergeben.

¹⁵⁵₁₅₅ PGN Planungsgruppe Nord Kassel: Liniennetzalternative zu einer altstadtnahen Donauquerung - verkehrliche und ökonomische Untersuchung; Auftraggeber: Stadt und Landkreis Regensburg; inhaltlicher Endstand der Untersuchung: Juni 2008 (redaktionelle Fertigstellung: Februar 2009)

Reisezeit

In Anlehnung an die Empfehlungen des VDV wird als Richtwert für die zeitliche Erreichbarkeit der Innenstadt aus allen Stadtbereichen eine durchschnittliche Reisezeit von 20 Minuten festgelegt. Dieses Ziel wird mit Ausnahme des Stadtbereichs Burgweinting (innerer Siedlungsbereich) sowie bedingt für die Stadtbereiche Brandlberg - Keilberg (Keilberg) und Burgweinting – Harting (Bereich Friedrich-Viebacher-Allee), aus allen Bereichen Regensburg erreicht.

Der Vergleich der Reisezeiten im ÖV mit der durchschnittlichen Reisezeit im MIV ergibt für die Anbindung der Stadtteile an den Hauptbahnhof die folgenden wesentlichen Ergebnisse:

- Bei der Anbindung an die westliche Altstadt erreicht der ÖPNV aus Richtung Steinweg – Pfaffenstein aufgrund der direkten Anbindung über die Steinernen Brücke Reisezeitvorteile¹⁵⁶.
- Die Verbindungen aus dem nördlich der Innenstadt gelegenen Stadtbezirk Steinweg – Pfaffenstein in Richtung Hauptbahnhof sowie aus den Stadtbereichen Konradsiedlung, Reinhausen, Kasernenviertel, Dechbetten, Universität, Oberisling sowie dem Bereich Königswiesen Süd haben ein Reisezeitverhältnis ÖV:IV von > 1,5.
- Erhebliche Erreichbarkeitsnachteile gegenüber dem MIV ergeben sich in Richtung Innenstadt bei den Verbindungen aus den Stadtbereichen Graß, Burgweinting, Ostenviertel und dem Bereich Sallerner Berg in Sallern - Gallingskofen.
- Alle anderen Verbindungen in Richtung Hauptbahnhof bieten ein Reisezeitverhältnis ÖV/IV zwischen 1,2 und 1,5.

Zu beachten ist bei den Auswertungen der Reisezeitverhältnisse ÖV:IV dass jeweils nur die reine Fahrzeit verglichen und bewertet wird. Zusätzliche Faktoren der Wegeketten wie z. B. Zugang zur Haltestelle bzw. Parkplatzsuche in der Innenstadt oder Parkgebühren werden hierbei nicht berücksichtigt. Aufgrund der zentralen Lage diverser Haltestellen, v. a. Haltestelle „Arnulfsplatz“, zur Altstadt kann der ÖPNV hier subjektiv Reisezeitvorteile erreichen.

¹⁵⁶ Angaben beziehen sich auf die Angebotssituation vor der Sperrung der Steinernen Brücke im August 2008

5.2.3.2 Anbindung Stadtteile an Referenzziele

Referenzziele „Universität“ und „Klinikum“

In Regensburg sind neben der Innenstadt eine Vielzahl weiterer wichtiger Infrastruktur- bzw. Freizeiteinrichtungen für die Bewertung der Angebotsqualität relevant. Im Rahmen des RNVP wird für die Referenzziele „Universität“ und „Klinikum“ eine Erreichbarkeitsanalyse im Hinblick auf zeitliche Erreichbarkeit sowie Umsteigerfordernis durchgeführt.

Räumliche Erreichbarkeit

Die Referenzziele Universität und Klinikum sind aus allen Stadtbezirken mit höchstens einmaligem Umstieg erreichbar. Die Universität ist aus den Stadtbezirken Galgenberg, Westenviertel (nördlicher Siedlungsbereich) und Burgweinting-Harting (Bereich Burgweinting) direkt erreichbar. Aus den Bezirken Galgenberg und Westenviertel (nördlicher Siedlungsbereich) bestehen darüber hinaus Direktverbindungen zum Klinikum.

Zeitliche Erreichbarkeit

Im Vergleich der reinen „Netto-Reisezeiten“ im ÖV (ohne Zu- und Abwege) mit der durchschnittlichen Reisezeit im MIV (ohne Parkplatzsuche und Fußwege) gelangt der ÖPNV auf den meisten Relationen zu ungünstigen Ergebnissen.

- Relativ gute Reisezeitverhältnisse ÖV: IV kann der ÖV lediglich aus den Stadtbezirken Innenstadt (Bahnhofsbereich) und Galgenberg selbst geltend machen.
- Die Verbindungen aus dem relativ dicht besiedelten nordwestlichen gelegenen Westenviertel haben ein Reisezeitverhältnis ÖV: IV von ungefähr 3: 1.
- Sehr schlecht fällt die Bewertung des Reisezeitverhältnisses für den ÖV bei den Verbindungen aus dem benachbarten Stadtbezirk Oberisling – Graß aus. Die Betroffenen sind aufgrund der relativ dünn besiedelten Siedlungsbereiche in diesem Stadtteile jedoch gering.
- Alle anderen Verbindungen in Richtung Universität und Klinikum bieten Reisezeitverhältnisse ÖV/IV zwischen 1,7 und 3,0.

Bewertung der Anbindung an weitere ÖPNV-relevanten Ziele

Neben der Erreichbarkeit der Innenstadt sowie der Referenzziele Universität und Klinikum werden im Rahmen der Bearbeitung des NVP zusätzlich ausgewählte Einzelziele, wie arbeitsplatzintensive Betriebe, Einzelhandelseinrichtungen, Kliniken sowie Freizeit- und Erholungseinrichtungen mit nennenswerter ÖPNV-Affinität hinsichtlich ihrer ÖPNV-Anbindung überprüft und bewertet.

Das ÖPNV-Netz in Regensburg gewährleistet grundsätzlich eine gute bis sehr gute Anbindung der meisten Arbeitsplatzschwerpunkte sowie auch der wichtigsten Einzelhandelseinrichtungen und Freizeitziele im Stadtgebiet.

Arbeitsplatzschwerpunkte

- Die östlichen Teilbereiche des Gewerbegebietes Burgweinting-Süd sind nur durch vergleichsweise lange Fußwege an den ÖPNV angebunden.
- Eine direkte Anbindung der Wohnquartiere im westlichen Teil von Burgweinting an das BMW-Werk ist derzeit nicht gewährleistet. Das Nachfragepotenzial ist für eine regelmäßige Verbindung jedoch zu gering ausgeprägt.
- Sehr schlecht angebunden ist der Standort Continental und Güterverkehrszentrum (Stadtbezirk „Ostenviertel“). Die ÖPNV-Affinität ist in diesem Bereich, im Vergleich zu anderen Gewerbebeständen in Regensburg, mit hoher Wahrscheinlichkeit unterdurchschnittlich ausgeprägt. Die konkreten Fahrgastpotenziale, welche durch eine verbesserte Andienung generiert werden können, sind jedoch nur durch eine detaillierte Untersuchung ableitbar.

Einzelhandelsstandorte

- Die Anbindung der großflächigen Einzelhandelseinrichtungen an der Bajuwarenstraße/ Langobardenstraße/ Johann-Hösl-Straße ist bedingt durch die längeren Haltestellenabstände nicht optimal.

Eine Bewertung der Arbeitsplatzschwerpunkte sowie wichtiger Versorgungsstandorte und Freizeiteinrichtungen ist in der Anlage dargestellt.

➔ In Regensburg wird eine weitgehend optimale Verbindung der einzelnen Stadtbereiche an die Altstadt sichergestellt (eine Ausnahme bildet lediglich die aktuelle Umleitungssituation für die von der Sperrung der Steinernen Brücke betroffenen Verbindungen). 90% der Einwohner verfügen über eine direkte Altstadtanbindung. Hinsichtlich der Attraktivität als problematisch ist die Verbindung des westlichen Bereichs von Burgweinting in Richtung Altstadt zu bewerten (Linie 11 über Universität).

5.2.4 Verknüpfungsqualität an wichtigen Umsteigehaltestellen

Die Qualität der Systemverknüpfungen wird vornehmlich bestimmt durch die Faktoren

- Anschlussqualität, d. h. die fahrplanmäßige Wartezeit an den Umsteigehaltestellen,
- Anschlusssicherung, d. h. die Verlässlichkeit der Anschlüsse.

Hinzu kommen zusätzliche Rahmenbedingungen für den Umsteigevorgang selbst, wie Länge der Zuwegung, barrierefreie Gestaltung, Sicherheit, Orientierung/Information etc.

Verknüpfungspunkte Bus/ Schiene

Bahnhöfe und Haltepunkte sind potenzielle Schnittstellen zwischen dem Busverkehr und dem Schienenpersonennahverkehr im regionalen Nahverkehrsraum Regensburg. Der Hauptbahnhof Regensburg hat hierbei als SPNV-Knoten eine besondere Bedeutung.

An allen drei Bahnhöfen bzw. Haltepunkten im Stadtgebiet Regensburg besteht eine systematische tagesdurchgängige Verknüpfung zwischen Bus und Schiene. Die einzelnen regelmäßigen Verknüpfungen sind in der Anlage dargestellt.

Der wichtigste Verknüpfungspunkt zwischen dem SPNV, dem SPFV, dem Regionalverkehr und dem Stadtverkehr ist der Hauptbahnhof in der Stadt Regensburg. Neben dem SPNV-Angebot stellt er die Endhaltestelle für den Regionalverkehr mit sämtlichen in Regensburg endenden Linien dar.

Aufgrund des dichten Bedienungsangebotes im Stadtverkehr Regensburg sind Verknüpfungen zwischen SPNV und Stadtverkehr am Hauptbahnhof in Regensburg auf den Hauptrelationen i. d. R. gewährleistet.

Die Bedeutung der beiden Haltepunkte Rgbg.-Prüfening und Rgbg.-Burgweinting beschränkt sich in erster Linie auf die umliegenden Stadtbereiche. Inwieweit am Haltepunkt Burgweinting ein nennenswertes Fahrgastpotenzial bzgl. einer Systemverknüpfung SPNV/ Bus in Richtung Universität (z. B. Linie 11) bzw. in Richtung BMW-Werk besteht müsste detailliert untersucht werden.

Die Umsteigebeziehungen zwischen dem SPNV und dem Stadtbusverkehr am Haltepunkt Rgbg.-Prüfening sind durch den 10-Minuten-Takt der Linie 1 systematisch in Richtung Innenstadt und in Richtung Roter-Brach-Weg gewährleistet.

Verknüpfungspunkte Bus/ Bus

Eine systematische Verknüpfung zwischen Buslinien untereinander besteht prinzipiell, wenn ein regelmäßiger Übergang zwischen den Buslinien innerhalb eines Zeitraumes von 10 Minuten gewährleistet ist.

Der wichtigste Verknüpfungspunkt zwischen dem SPNV, dem Regionalverkehr und dem Stadtverkehr ist der Hauptbahnhof in der Stadt Regensburg. Neben dem SPNV-Angebot stellt der Hauptbahnhof in Regensburg die Endhaltestelle für den Regionalverkehr mit sämtlichen in Regensburg endenden Linien dar. Darüber hinaus liegt mit der Haltestelle Albertstraße die zentrale Haltestelle für den Stadtverkehr in unmittelbarer Nachbarschaft.

Als wesentliches Merkmal des Stadtverkehrs sind die gesicherten Umsteigebeziehungen an verschiedenen peripheren Umsteigepunkten im Busnetz herauszustellen.

Systematische Anschlussverbindungen der Stadtverkehrslinien untereinander mit Übergängen unter 10 Minuten bestehen in der Stadt Regensburg an den Haltestellen

- Albertstraße/ Hauptbahnhof,
- Arnulfsplatz,
- Weißenburgstraße,
- Isarstraße/ Nordgaustraße/ Hans-Hayder-Straße,
- Steinweg/ Drehergasse,

- Benzstraße,
- Universität/ Mensa,
- Graß,
- Klenzestraße,
- Lilienthalstraße.

Diese Vielzahl an peripheren Verknüpfungspunkten im Netz ist ein wichtiges Merkmal des Stadtverkehrs in Regensburg. Sie ermöglichen in vielen Bereichen der Stadt Umsteigerelationen, die über die zentralen Haltestellen Albertstraße und Hauptbahnhof mit tlw. großem Zeitverlust verbunden wären. Von Bedeutung ist in erster Linie die Altstadt-Haltestelle „Arnulfsplatz“, die eine schnelle Anbindung aus den nördlichen Stadtteilen sowie den angrenzenden Gemeinden (insb. Lappersdorf) an die verschiedenen Einrichtungen im Stadtwesten (Schulen, Krankenhäuser etc.) ermöglicht (seit der Sperrung der Steinernen Brücke 2008 kommt es hier allerdings zu erheblichen Fahrzeitverlängerungen). Darüber hinaus werden durch systematische Verknüpfungen an den Umsteigehaltestellen Isarstraße/ Nordgaustraße/ Hans-Hayder-Straße und Universität/ Mensa attraktivere Verbindungen im ÖPNV geschaffen.

Verknüpfungen zwischen dem Stadtverkehr Regensburg und dem Regionalverkehr gibt es an den Verknüpfungspunkten

- Hauptbahnhof/ Albertstraße (weitläufige Fußwegeverbindungen),
- Arnulfsplatz,
- Weißenburgstraße,
- Steinweg/ Drehergasse¹⁵⁷,
- Benzstraße und
- Stobäusplatz.

In der Anlage sind alle Verknüpfungen im Busverkehr mit regelmäßigen Umsteigezeiten bis zu 10 Minuten dokumentiert.

¹⁵⁷ durch die Umleitung der bis August 2008 über die Steinernen Brücke führenden Buslinien besteht hier vorübergehend keine Verknüpfungsfunktion

Die Auswertung der Anschlussqualität im Stadtverkehr Regensburg liefert weitgehend positive Ergebnisse. Eine Vielzahl der möglichen Übergänge zwischen Bus und Bus bzw. zwischen SPNV und Bus an den untersuchten Verknüpfungspunkten hat im Mittel Übergangszeiten von unter 10 bzw. 15 Minuten, entsprechend der in Kapitel 2.3.3 formulierten Anforderungen.

Aufgrund des dichten Taktangebotes auf den meisten Linien im Stadtverkehr bestehen für die HVZ i. d. R. an allen Verknüpfungspunkten auf quantitativ gute Umsteigebeziehungen.

Dies betrifft in erster Linie Umsteigeverbindungen an der „Drehscheibe“ Albertstraße, die von den meisten Stadtverkehrslinien bedient wird. Aufgrund parallel geführter Linienabschnitte im Innenstadtbereich sind viele Ziele über mehrere Linien zu erreichen, so dass auf den meisten Relationen ein Umstieg unterhalb von 10 Minuten ermöglicht wird.

Ein wichtiges Merkmal im Stadtverkehr Regensburg sind die peripheren Verknüpfungspunkten außerhalb der Altstadt mit direkten Anschlussbeziehungen. So wird aufbauend auf die radial auf die Innenstadt ausgerichtete Liniennetzstruktur eine feingliedrige Erschließung in vielen Bereich der Stadt ermöglicht.

Umsteigebeziehungen Bus/ Bus mit einer Übergangszeit von mehr als 10 Minuten, die im Rahmen der Defizitanalyse zu unattraktiven Reisezeiten und Verbindungen geführt haben, bestehen an den folgend dargestellten Umsteigehaltestellen, wobei die Relevanz bzgl. der Nachfrage und des Fahrgastverhaltens i. d. R. als gering eingeschätzt wird.

Tabelle 45: Verknüpfungen im Busverkehr mit regelmäßigen Umsteigezeiten über 10 Minuten

Umsteigepunkt	Richtung		Umsteigezeit	
	aus/ nach	nach/ aus		
Albertstraße/ Hauptbahnhof/ Maximilianstraße	3 Graß	13 Hainsacker	11 - 18 Min	
	3 Wutzelhofen	13 Hainsacker	14 - 19 Min	
	5 Wörth a. d. D	8 Pentling		14- 19 Min
		11 Roter-Brach-Weg		15-17 Min
		11 Burgweinting		1 bzw. 19 Min
		13 Hainsacker		10 – 16 Min
	6 Wernerwerkstr.	8 Pentling		12– 15 Min
		8 Grünthal		15 – 18 Min
		11 Burgweinting		17 Min
		12 Heitzenhofen		1 – 19 Min
		32 IKEA		1 bzw. 19 Min
	6 Klinikum	12 Heitzenhofen		11 – 13 Min
		32 IKEA		13 Min
	8 Pentling	11 Roter-Brach-Weg		16- 19 Min
		13 Hainsacker		14- 15 Min
	8 Grünthal	13 Hainsacker		17- 18 Min
	11 Burgweinting	13 Hainsacker		16- 20 bzw. 0 Min
	12 Heitzenhofen	30 Neutraubling		10- 28 Min
31 Neutraubling			17- 21 Min	
32 IKEA			11- 13 Min	
Arnulfplatz	4 Universität	11 Roter-Brach-Weg	11-13 Min	
	4 Danziger Freiheit	6 Klinikum	11–13 Minuten	
		13 Hainsacker	11-19 Minuten	
Steinweg/ Drehergasse	12 Heitzenhofen	4 Danziger Freiheit	17 - 18 bzw. 2 Min	
Isarstraße/ Nordgaustraße/ Hans-Hayder- Straße	3 Graß	4 Universität	17-18 Min	

maßgebende Verknüpfung HVZ/ NVZ; dargestellt sind ausschließlich die Umsteigebeziehungen mit sinnvoller Relevanz für die Fahrgastnachfrage

Neben den dargestellten Anschlussmängeln bestehen auch auf einigen weiteren Relationen unzureichende Verknüpfungen. Hierzu gehören für den Stadtverkehr im Wesentlichen Verknüpfungen von und auf die Linien 7 und 9. Aufgrund un-

regelmäßiger Vertaktungen sind die Übergänge unsystematisch und tabellarisch nicht darstellbar; bei den festgestellten Mängeln handelt es sich aber vorrangig um Verbindungen gegen die Lastrichtung.

Die realisierten Busbeschleunigungsmaßnahmen und das DFI-System an den zentralen Haltestellen sind die technische Grundlage für eine ausreichende Anschlusssicherung. Die Qualität der Anschlusssicherung kann im Rahmen des RNVP nicht umfassend bewertet werden. Dazu wäre eine umfangreiche Auswertung der Pünktlichkeitsstatistik erforderlich.

5.2.5 Beförderungsqualität

5.2.5.1 Haltestellen/ Verknüpfungspunkte

Im Rahmen einer Bestandsaufnahme wurden die wichtigsten Bahnhöfe und Haltestellen hinsichtlich ihrer Qualitätsmerkmale (Lage, Zugänglichkeit, Ausstattung, etc.) untersucht¹⁵⁸. Für den Hauptbahnhof Regensburg sowie für den Bahnhof Prüfening liegen darüber hinaus Auszüge aus dem Haltestellenkataster der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) vor.

Für einige wichtige Bushaltestellen in der Stadt Regensburg sind Aussagen über die Ausstattung und Lagegunst in der Anlage tabellarisch zusammengefasst.

Bahnhöfe/ Haltepunkte im SPNV

Im Stadtgebiet Regensburg liegen neben dem Hauptbahnhof der Bahnhof Regensburg-Prüfening und der Haltepunkt Burgweinting.

Eine Übersicht über die Lage bzw. Zugänglichkeit sowie über die Ausstattung der Bahnhöfe befindet sich in folgender Tabelle.

¹⁵⁸ Ortsbesichtigung am 8./ 9. November 2006

Tabelle 46: Lage und Ausstattung der Bahnhöfe und Haltepunkte in der Stadt Regensburg

Bahnhof/ Haltepunkt	Lage/ Zugänglichkeit	Ausstattung ^{159, 160}
Hauptbahnhof Regensburg	<ul style="list-style-type: none"> • zentrale Lage südlich der Innenstadt (ca. 500 m zur Altstadt) • Regionalbusverkehr direkt vor Bahnhofsgebäude • Stadtverkehr an Alberstraße ca. 200 m entfernt 	<ul style="list-style-type: none"> • Station vollständig barrierefrei • P+R und B+R vorhanden • zerstreute Lage der Regionalbushaltestellen vor Bahnhofsgebäude, unübersichtlich und unzureichende Aufstellflächen
Bahnhof Regensburg- Prüfening	<ul style="list-style-type: none"> • im Siedlungsbereich, gegenüber Blindeninstitut, Wohnbebauung • Bushaltestelle auf Seite Rennweg (Linie 1) 	<ul style="list-style-type: none"> • Station nicht barrierefrei (Unterführung mit Treppe) • keine Behinderten-stellplätze • unübersichtlicher Fußweg (Defizite soziale Sicherheit)
Regensburg- Burgweinting	<ul style="list-style-type: none"> • Lage am östlichen Siedlungsrand • Bushaltestelle derzeit nur auf Seite Rudolf-Aschenbrenner-Platz (Entfernung zum Bahnsteig auf der Ostseite ca. 100 m) 	<ul style="list-style-type: none"> • Station vollständig barrierefrei • P+R und B+R nicht vorhanden • keine Behindertenstellplätze

Die drei Bahnhöfe in Regensburg (Hauptbahnhof, Rgbg.-Prüfening und Rgbg.-Burgweinting) sind hinsichtlich ihrer Lagegunst in Siedlungsbereichen als gut zu bewerten.

Der Hauptbahnhof befindet sich in zentraler Lage südlich der Altstadt. Er bietet eine hohe Ausstattungsqualität und ein modernes Erscheinungsbild, es fehlen allerdings dynamische Fahrgastinformationsanzeigen. Der Zugang zu den Bahnsteigen ist vollständig barrierefrei ausgebaut.

Die Haltestelle Albertstraße, als zentrale Haltestelle für den Stadtverkehr, liegt etwa 200 m entfernt vom Hauptbahnhof und vom Ernst-Reuter-Platz. Daraus ergeben sich vergleichsweise weitläufige Umsteigewege zum Schienen- und Regionalbusverkehr, welche die Situation unübersichtlich und, in erster Linie für ortsfremde Besucher, kompliziert erscheinen lassen.

¹⁵⁹ Weitere Ausstattungsmerkmale sind den Tabellen in Anlage 2 zu entnehmen

¹⁶⁰ Bewertung der Barrierefreiheit aus Quelle: Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH, Stationsdatenbank (Stand Januar 2007)

Der Bahnhof Prüfening ist nicht barrierefrei ausgestaltet. Die Station ist nur über eine Unterführung mit Treppenanlage zu erreichen, was den Zugang für mobilitätseingeschränkte Personen ohne Hilfe deutlich erschwert bzw. verhindert. Die Verknüpfung mit dem Stadtverkehr Regensburg ist über eine Bushaltestelle im Bereich Rennweg gewährleistet, der Fußweg zu dieser Haltestelle ist jedoch unattraktiv lang und bzgl. der sozialen Kontrolle (Einsehbarkeit vom Rennweg stark eingeschränkt, Fußweg wenig frequentiert) sehr problematisch.

Im Gegensatz zum Bahnhof Prüfening ist der im Jahr 2006 eröffnete Haltepunkt Regensburg-Burgweinting vollständig barrierefrei ausgebaut.

Park-and-ride- und Bike-and-ride-Anlagen sind am Hauptbahnhof vorhanden, an den Haltepunkten Prüfening und Burgweinting in Planung.

Haltestellen und Verknüpfungspunkte im Busverkehr

Darüber hinaus gibt es in Regensburg diverse Verknüpfungspunkte innerhalb des Busverkehrs.

Die Zugänglichkeit sowie besondere Ausstattungsmerkmale dieser Haltestellen wird in der Anlage beschrieben.

Von den insgesamt ca. 550 Richtungshaltestellen im Stadtgebiet sind 31 % als Busbucht und knapp 2 % als Kaphaltestelle ausgestaltet, weitere 58 % liegen straßenseitig am Fahrbahnrand und 7 % am Rand einer Busspur. Nur ein sehr geringer Anteil der Haltestationen (etwa 5 %) hat eine Bordhöhe von 16 cm oder höher (mit niederflurgerechtem Kapstein sogar nur 2 %). Keine der Altstadt-Haltestelle erlaubt einen stufenfreien („barrierefreie“ für Rollstuhlfahrer und Gehbehinderte) Zugang zum ÖPNV (Haltestelle „Neupfarrplatz“ zwar mit Hochbord, aber ohne „Kaprandstein“).

Wichtige Umsteigepunkte im Regensburger Busnetz sind mit Dynamischen Fahrgastinformationssystemen (DFI) ausgestattet:

- Albertstraße (Bussteige A – G),
- Dachauplatz (Bussteige Museum, Sinz-Gebäude, Brunnen, Parkhaus),
- Arnulfsplatz (Bussteige Theater, Kneitinger, Kneitinger Verkehrsinsel),
- Thundorfer Straße (Ri. Arnulfsplatz und Ri. Dachauplatz),
- Fischmarkt (Ri. Arnulfsplatz und Ri. Dachauplatz),

- Stobäusplatz (Ri. Landshuter Straße),
- Galgenbergbrücke (Ri. Albertstraße),
- Weichs (beide Richtungen) sowie
- Nordgaustraße (Ri. stadteinwärts).¹⁶¹

Einige Haltestellen sind mit Kameras zur Überwachung der Haltestelle bzw. der Verkehrssituation ausgestattet. Neben den zentralen Haltestellen Hauptbahnhof und Albertstraße sind hier die Haltestellen Arnulfplatz, Bajuwarenstraße, Bismarckplatz, Dachauplatz (Nord und Süd), Domplatz, Ernst-Reuter-Platz, Fischmarkt, Georgenplatz, Isarstraße, Platz der Einheit, Steinerner Brücke, Steinweg, Stobäusplatz, Walhallaallee, Weißenburgstraße und Weißgerbergraben zu nennen.

In unmittelbarer Nähe vom Bustreff Albertstraße befindet sich das behindertengerecht ausgebaute RVV-Kundenzentrum.

Die Haltestellen und Verknüpfungspunkte in Regensburg zeigen grundsätzlich hinsichtlich ihrer Grundausstattung ein ansprechendes Erscheinungsbild. Weitgehend alle Haltestellen verfügen über umfassende Fahrgastinformationen, annähernd die Hälfte aller Haltestellen verfügt über einen Witterungsschutz. Darüber hinaus sind die wichtigen Verknüpfungspunkte und Haltestellen mit Dynamischer Fahrgastinformation (DFI) ausgerüstet.

Defizite hinsichtlich Ausstattung, Übersichtlichkeit, barrierefreier Ausgestaltung etc. sind in der Infrastruktur des Busnetzes festzustellen:

- Die zentrale Haltestelle „Albertstraße“ ist in ihrer Leistungsfähigkeit eingeschränkt, es sind regelmäßig Problemen im Betriebsablauf zu beobachten. Bedingt durch die für den Gelenkbuseinsatz zu kleinen und zu wenigen Haltepositionen kommt es in Spitzenzeiten regelmäßig zu Verzögerungen. Die Busse können zum Teil nicht an den Bordstein heranfahren, so dass die Fahrgäste von der Fahrbahn einsteigen müssen. Herauszustellen ist insbesondere, dass der Verkehrsbetrieb mit der Situation in der Albertstraße gravierenden Zwängen in der System- und Fahrplangestaltung unterworfen ist. Die „Ertüchtigung“ des Umsteigepunktes Albertstraße ist die Schlüsselstelle für die Weiterentwicklung des Stadtbussystems.

¹⁶¹ Quelle: Angaben RVB, Stand Februar 2007

- Als gravierendes Defizit für die Wirksamkeit des gesamten Busnetz ist herauszustellen, dass die Haltestellen im Stadtgebiet weitgehend nicht barrierefrei sind. Hierzu bestehen folgende Mängel:
 - Die Borde sind, bis auf sehr wenige Ausnahmen, nicht niederflurgerecht ausgebildet (Höhe mindestens 16 cm und bauliche Ausbildung zum parallelen Heranfahen).
 - Es sind keine Blindenleitsysteme vorhanden.
 - Die Busbuchten sind, bis auf sehr wenige Ausnahmen, zu kurz, um ein paralleles Heranfahen der Busse an die Bordsteine zum Gewährleisten eines Spaltes von höchstens 5 cm zu ermöglichen. Busbuchten, die ein paralleles Anfahen an den Bord ermöglichen, erfordern eine Länge von 88,70 m.¹⁶² An vielen Haltestellen ist ein Einsteigen nur von der Fahrbahn möglich. Besonders problematisch ist die Situation, wenn die Busse rund einen halben Meter vom Fahrbahnrand stehen und die Fahrgäste vom Bordstein heruntersteigen und danach von der Fahrbahn die große Stufe (ca. 30 cm) in den Bus bewältigen müssen. Die in Regensburg ausgeprägte Problematik der „Busbuchten“ wird besonders im Vergleich zu vielen anderen Mittel- und Großstädten deutlich, in denen in den letzten zehn Jahren mit aufgelegten Haltestellenprogrammen im großen Umfang bzw. flächenhaft die Haltestellen konsequent niederflurgerecht, und sogar barrierefrei im Sinne des BGG, ausgebaut wurden.

¹⁶² Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Köln 2006.

Abbildung 13: Haltestellensituation Arnulfplatz



Einsteigen von der Fahrbahn, da paralleles Heranfahren an den Haltestellenbord fahrdynamisch nicht möglich ist

Abbildung 14: Haltestellensituation Langer Weg



neu eingerichtete Haltestelle ohne niederflurgerechten Hochbord und ohne Blindenleitsystem

Abbildung 15: Haltestellensituation Sudetendeutsche Straße



Haltestelle mit Busbucht in Tempo-30-Zone; Beparken der Busbucht mit der Folge von Behinderungen für den Busverkehr

- Ausgesprochen ungewöhnlich ist dabei, im Vergleich zu anderen Städten, die Ausbildung von Busbuchten in Wohngebietstraßen und Tempo-30-Zonen.
- Die auffälligsten Defizite hinsichtlich der behindertengerechten Gestaltung zeigen die Haltestellen in der Altstadt, die aus gestalterischen und stadtplanerischen Aspekten ebenerdig angelegt sind. Die Haltestelle Neupfarrplatz besitzt eine „Haltestellen-Plattform“ mit Hochbord, dieser ist jedoch nicht mit niederflurgerechten Bordsteinen versehen. Die Rampen zur barrierefreien Erreichbarkeit der Haltestelle sind an der Rückseite angeordnet.

Abbildung 16: Haltestellensituation Neupfarrplatz



Hochbord nicht niederflurgerecht ausgebildet

- Mehrere Verknüpfungshaltestellen sind durch „auseinandergerissene“ Haltepositionen mit der Folge von längeren Fußwegen und erforderlichen Fahrbahnquerungen für die Fahrgäste gekennzeichnet. Als Beispiele seien der Bereich Steinweg/ Drehergasse, Hans-Hayder-Straße/ Isarstraße/ Nordgaustraße und Weißenburgstraße genannt.
- Durch die betriebliche Trennung der Haltepositionen im Bereich des Dachauplatzes ist ein Defizit bzgl. der Transparenz des Angebotes für „ungeübte“ Fahrgäste festzustellen. Informationen für die Fahrgäste zur Lage der Haltepositionen sind in den Wartehallen angebracht. Diese sind jedoch aus Fahrgastsicht keine ausreichende Kompensation für die räumliche „Schnellorientierung“ der Fahrgäste im Gesamtzusammenhang der vier Haltepositionen.

- An einigen Haltestellen des Stadtverkehrs bestehen auffällige Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern bzw. Fahrgästen. Einige Haltepositionen sind so angelegt, dass ein Einstieg in die Busse nur vom Radweg aus möglich ist. Dies birgt sowohl für den Radverkehr als auch für Fahrgäste Sicherheitsrisiken (z. B. Haltestellen Dornierstraße (stadteinwärts), Obermaierstraße (stadteinwärts), Franz-Hartl-Straße (stadteinwärts) etc.; siehe Abbildung 17). An anderen Haltestellen ist das Aufstellen von Wartehallen nicht möglich, da aufgrund eines Radweges keine Platzkapazitäten im Haltestellenbereich vorhanden sind.

Abbildung 17: Haltestellensituation Franz-Hartl-Straße, stadteinwärts



Radweg vor Gehweg angeordnet; Bildquelle: RVB

Die Haltestellen Weißenburgstraße (stadteinwärts) und Hermann-Geib-Straße (stadtauswärts) werden von beiden Problemen berührt. Die vorhandenen Fahrradwege lassen den Bau von Wartehallen an den relativ aufkommenstarken Haltestellen derzeit nicht zu, außerdem sind die Fahrgäste vor Einstieg in die Fahrzeuge zum Überqueren des Radweges gezwungen (siehe Abbildung 18).

Abbildung 18: Haltestellensituation Hermann-Geib-Straße (stadtauswärts)

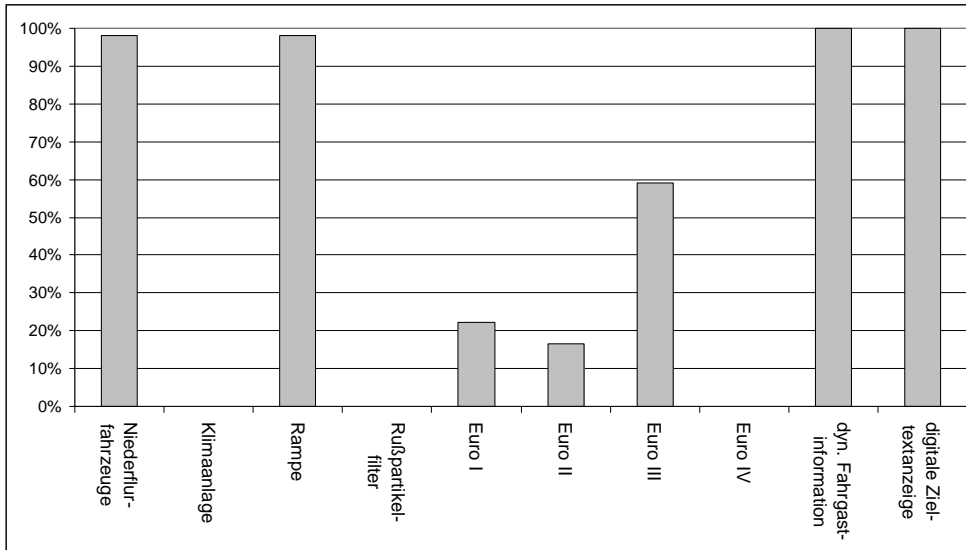


Bildquelle: RVB

5.2.5.2 Fahrzeuge

Bei der Regensburger Verkehrsbetriebe GmbH (RVB) werden im Stadtverkehr Regensburg 103 Fahrzeuge eingesetzt (Stand 2007, ohne Subunternehmer). Hiervon sind insgesamt 57 Standardlinienbusse (Durchschnittsalter 7,0 Jahre) und 46 Gelenkbusse (Durchschnittsalter 7,2 Jahre). Das Durchschnittsalter über alle Fahrzeuge beträgt 7,1 Jahre, 60 % der Fahrzeugflotte ist jünger als 5 Jahre. Mit Ausnahme von zwei Gelenkbussen verfügen alle Fahrzeuge über Niederflurstandard, gleiches gilt für ausklappbare bzw. ausfahrbare Rampen für Rollstuhlfahrer.

Abbildung 19: Ausstattungsmerkmale Fahrzeugflotte Stadtverkehr



Quelle: Aussagen RVB; Befragung VU Dezember 2006

Die Koordination des gesamten Linienverkehrs läuft über ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL). Die im Stadtverkehr eingesetzte Fahrzeugflotte ist mit RBL ausgerüstet, so dass Staus und Behinderungen möglichst frühzeitig erkannt werden und ggf. reagiert werden kann.

Darüber hinaus sind bereits über 80 Lichtsignalanlagen mit Bus-Vorrangschaltungen ausgestattet, durch die tlw. deutliche Zeitvorteile für den ÖPNV gewonnen werden können ohne den IV hierdurch wesentlich zu belasten.

Mit den in den letzten Jahren getätigten Neuanschaffungen von Bussen und den entsprechenden Ausstattungsstandards (Komfortmerkmale Rampe, dynamische Fahrgastinformation, digitale Zieltextanzeige) wurde eine moderne Busflotte realisiert.

- Hohes Ausstattungsniveau hinsichtlich Fahrgastinformation und Niederflurtechnik:
 - Niederflurtechnik als Standard (Ausnahme zwei Gelenkbussen)
 - digitale Haltestellenanzeige und –ansage
 - Steuerung des Betriebsablaufs über eine moderne Betriebsleitstelle (Steuerung der Anzeigen in den Fahrzeugen sowie der DFI-Anzeigen an diversen Haltestellen)

- Etwa 60 % aller Fahrzeuge entsprechen bzgl. der Umweltstandards der EURO III-Norm.
- Hoher Wiedererkennungseffekt der im innerstädtischen Linienverkehr verkehrenden Fahrzeuge durch einheitliches Corporate Design (Farbe Signalgelb RAL 1003).

Die Fahrzeuge sind nicht mit einer Klimaanlage ausgestattet. Dem Vorteil geringerer Betriebskosten durch den Verzicht auf die Klimaanlage stehen jedoch auch Nachteile bzgl. des Fahrgastkomforts gegenüber.¹⁶³

5.2.6 Betriebsablauf

Betriebliche Probleme entstehen aufgrund der eingeschränkten Leistungsfähigkeit an der zentralen Verknüpfungshaltestelle Albertstraße. In Spitzenzeiten kommt es regelmäßig zu Behinderungen zwischen den Bussen, teilweise muss von der Fahrbahn eingestiegen werden.

Als Problempunkt für den Verkehrsablauf in der Stadt Regensburg wird der nördliche Bereich der Nordgaustraße im Stadtbezirk Reinhausen genannt.¹⁶⁴

Positive Auswirkungen auf den Betriebsablauf haben die in den letzten zehn Jahren kontinuierlich vorangetriebenen Maßnahmen im Bereich der Busbeschleunigung. Die Vorrangschaltungen an über 80 Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet dienen einerseits als „Pünktlichkeits-Garant“ zur Sicherstellung der Fahrplanstabilität, ein weiterer positiver Effekt der Beschleunigungsmaßnahmen ist die Steigerung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV.

Insbesondere die hinsichtlich der Fahrplanstabilität problematischen Linien entlang der Landshuter Straße konnten von den Busbeschleunigungsmaßnahmen profitieren. Hier konnten sogar die Reisezeiten verkürzt werden.

¹⁶³ Die Klimaanlage kann in Stadtverkehren noch nicht als allgemeingültiger Standard bezeichnet werden. In den letzten Jahren ist jedoch bundesweit eine wesentliche Zunahme der Beschaffung von Fahrzeugen mit Klimaanlage in Stadtverkehren zu beobachten. In einigen Stadtverkehren (z. B. im Ruhrgebiet) wird die Busflotte in den nächsten Jahren einen hohen Anteil an Fahrzeugen mit Klimaanlage erreichen. Das VDV-Buch „Linienbusse“ bewertet die Vollklimatisierung als „erhebliche Verbesserung der Komfortmerkmale“.

¹⁶⁴ Umbaumaßnahmen, wie teilweise Einhausung, durchgehende Busspuren von der Nibelungenbrücke bis zur Isarstraße, sind bereits beschlossen (Quelle: Angaben RVV, Dezember 2006)

5.2.7 Transparenz des ÖPNV-Angebotes

- In dem kleinteiligen Netz existieren ausgeprägt viele Direktfahrmöglichkeiten. Insgesamt besteht für über 90 % der Bevölkerung eine Direktanbindung an die Innenstadt. Die Durchmesserlinien bewirken, dass in der Konsequenz der Netzgestaltung ein Großteil der Fahrgäste umsteigefrei zu ihrem Ziel gelangt.
- Das Bussystem weist in seiner Netzstruktur wesentliche Stärken auf:
 - Bündelung der Linien an der östlichen Seite (D.-Martin-Luther-Straße, Dachauplatz) bzw. an der nördlichen Seite (Thundorfer Straße, Fischmarkt) der Altstadt in „Tangentenform“,
 - Direktführung der Linien aus Richtung Nordwesten über Stadtamhof und Steinerne Brücke,
 - Verschwenkung der Linien 6 und 11 zur wechselseitigen Anbindung der Universität,
- Linie 4 als Tangentiallinie zur direkten Anbindung der westlichen und südöstlichen Stadtbereiche an die Universität.
- Die Linie 1 fährt aus Richtung Norden zuerst zum Hauptbahnhof und bedient anschließend die Altstadt, während die anderen Linien aus Richtung Norden über Dachauplatz zum Hauptbahnhof fahren. Fahrgäste der Linie 1 in Richtung Altstadt müssen somit (geringe) Umwege und Zeitverluste auf sich nehmen. Auf der anderen Seite ist jedoch als Vorteil herauszustellen, dass die Linie 1 mit dieser Linienführung am Stobäusplatz Umsteigebeziehungen aus Richtung Norden in die südwestlichen Bereiche sicherstellt.
- Einige Ziele werden, bedingt durch auffällig lange Haltestellenabstände, nicht optimal angebunden, z. B.
 - Fachmarkteinzelhandel Bajuwarenstraße
 - Studentenwohnheim und Teile des Bezirksklinikums in der Ludwig-Thoma-Straße
- Eine weitere Stärke im Bussystem ist die weitgehend einheitliche Taktstruktur mit den gleichen Taktfamilien (10-/ 20-Minuten-Takt Montag bis Freitag sowie dem 30-Minuten-Takt in der SVZ). Mit den einheitlichen Taktfamilien am gleichen Verkehrstag wird grundsätzlich eine hohe Transparenz für den Nutzer gewährleistet.

- Als Schwäche ist anzumerken, dass keine einheitlich systematisierte Taktfamilie im Gesamtnetz an allen Verkehrstagen gewährleistet wird. Während Montag bis Freitag die 10-/ 20-Minuten-Takt-Familie besteht, wird im Abendverkehr und im Wochenendverkehr größtenteils auf Basis der 30-Minuten-Takt-Familie (am Samstag auch 20´-/ 60´) gefahren. Diese zwei verschiedenen Taktfamilien sind aus Fahrgastsicht als nicht optimal zu bewerten, die Umstellung der Taktfamilie in der SVZ ist jedoch in vielen deutschen Großstädten typisch¹⁶⁵.
- Als Schwäche hinsichtlich der Angebotstransparenz im ÖPNV-Netz ist die Linienführung der Linie 1 im Bereich der Endstellen zu bewerten. Die Linie endet an beiden Linienenden in großen Endschleifen mit betrieblichen Endhaltestellen. Die Standzeiten von über zehn Minuten an den Endstellen bedeuten ungewollte Aufenthalte bzw. Umsteigeerfordernisse für die Fahrgäste.

Abbildung 20: Situation an der Endhaltestelle Pommernstraße



fahrplantechnische Stand- und Pufferzeit an der Endstelle mit Lage in einer großen Linienschleife; Fahrgäste müssen auf Weiterfahrt des jeweiligen Busses warten

¹⁶⁵ Als positives Beispiel ist München zu nennen. Im Busnetz wird an allen Tagen im 10-/ 20-Minuten-Takt gefahren.

- Der Altstadtbus besitzt den Nachteil, dass einzelne Ziele des zentralen Altstadtbereichs (Neupfarrplatz, Gutenbergplatz/Gesandtenstraße), bedingt durch die Ringlinienführung, nur mit Umwegen erreichbar sind. V. a. mobilitätseingeschränkte bzw. distanzsensible Fahrgäste müssen z. B. vom Hauptbahnhof zum Gutenbergplatz bzw. zum Neupfarrplatz den Umweg über den Arnulfsplatz in Kauf nehmen.

5.2.8 Tarifsysteem

Die Transparenz des ÖPNV-Tarifsystems ist hinsichtlich der Handhabbarkeit sowie des vorhandenen Ticketangebots als gut zu bewerten.

Der RVV-Tarif ermöglicht dem ÖPNV-Kunden im gesamten Stadtgebiet von Regensburg die Nutzung von Bus- und Bahnangeboten mit einem Ticket (auch beim Umsteigen zwischen den Verkehrssystemen) in einer Preisstufe.

Das Preisniveau im RVV-Tarifsysteem ist zwischen dem Fahrplanjahr 2000 und September 2006 bei den Einzelfahrkarten um durchschnittlich 24 % gestiegen, bei den Streifentickets um durchschnittlich 39 % sowie bei den Zeitfahrausweisen um etwa 20 bis 25 %.

5.2.9 Fahrgastinformation und Servicequalität

Die Fahrgastinformation in Regensburg entspricht dem üblichen Standard und kann weitgehend als gut bewertet werden.

Nicht vorhanden ist ein Liniennetzplan mit topografischen Hintergrund (Straßen, wichtige Gebäude). Solche Netzpläne können als Standard für Großstadtverkehre eingeschätzt werden¹⁶⁶.

Das in unmittelbarer Nähe zur Albertstraße gelegene RVV-Kundenzentrum stellt darüber hinaus einen wichtigen Baustein der Kundeninformation und -beratung des ÖPNV dar. Nachteilig ist jedoch die (vom Hauptbahnhof aus gesehen) „abseitige“ Lage des RVV-Kundenzentrums mit der Konsequenz des Überquerens mindestens einer Straße. Dies dürfte für einzelne Fahrgastgruppen eine wesentliche Hemmschwelle zum Aufsuchen des RVV-Kundenzentrums sein.

¹⁶⁶ Zwischenzeitlich wurde für den RVV-Raum ein topografischer Liniennetzplan für das Gebiet von Stadt und Region eingeführt.

Die Ausstattung der Haltestellen hinsichtlich der Fahrgastinformation ist im Wesentlichen als ausreichend zu bewerten. Während zumindest die zentralen Haltestellen über umfangreiche Informationspakete verfügen (Fahrplan, schematischer Liniennetzplan und Tarifinformationen), sind an den sonstigen Haltestellen nur die Fahrplanaushänge zu finden. Dieser Standard liegt unter dem in vielen Großstädten in der Zwischenzeit üblichem Qualitätsniveau. Herauszustellen ist, dass einige wichtige Umsteigehaltestellen mit DFI ausgerüstet sind.

Als Schwäche ist zu bewerten, dass der Regionalbusverkehr nicht in das DFI eingebunden ist. Besonders gravierend ist dies bei den Linien zu bewerten, die auch Stadtverkehrsaufgaben übernehmen (z.B. Linie 13).

Annähernd 50% aller Haltestellen sind mit einem Witterungsschutz ausgestattet, wodurch ein hoher Ausstattungsgrad gewährleistet wird. Darüber hinaus dürfte das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste an den Haltestellen Hauptbahnhof und Albertstraße sowie an verschiedene Haltestellen im Stadtgebiet durch das Vorhandensein der Videoüberwachung gesteigert werden.

In den Fahrzeugen der Regensburger Verkehrsbetriebe sind eine digitale Haltestellenanzeige sowie ein schematisierter Liniensfahrplan angebracht. Des Weiteren ist eine digitale Haltestellenansage vorhanden.

Insgesamt bietet der ÖPNV in der Stadt Regensburg den ÖPNV-Kunden ein breites Spektrum an Informations-/ Beratungsmöglichkeiten, deren Qualität i. d. R. durch einen guten Standard gekennzeichnet ist.

5.2.10 Schwachstellen/ Themen aus der Befragung weiterer Beteiligter

Im Rahmen der Aufstellung des RNVP wurden weitere Beteiligte (Behindertenbeauftragte, Interessensvertreter etc.) zu Schwachstellen bzw. Themenschwerpunkten im ÖPNV befragt. Für die Stadt Regensburg liegt eine Stellungnahme des VCD Verkehrsclub Deutschland – Kreisverband Regensburg zum Gesamt- raum (Stadt und Region) vor. Eine Darstellung der Hinweise und Anregungen des VCD ist in der Anlage zu Kap. 5.1.12 zu finden.

5.2.11 Zusammenfassung der Stärken und Schwächen im ÖPNV in der Stadt Regensburg

Karte 22 (Stadt): Defizite im ÖPNV in der Stadt Regensburg

Allgemein

Stärken des ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> • insgesamt hohe Systemwirksamkeit des ÖPNV in Bezug auf Stadtgröße • überdurchschnittlich hohe Erschließungswirkung im Vergleich zu Städten gleicher Größenordnung • ca. 95 % der Einwohner leben im Einzugsbereich einer Haltestelle • Netzstruktur mit klarer radiale Ausrichtung auf die Innenstadt, kleinteilige Netzstruktur mit wenigen Lücken in den Stadtteilen
Schwächen des ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> • gravierend problematische Gesamtsituation an der maßgeblichen Verknüpfungshaltestelle Hauptbahnhof/Albertstraße <ul style="list-style-type: none"> - polyzentrische Verteilung der Abfahrtspositionen - weite Wege für Umsteiger - stark eingeschränkte Leistungsfähigkeit für Stadtbusverkehrs - keine durchgehend barrierefreie Gestaltung - Defizite bzgl. Fahrgastkomfort
<ul style="list-style-type: none"> • Haltestellen im Stadtgebiet sind weitgehend nicht barrierefrei

Netzstruktur/ Erschließungswirkung/ Erreichbarkeit

Stärken des ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> • nahezu flächenhafte Erschließung der Wohngebiete; lediglich kleinere Siedlungsbereiche mit Erschließungslücken • geringes Umsteigeerfordernis durch Vorhandensein von Durchmesserlinien • weitere Umsteigepunkte mit gesicherten Anschlüssen an Haltestellen in peripherer Lage außerhalb der Innenstadt • Altstadt ist aus allen Stadtbezirken direkt/ ohne Umsteigen erreichbar (westliche Altstadt aus dem Stadtnorden derzeit teils nur mit erheblichen Fahrzeitverlängerungen wegen der Sperrung der Steinernen Brücke) • direkte Anbindung Universität, erreichbar aus allen Stadtbezirken mit max. einem Umstieg • direkte Anbindung Klinikum, erreichbar aus allen Stadtbezirken mit max. einem Umstieg
Schwächen des ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeitsnachteile südwestliche Altstadt und Justizzentrum (von den meisten Linien nicht umsteigefrei erreichbar) • Gewerbegebiet am Ostbahnhof ist im ÖPNV im Vergleich zu anderen Gewerbegebieten nur eingeschränkt erreichbar • Erschließungsdefizit im Bereich südlicher Universitäts-Campus (Privatstraße) • keine optimale Anbindung des Fachmarktstandortes Bajuwarenstraße (lange Haltestellenabstand) • Erschließungslücken in einzelnen Stadtbezirken (z. B. Kasernenviertel, Großprüfening, Westenviertel, Galgenberg) • Altstadtbus: Erreichbarkeitsnachteile einzelner Ziele der zentralen Altstadt durch Schlaufenführung und Einrichtungsverkehr • keine optimale Anbindung des Studentenwohnheims und von Teile des Bezirksklinikums in der Ludwig-Thoma-Straße (langer Haltestellenabstand)

Bedienungsqualität/ Fahrplantransparenz

Stärken des ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> • weitgehend gutes Bedienungsangebot in den meisten Stadtbezirken • weitgehend einheitliche Taktstruktur (10´-/ 20´-Takt Mo.-Fr., 20´/ 30´Takt Samstag) • Nachtangebot von Samstag auf Sonntag durch Regionalverkehr als Grundangebot gewährleistet
Schwächen des ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> • Keine Direktverbindung westlicher Teil Burgweintings (Baugebiet Südwest) in Richtung Innenstadt • Linie 1: Endschlaufen mit betrieblichen Endhaltestellen und langen Standzeiten (Aufenthalt oder Umsteigen für Fahrgäste) • z.T. variierende Taktfamilie an unterschiedlichen Verkehrstagen, aus Fahrgastsicht nicht optimal (Mo-Fr 10´/ 20´-Takt bzw. 30´-Takt; Sa/ So tlw. 15´/ 20´-Takt bzw. 20´/ 30´-Takt) • Angebot im Nachtverkehr nicht umfassend am potenziellen, großstadtypischen Bedarf ausgerichtet¹⁶⁷

¹⁶⁷ Beispiele von Nachtverkehren in anderen Großstädten lassen den allgemeinen Schluss zu, dass zumindest in den Wochenendnächten ein durchgängiges Nachfragepotenzial bis 05.00 Uhr besteht. Inwieweit in Regensburg ein vergleichbares Potenzial im Nachtverkehr vorhanden ist, kann nur auf Basis einer detaillierten Untersuchung abgeleitet werden.

ÖPNV-Infrastruktur/ Beförderungsqualität

Stärken des ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> • moderne Busflotte • alle Busse der RVB sind Niederflurbusse • fast 50 % aller Haltestellen im Stadtgebiet sind mit Wartehallen ausgestattet
Schwächen des ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> • sehr weitläufige Haltestellensituation im Bereich der zentralen Umsteigestation Hauptbahnhof/ Albertstraße (Verteilung der Richtungshaltestellen an jeder Zufahrt) • zentraler Bustreff Albertstraße hinsichtlich Leistungsfähigkeit stark eingeschränkt <ul style="list-style-type: none"> ○ Probleme im betrieblichen Ablauf (gravierender Platzmangel, stark eingeschränkte Leistungsfähigkeit, starke Einschränkung für System- und Fahrplanplanung) ○ Haltestellenbereiche sind tlw. nicht direkt anfahrbar (Fahrgäste müssen von Fahrbahn einsteigen) • Haltestellen im Stadtgebiet weitgehend nicht barrierefrei im Sinne BGG <ul style="list-style-type: none"> ○ Haltestellen in der Altstadt ebenerdig ○ hoher Anteil an zu kurzen Busbuchten (Haltestellenkante fahrdynamisch nicht parallel anfahrbar) • komplizierte, weitläufige Haltestellensituation im Bereich Steinweg/Drehergasse (vier Haltepositionen, bei Umstieg tlw. Überquerung 4-spuriger Fahrbahn erforderlich) • unübersichtliche Haltestellensituation im <ul style="list-style-type: none"> ○ Bereich Hans-Hayder-Straße/ Isarstraße/ Nordgaustraße (Linien halten richtungsbezogen an einer der Haltestellen), ○ Bereich Dachauplatz (getrennte Abfahrtspositionen, unübersichtlicher Gesamteindruck)

Servicequalität

Stärken des ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> • Ausstattung vieler Haltestellen mit Witterungsschutz/ Wartehalle (annähernd 50 % aller Haltestellen) • DFI an den wichtigen Haltestellen • Hauptbahnhof, ZOB Albertstraße sowie diverse Haltestellen im Stadtverkehr mit Videoüberwachung für Betriebsablauf (Fahrgastsicherheit als Nebeneffekt) • weitgehend transparente Tarifstruktur • viele Vertriebsstellen im Stadtgebiet (private Partner) • Fahrscheinautomaten an aufkommensstarken Haltestellen • schematische Liniennetzpläne an den Haltestellen
Schwächen des ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> • Regionalbus nicht in DFI integriert • kein Liniennetzplan mit topografischem Hintergrund¹⁶⁸

¹⁶⁸ Zum 01.01.2008 wurde vom RVV ein entsprechender Liniennetzplan produziert, welcher in seiner Gestaltung als kundenfreundlich bewertet werden kann.

6 Voraussichtliche Entwicklungen

Für die zukünftige Nahverkehrsplanung im Regionalen Nahverkehrsraum Regensburg ist neben den heutigen Verkehrsbeziehungen die Entwicklung der allgemeinen Strukturdaten und die damit verbundene Entwicklung der Siedlungs- und Gewerbeflächen zu berücksichtigen. Weiterhin von Bedeutung können Entwicklungen in den Bereichen Versorgungs- und Freizeitverkehr sowie bei den Schulstandorten und Schulverkehrsbeziehungen mit dem Schülerverkehr als wesentliche Nachfragegruppen des ÖPNV sein.

Zu berücksichtigen ist, dass die dargestellten Prognosewerte die zu erwartende Entwicklung auf Basis der zum Prognosezeitpunkt angenommenen Rahmenbedingungen abbilden. Diese können durch nicht berücksichtigte Veränderungen z. B. der wirtschafts-, arbeitsmarkt- oder steuerpolitischen Rahmenbedingungen nachhaltig beeinflusst werden.

6.1 Region Regensburg

6.1.1 Daten-/ Planungsgrundlagen

Die Abschätzung der voraussichtlichen Bedarfsänderungen erfolgt auf Basis folgender Quellen:

- Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2020 – Kreisergebnisse, Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung (Hrsg.), München 2004
- Befragung der Städte und Gemeinden im regionalen Nahverkehrsraum im Oktober 2006 über zukünftige Entwicklungen und Vorhaben
- Informationen zum zukünftigen SPNV-Angebot „Regensburger Stern“, BEG
- Ergänzende Aussagen der jeweiligen Aufgabenträger

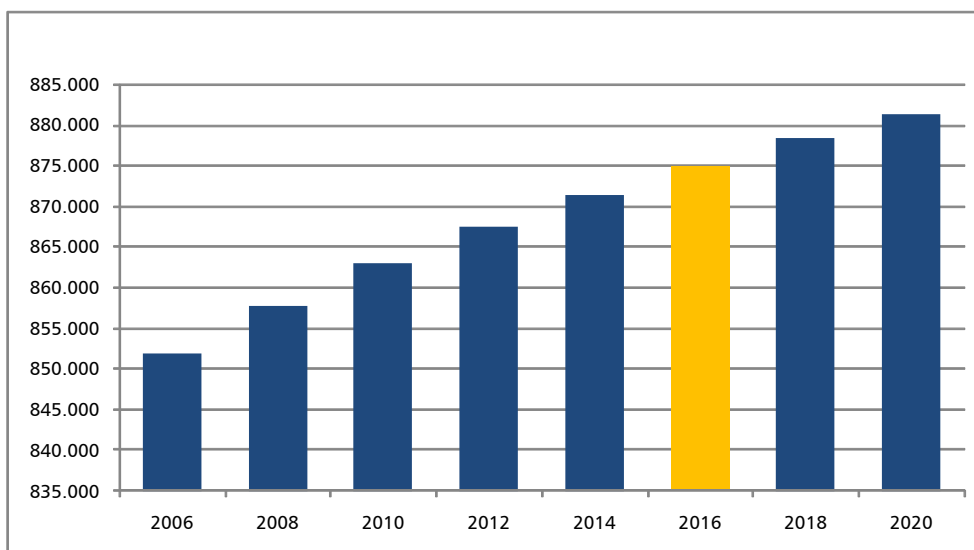
6.1.2 Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2015/2016

Als Grundlage für die Bevölkerungsentwicklung wird die „Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2020“, herausgegeben durch das Bayerische Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, herangezogen. Die Prognosewerte liegen in Zweijahresschritten vor. Für die weitere Betrachtung wird deshalb das Jahr 2016¹⁶⁹ als Zeithorizont verwendet.

Gesamtbevölkerung

In der Region Regensburg (Prognose bezieht sich auf Aussagen zu gesamten Landkreisen; d. h. Landkreise, von denen nur bestimmte Teilbereiche zum NVR gehören, werden hierbei vollständig berücksichtigt) wird die Bevölkerung nach diesen Prognosen bis zum Jahr 2016 im Vergleich zum Bezugsjahr 2006 geringfügig um ca. 2,7 % ansteigen. In einer längerfristigen Prognose bis 2020 wird die Bevölkerung weiter ansteigen, jedoch weniger stark ausgeprägt.

Abbildung 21: Bevölkerungsentwicklung 2006 – 2020 in der Region Regensburg (ohne Stadt Regensburg)



Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung (Hrsg.), Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2020 – Kreisergebnisse, München 2004

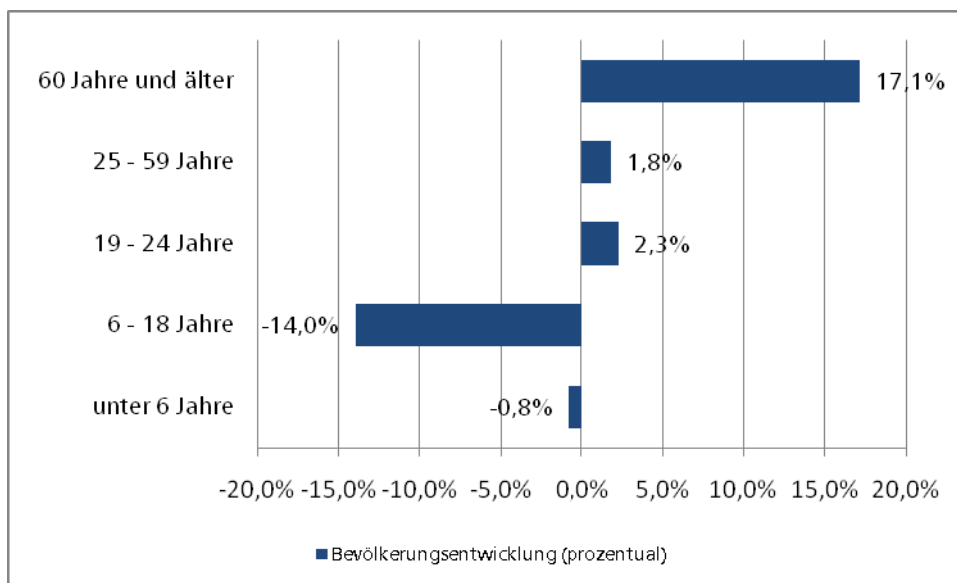
Die Prognose bezieht sich auf Aussagen zu gesamten Landkreisen; d. h. Landkreise, von denen nur bestimmte Teilbereiche zum NVR gehören, werden hierbei vollständig berücksichtigt.

¹⁶⁹ Zielhorizont RNVP: 2015

Altersstruktur

Dabei wird in der Altersgruppe der 6-18-Jährigen mit einem Rückgang von rund 14 % bis zum Jahr 2016 zu rechnen sein. Bis zum Jahr 2020 wird sich diese Tendenz verstärkt fortsetzen. Für die über 60-Jährigen wird bis 2016 eine deutliche Zunahme um rund 17 % prognostiziert, bis zum Jahr 2020 wird für diese Altersgruppe eine Zunahme von über 25 % vorausgesagt.

Abbildung 22: Bevölkerungsentwicklung 2006 – 2016 nach Altersgruppen (prozentual)¹⁷⁰



Für die Nahverkehrsplanung lassen sich daraus folgende grundsätzlichen Entwicklungen ableiten:

- Weitgehend stabile Nachfrage im Jedermannverkehr aufgrund der allgemeinen Bevölkerungsentwicklung
- Rückgang der Schülerzahlen und damit auch der beförderungspflichtigen Fahrschüler sowie
- Zunahme der älteren Bevölkerungsschichten in Zusammenhang mit einer Zunahme des Motorisierungsgrades in diesen Schichten.

¹⁷⁰ Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung (Hrsg.), Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2020 – Kreisergebnisse, München 2004
Die Prognose bezieht sich auf Aussagen zu gesamten Landkreisen; d. h. Landkreise, von denen nur bestimmte Teilbereiche zum NVR gehören, werden hierbei vollständig berücksichtigt.

6.1.3 ÖPNV-bedeutsame Quellen und Ziele 2015

Schulen

Für das Gebiet des regionalen Nahverkehrsraumes Regensburg liegen keine Prognosen zur Entwicklung der Schülerzahlen vor, sodass die Aussagen in diesem Kapitel Ableitungen aus der Einwohnerprognose sind.

Der bundesweit prognostizierte Rückgang der Schülerzahlen spiegelt sich auch in der Prognose für den Regionalen Nahverkehrsraum Regensburg wider. Für den Schülerverkehr wird langfristig aufgrund der demografischen Entwicklung ein Rückgang der ÖV-Nachfrage erwartet.

Für die Bevölkerungsgruppe der 6-18-Jährigen in der Region Regensburg wird bis zum Jahr 2016 ein Rückgang von rund 14 % prognostiziert (vgl. Abbildung 22).

Die in der Region Regensburg vorgesehenen Änderungen in der Schulstruktur sind in der Anlage dargestellt.

Bei der Auflösung bzw. beim Aufbau von Schulstandorten sind kleinräumige Veränderungen im Schülerverkehr zu erwarten. Erfolgen diese Veränderungen auslaufend bzw. aufbauend kann in den Übergangszeiten ein zusätzlicher Beförderungsbedarf generiert werden (Beförderung zum alten und neuen Schulstandort).

Der Neubau der Realschule in Obertraubling sowie die Einrichtung des dreizügigen Gymnasiums in Lappersdorf mit über 700 Schülern wird eine Änderung der Verkehrsströme im Schülerverkehr sowohl aus dem Landkreis Regensburg als auch aus der Stadt Regensburg generieren.

Darüber hinaus müssen folgende grundlegenden Entwicklungen der Schulstruktur mit Auswirkungen auf die Schülerbeförderung berücksichtigt werden:

- Ausweitung des Nachmittagsunterrichtes
- Entwicklungen im Hauptschulbereich (Einrichtung von Mittelschulen)
- Einführung G8 (Abschluss der Umstellung im Jahr 2011) und den damit verbundenen doppelten Abiturjahrgängen. Im darauffolgenden Schuljahr werden entsprechend weniger Schüler an den Gymnasien sein.

- Rückgang der Schülerzahlen im Gymnasialbereich¹⁷¹

Bei den abzusehenden Entwicklungen in der Schulstruktur sind wesentliche Änderungen insbesondere durch die Einrichtung neuer Schulstandorte sowie durch die Veränderungen von Haupt- zu Mittelschulen zu erwarten. Hier werden Veränderungen vor allem in den betroffenen lokalen Verkehren durch räumliche und zeitliche Verlagerung prognostiziert, ggf. werden durch die Ausweitung des Nachmittagsunterrichtes zusätzliche Fahrten notwendig. Grundsätzlich werden die Schülerzahlen insgesamt rückläufig sein, die einzelnen Wege werden sich jedoch verlängern.

Neue Wohngebiete

Neben den allgemeinen Tendenzen der Bevölkerungsentwicklung mit ihren Auswirkungen auf die allgemeine Nachfragesituation im ÖPNV werden für die kleinräumige Bevölkerungsverteilung Entwicklungen von Wohngebietserweiterungen betrachtet.

Neue Standorte von Wohngebieten werden im Untersuchungsraum räumlich weitgehend an bestehende Strukturen angeschlossen (siehe Anlage). Dabei sind insbesondere die Entwicklungen in Neutraubling, Pentling und Sinzing hervorzuheben, für die eine gewisse Relevanz für die ÖPNV-Bedienung abzuleiten ist.

In Abhängigkeit des jeweiligen Erschließungsstadiums sind Auswirkungen auf das lokale ÖPNV-Angebot zu erwarten. Insgesamt kann jedoch von keiner wesentlichen Änderung der Nachfragestrukturen ausgegangen werden.

Neue Gewerbegebiete und Arbeitsplatzstandorte

Eine Prognose der Arbeitsplatzzahlen liegt für den Regionalen Nahverkehrsraum Regensburg nicht vor.

Neue Standorte von Gewerbegebieten werden räumlich weitgehend an bestehende Strukturen angeschlossen. In der Anlage ist eine Übersicht über die Planungsvorhaben für größere Gewerbegebiete bis 2020 in der Region Regensburg zu finden. Zu den voraussichtlichen Arbeitsplatzzahlen liegen keine Angaben vor.

Aus der Größe und der Lage der geplanten Gewerbegebiete lässt sich keine wesentliche Entwicklung auf die zukünftige ÖPNV-Nachfrage ableiten.

¹⁷¹ Quelle: Aussagen des Landkreises Regensburg im Herbst 2006/ Winter 2007

Versorgungseinrichtungen

Für die Besorgungsaktivitäten werden die grundlegenden strukturell relevanten Veränderungen der Einzelhandelsstruktur mit Bedeutung für den ÖPNV dargestellt, die bis zum Jahre 2020 realisiert werden sollen (siehe Anlage).

Wesentliche Auswirkungen auf die Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage im regionalen Nahverkehrsraum lassen sich aus den Planungsvorhaben nicht ableiten.

Freizeitnutzung und sonstige Einrichtungen

In der Anlage sind weitere Planungsvorhaben im Freizeitbereich bzw. bei sonstigen Einrichtungen dargestellt.

Es handelt sich dabei weitgehend um kleinräumige Vorhaben in vorhandenen Strukturen ohne wesentliche Auswirkungen auf die zukünftige Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage.

6.1.4 Straßennetz 2015

Bis 2015 ist von folgenden Änderungen in der Region Regensburg gegenüber dem Analysezeitpunkt 2007 auszugehen:

- R30 Poign – Köfering („Südspange“)
- Umgehung Obertraubling – Verlegung der Bundesstraße B15
- Vollendung der Nord-West-Umfahrung in Nittenau, Weiterbau der Nord-Ost-Umfahrung mit Anschluss an die B16,
- Neue Naabbrücke in Schwandorf vom ehem. Schlachthof über die Naab zum Volksfestplatz
- Ortsumgehungen in Geiselhöring, Mallersdorf-Pfaffenberg und Perkam (Trasse teilweise noch nicht festgelegt)
- Ostumgehung Regensburg
- Altstadtnahe Ersatztrasse für die Steinerne Brücke in Regensburg

Aus den dargestellten Planungsvorhaben im Straßennetz sind vor allem Verlagerungen bestehender Verkehrsströme abzuleiten. Der ÖPNV kann in Einzelfällen dadurch profitieren, dass sich die Reisezeiten verbessern. Es sind jedoch, auf die gesamte Nachfrage im regionalen Nahverkehrsraum bezogen, keine wesentlichen Nachfrageänderungen zu erwarten.

6.1.5 SPNV-Angebot 2015

Planungen im SPNV-Angebot

- Berücksichtigung des SPNV-Konzeptes Regensburger Stern ab 2012
- Neuvergabe der Regionalverkehre im Bereich Oberpfalzbahn (Chamer Spinnene) und Vogtlandbahn (Regensburg – Marktredwitz) ab 2014 mit der Zielvorstellung, zwischen Regensburg und Schwandorf eine gleichmäßigere Verteilung des Angebotes hin zu einem 30-Minuten-Takt zu erlangen¹⁷²
- Knotenoptimierung Regensburg durch schnellere Einfahrten aus Richtung Schwandorf

Planungen in der SPNV-Infrastruktur

- Einrichtung des SPNV-Haltepunktes Walhallastraße/ Gewerbepark in Regensburg
- Kapazitätssteigerung KBS 880 (Nürnberg – Regensburg - Passau) durch Bau seitenrichtiger Überholgleise in Parsberg und Undorf und Blockverdichtung Regensburg – Passau
- S-Bahn-Linie nach Neumarkt KBS 880 (Nürnberg – Regensburg): S-Bahn-Ausbau (Nürnberg -) Feucht – Neumarkt
- Im Landkreis Schwandorf bestehen längerfristige Planungen zu einem Bahnhofhaltepunkt im Bereich der FOS/ BOS mit Realisierung bis zum Jahr 2020¹⁷³
- Wiederaufnahme der Schienenstrecke Eggmühl – Schierling – Langquaid für den Personenverkehr (Wunsch der Gemeinden)

¹⁷² Quelle: Mitteilung der BEG Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH vom 28.08.2009

¹⁷³ Quelle: Befragung der Städte und Gemeinden im regionalen Nahverkehrsraum im Rahmen der Aufstellung des RNVP im Oktober 2006

- Erneuerung P+R Anlage Bahnhof Sünching

Die Planungen im SPNV-Angebot in Verbindung mit den Infrastrukturplanungen für Bahnhöfe, Haltepunkte und Haltestellen lassen im Gesamtkontext eine gewisse Steigerung der Nachfrage erwarten.

6.1.6 Voraussichtliche Bedarfsänderung im ÖPNV

Die Abschätzung eines „Prognose-Null-Falles“ für die Region Regensburg, der basierend auf dem heutigen Bedienungsangebot ausschließlich die der Bevölkerungsprognose resultierenden Auswirkungen bis zum Jahr 2015 darstellt, ist aus verschiedenen Gründen schwierig und mit Unsicherheiten verbunden. Bezogen auf den gesamten Untersuchungsraum existieren keine belastbaren Nachfrage-daten sowie Quell-Ziel-Beziehungen im ÖPNV zur Bestandssituation („Ist-Fall“). Ohne diese Angaben ist es nur sehr eingeschränkt möglich, Aussagen zum zukünftigen Verkehrsverhalten der Bevölkerung zu treffen und somit mögliche Fahrgastpotenziale genauer abzuschätzen.

Aus der prognostizierten positiven Bevölkerungsentwicklung von 2,7 % bis zum Jahr 2016 für den regionalen Nahverkehrsraum lässt sich unter Berücksichtigung der Auswirkungen des demographischen Wandels und der Steigerung des Motorisierungsgrades, insbesondere bei den älteren Bevölkerungsschichten, und der damit verbundenen Reduzierung des Modal-Split-Anteils des ÖPNV am gesamten Verkehrsaufkommen, eine insgesamt weitgehend stabile Nachfrageentwicklung im Jedermannverkehr ableiten.

Im direkten Stadt-Umland-Verkehr von Regensburg wird dabei eine leichte Steigerung der Nachfrage zu erwarten sein.

Im Bereich des Schülerverkehrs wird die Nachfrage aufgrund der rückläufigen Prognosen für die jüngeren Altersgruppen zurückgehen. Dabei ist allerdings zu beachten, dass sich durch die Entwicklungen in der Schulstruktur der Beförderungsbedarf erhöhen kann sowie in Teilbereichen eine Verlagerung der Nachfrage stattfinden kann, sodass sich der Rückgang der jüngeren Altersgruppen nicht linear auf die Nachfrage im Schülerverkehr auswirken wird.

Aufgrund dieser Entwicklungen und unter Berücksichtigung der übergeordneten verkehrlichen Planungen kann in der Region Regensburg ohne Anpassungen im ÖPNV-Bediensangebot von einer insgesamt stabilen bis leicht rückläufigen Nachfrageentwicklung bis 2015 ausgegangen werden.

6.2 Stadt Regensburg

6.2.1 Bevölkerungsentwicklung 2015

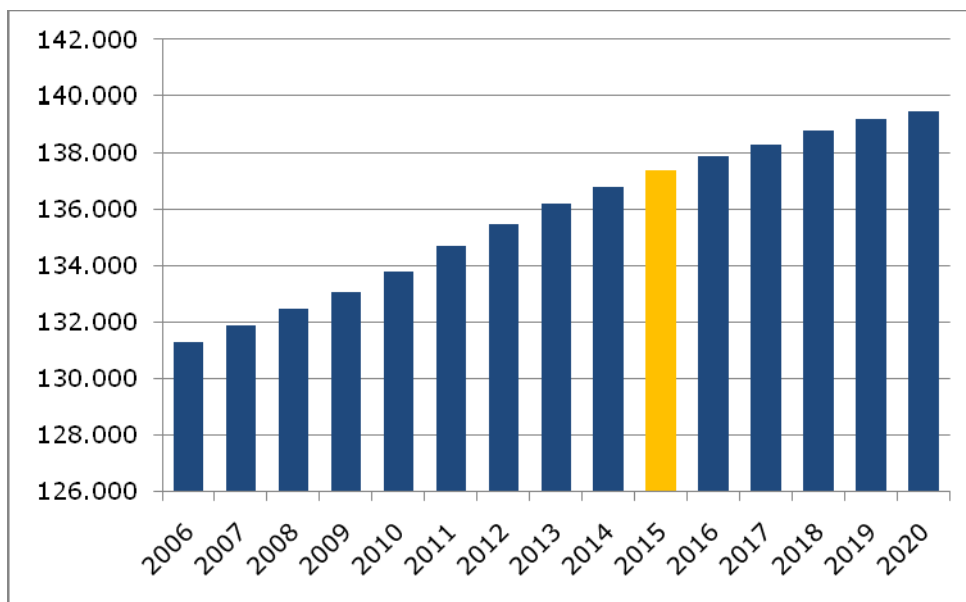
Gesamtbevölkerung

Die nachfolgende Darstellung der Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Regensburg basiert auf den Prognosedaten des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung (Stand 2008).

Nach diesen Prognosen wird bis zum Jahr 2015, dem Planungshorizont des RNVP, die Bevölkerung ausgehend von 2006 um etwa 6.100 Einwohner (4,6 %) auf 137.400 Einwohner (Bevölkerung am Ort der Hauptwohnung) zunehmen. Auch langfristig ist bis 2020 ein weiterer Bevölkerungszuwachs prognostiziert (8.200 Einwohner; entspricht 6,2 %).

Im Vergleich zur Entwicklung in der Region Regensburg (regionaler Nahverkehrsraum ohne Stadt Regensburg) mit einem prognostizierten Zuwachs von 1,4 % bis 2020 ist somit im Stadtgebiet ein wesentlich höherer Einwohnerzuwachs zu erwarten.

Abbildung 23: Bevölkerungsentwicklung Stadt Regensburg 2006 – 2020



Bevölkerung am Ort der Hauptwohnung; Prognosedaten des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung)

Die Bevölkerungszuwächse bis 2015 treten in Regensburg nicht in allen Altersgruppen ein (siehe Tabelle 47). Am deutlichsten ist der Einwohnerzuwachs bei den „unter 6-Jährigen“ und den „6 bis 9-Jährigen“. Die durch eine hohe Mobilitätsintensität geprägten Altersgruppen „10 bis 18 Jahre“ und „19 bis 24 Jahre“ stagnieren, während bei den Bevölkerungsgruppen im berufsfähigen Alter und bei den Senioren leichte Zuwächse (jeweils +5 %) zu erwarten sind.

Die Stagnation in der Altersgruppe „19 bis 24 Jahre“ dürfte jedoch in der Gesamtwirksamkeit auf den Mobilitätsmarkt durch die erwartete Zunahme des Anteils der Studierenden mit Nebenwohnsitz in Regensburg kompensiert werden.

Zwischen 2015 und 2020 wird absehbar auch in Regensburg der demografische Wandel erkennbarer werden. Die über 60-Jährigen wachsen sukzessive sowohl hinsichtlich der absoluten Zahlen als auch in ihrem Anteil an der Regensburger Gesamtbevölkerung.

In der Region Regensburg wird der Zuwachs der 60-Jährigen im Vergleich zur Stadt wesentlich stärker ausgeprägt sein (2006 bis 2020 Zuwachs 49.300 Einwohner; +26 %). Hier tritt der demografische Wandel eher ein und wird schon 2015 spürbar sein. Diese sukzessive Entwicklung in der Region dürfte auch Auswirkungen auf den städtischen ÖPNV haben.

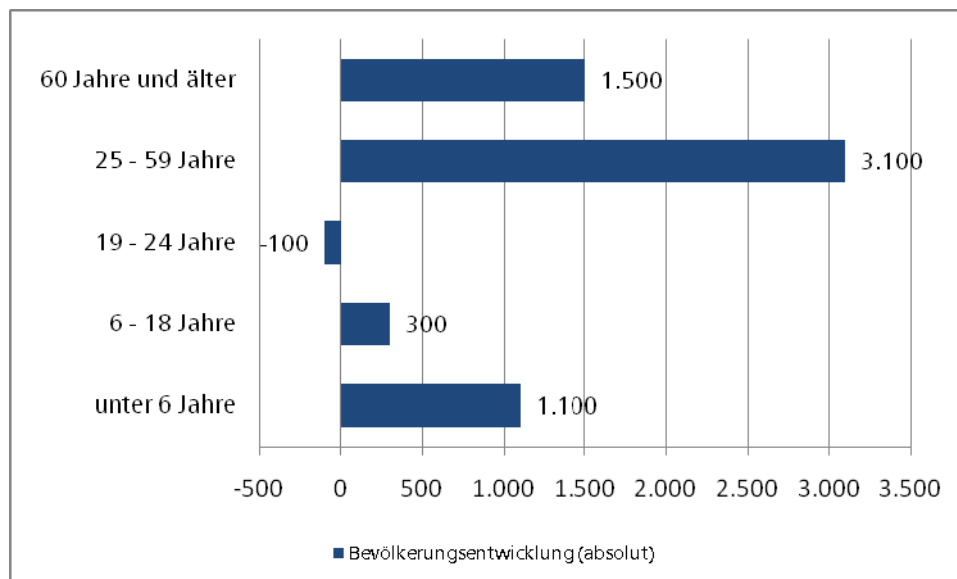
Die Anforderungen an die Schaffung eines weitgehend barrierefreien ÖPNV im Stadtgebiet, insbesondere im Hinblick auf die Erreichbarkeit der gesundheitlichen und sozialen Einrichtungen, sind auch im Kontext mit der demografischen Entwicklung in der Region zu betrachten.

Für die Altersgruppe „10 bis 18 Jahre“, die schulverkehrsrelevante Altersgruppe, wird für die Region Regensburg ein deutlicher Rückgang prognostiziert (bis 2020 um minus 19,9 %), während im Stadtgebiet diese Altersgruppe bis 2015 durch einen leichten Rückgang (minus 1,1 %) und bis 2020 durch eine Erholung mit einem leichten Zuwachs (+1,1 %) geprägt ist.

Tabelle 47: Prognose Einwohnerentwicklung 2006 – 2020 in der Stadt Regensburg¹⁷⁴

	Bevölkerung 2006 [in 1.000 EW]	Prognose 2015 [in 1.000 EW]	Prognose 2020 [in 1.000 EW]	Entwicklung 2006 – 2015 [in 1.000 EW]	Entwicklung 2006 – 2020 [in 1.000 EW]
insgesamt	131,3	137,4	139,5	+6,1 (+4,6%)	+8,2 (+6,2%)
dv. unter 6 Jahre	6,7 (5,1%)	7,8 (5,7%)	7,8 (5,6%)	+1,1 (+16,4%)	+1,1 (+16,4%)
dv. 6 – 9 Jahre	4,1 (3,1%)	4,5 (3,3%)	4,6 (3,3%)	+0,4 (+9,8%)	+0,5 (+12,2%)
dv. 10 – 18 Jahre	9,4 (7,2%)	9,3 (6,8%)	9,5 (6,8%)	-0,1 (-1,1%)	+0,1 (+1,1%)
dv. 19 – 24 Jahre	10,7 (8,2%)	10,6 (7,7%)	10,4 (7,5%)	-0,1 (-0,9%)	-0,3 (-2,8%)
dv. 25 – 59 Jahre	69,2 (52,7%)	72,3 (52,6%)	72,0 (51,6%)	+3,1 (+4,5%)	+2,8 (+4,0%)
dv. > 60 Jahre	31,3 (23,8%)	32,8 (23,9%)	35,2 (25,2%)	+1,5 (+4,8%)	+3,9 (+12,5%)

Abbildung 24: Bevölkerungsentwicklung 2006 bis 2015 nach Altersgruppen (absolut)¹⁷⁵



¹⁷⁴ Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung (Hrsg.), Bevölkerung 1988 bis 2026 nach Altersgruppen und regionaler Gliederung; Stand 2008.

¹⁷⁵ ebenda

Räumliche Bevölkerungsentwicklung im Stadtgebiet

Zur räumlichen Bevölkerungsentwicklung in Regensburg liegen Prognosedaten des Amtes für Stadtentwicklung vor.¹⁷⁶ Im Bevölkerungsmodell der Stadt Regensburg werden mehrere Stadtteile zu „Planungsbezirken“ zusammengefasst (siehe Abbildung 25). Diese Daten beinhalten, im Gegensatz zu den Daten des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung, auch die Einwohner mit Nebenwohnsitz, wodurch die für die Nahverkehrsplanung nicht zu vernachlässigende Gruppe der Studenten bzgl. ihrer Verteilung im Stadtgebiet berücksichtigt werden kann¹⁷⁷.

¹⁷⁶ Quelle: Stadt Regensburg, Einwohnerprognose 2006 – 2020 (Einwohner mit Haupt- und Nebenwohnsitz). Stand 2007.

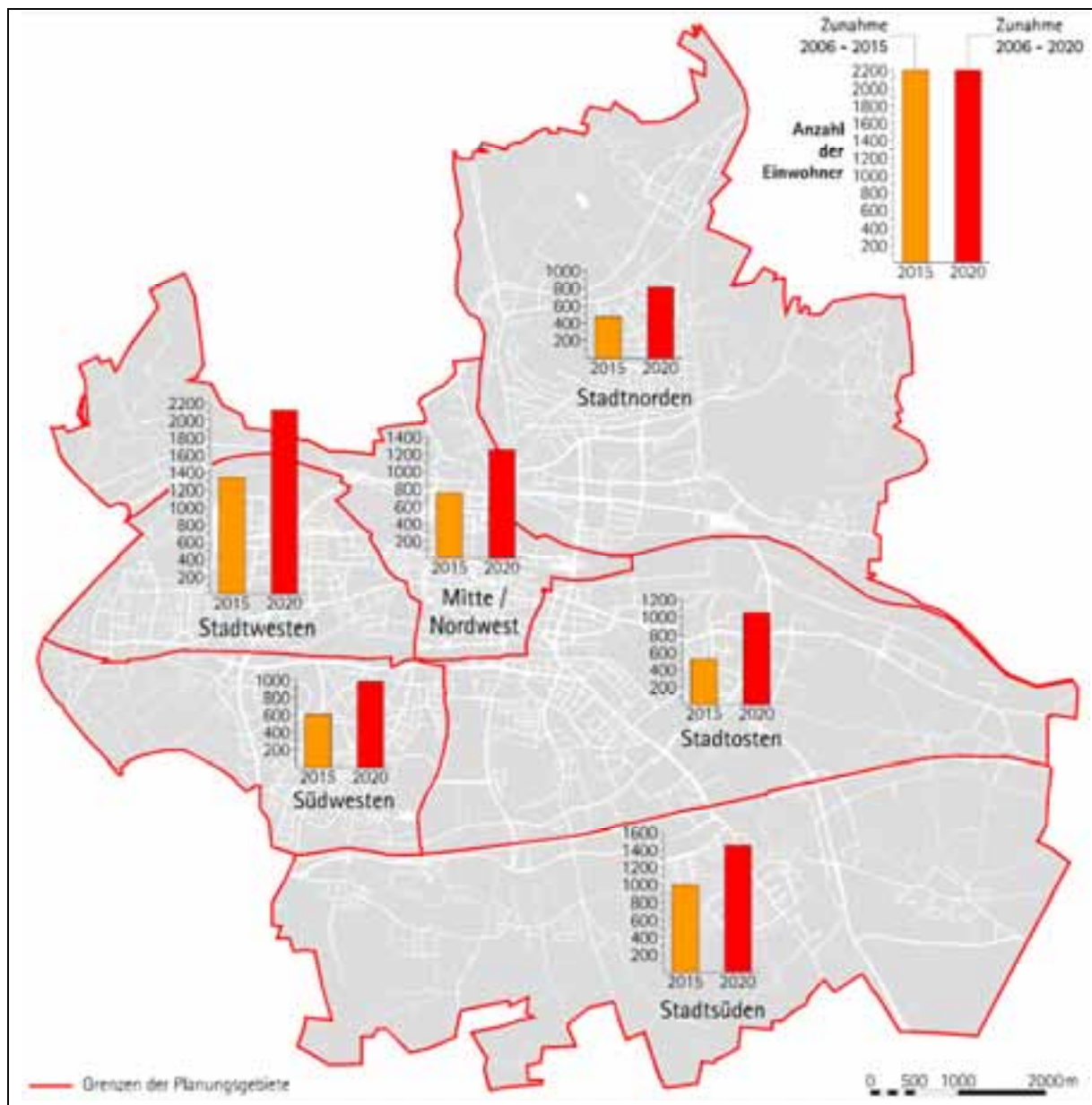
¹⁷⁷ Hinweis der Stadt Regensburg:

Die Bevölkerungsprognose enthält (nur) implizite Annahmen zur Entwicklung der Nebenwohnsitzbevölkerung. Diese sind hauptsächlich bestimmt durch

- die (gegenwärtige) räumliche Verteilung der Studentinnen und Studenten (vorrangig in den Planungsbezirken südlich der Donau), sowie durch
- die höheren Wanderungswahrscheinlichkeiten der entsprechenden Einzelaltersgruppen (ca. 19- bis 30-Jährige).

Allerdings haben auch viele Studenten ihren Hauptwohnsitz in Regensburg, so dass sich durch die bloße Betrachtung der Nebenwohnsitzbevölkerung nur ein grobes Abbild der räumlichen Verteilung der Studenten im Stadtgebiet ergibt. Eine zusätzliche Zunahme der Studentenzahl (bedingt durch den "doppelten" Abiturjahrgang 2011 oder Planungen zum Hochschulausbau) oder eine Verlagerung der Wohnortpräferenz der Studentinnen/ Studenten ist in der Prognose nicht explizit angenommen bzw. berücksichtigt.

Abbildung 25: Prognostizierte Veränderung der Einwohnerzahlen in den Planungsbezirken in der Stadt Regensburg von 2006 bis 2015 bzw. 2020



Quelle: Stadt Regensburg, Einwohnerprognose 2006 – 2020 (Einwohner mit Haupt- und Nebenwohnsitz). Stand 2007

Die Prognose der räumlichen Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Regensburg (Einwohner mit Haupt- und Nebenwohnsitz) zeigt bis zum Jahr 2015 in allen Planungsbezirken Zuwächse. Am stärksten hinsichtlich der absoluten Zahlen ist die Bevölkerungszunahme in Planungsbezirk „Stadtwesten“ (ca. 1.340 Einwohnern; +5,4 %). Der Zuwachs in diesem Stadtbezirk dürfte in erster Linie aus der städtebaulichen Entwicklung der Bahnflächen südlich der Ladehofstraße

zwischen Dechbettener und Kumpfmühler Brücke resultieren. Die ÖPNV-Affinität dieses Entwicklungsgebietes ist jedoch, bedingt durch die räumliche Nähe zur Innenstadt, mit hoher Wahrscheinlichkeit eher gering.

Herausragend ist auch weiterhin die Bevölkerungsentwicklung im Planungsbezirk „Stadtsüden“. Dort wird bis zum Jahr 2015 von einem Bevölkerungswachstum um annähernd 1.000 Einwohner (8,4 %) ausgegangen. Hier wirken sich die umfangreichen Siedlungserweiterungen im nordwestlichen Teil von Burgweinting positiv auf die Einwohnerzahlen aus. Darüber hinaus bedeutsam ist die Schaffung von Wohnfläche auf dem ehemaligen Lerag-Gelände.

Für alle anderen Planungsbezirke werden bis 2015 moderate Bevölkerungsanstiege von etwa 1,6 – 3,5 % vorausgesagt.

Tabelle 48: Einwohnerentwicklung 2006, 2015 und 2020 nach Planungsbezirken¹⁷⁸

Planungsbezirk	Einwohner 2006	Einwohner 2015	Einwohner 2020
Stadtmitte – Nordwesten	21.852	22.615	23.104
Stadtwesten	24.759	26.099	26.875
Stadtsüdwesten	27.353	27.956	28.334
Stadtsüden	11.810	12.803	13.263
Stadtosten	27.583	28.103	28.630
Stadt Norden	30.042	30.513	30.856
Gesamt	143.399	148.089	151.062

¹⁷⁸ Quelle: Stadt Regensburg, Einwohnerprognose 2006 – 2020 (Einwohner mit Haupt- und Nebenwohnsitz). Stand 2007.

Tabelle 49: Bevölkerungszunahme 2006 bis 2015 bzw. 2020 nach Planungsbezirken¹⁷⁹

Planungsbezirk	Bevölkerungsentwicklung 2006 - 2015		Bevölkerungsentwicklung 2006 - 2020	
	absolut	%	absolut	%
Stadtmitte – Nordwesten	763	3,5%	1.252	5,7%
Stadtwesten	1.340	5,4%	2.116	8,5%
Stadtsüdwesten	603	2,2%	981	3,6%
Stadtsüden	993	8,4%	1.453	12,3%
Stadttosten	520	1,9%	1.047	3,8%
Stadt Norden	471	1,6%	814	2,7%
Gesamt	4.690	3,3%	7.663	5,3%

6.2.2 ÖPNV-bedeutsame Quellen und Ziele 2015

6.2.2.1 Siedlungsflächenerweiterung

Neben den allgemeinen Tendenzen der Bevölkerungsentwicklung mit ihren Auswirkungen auf die allgemeine Nachfragesituation im ÖPNV wird nachfolgend die Einschätzung der kleinräumigen Bevölkerungsverteilung mit der Darstellung der Wohngebietsentwicklungen und -erweiterungen unterlegt.

Die Stadt Regensburg plant in verschiedenen Siedlungsbereichen im gesamten Stadtgebiet Nachverdichtungen bzw. Weiterentwicklungen bereits bestehenden Siedlungsflächen, so dass neue Standorte von Wohngebieten räumlich weitgehend an bestehende Strukturen angeschlossen werden. Dabei sind insbesondere die Entwicklungen im Planungsgebiet Ladehofstraße/ Margaretenau/ Jahnstadion (Stadtbezirk West) mit geplanten 800 WE sowie im Planungsgebiet Weichs-Ost mit 590 WE herauszustellen. Im Bereich der Nibelungenkaserne (Konversionsfläche) kann von einem wahrscheinlichen Zuwachs von ca. 100 WE im Geschosswohnungsbau ausgegangen werden, der sich zum Teil an Studenten und Beschäftigte der Uni/FH und Klinikum richten wird.

Alle anderen Wohnbauvorhaben sind in einer Größe geplant, die hinsichtlich der Verkehrsgenerierung nur als geringfügig NVP-relevant einzuschätzen sind.

¹⁷⁹ ebenda

6.2.2.2 Schulentwicklung und Schülerzahlen

Für die Bewertung der Entwicklung der Schülerzahlen liegen lediglich Prognosen zu den Grund- und Hauptschulen vor. Für die weiterführenden Schulen sind keine Prognosen möglich. Die nachfolgenden Aussagen basieren allgemein auf den o. g. verfügbaren Einwohner-Prognosen.

Für die relevante Altersgruppe der 6-18-Jährigen ergibt sich bis zum Jahr 2015 ein leichter Zuwachs um rund 2 % (ca. 300 Schüler). Dieser Zuwachs entfällt vollständig auf die Gruppe der 6-8-Jährigen. Zwischenzeitlich werden jedoch bis 2013 die Zahlen der 6-18-Jährigen leicht zurückgehen.

Auch langfristig sind in der Stadt Regensburg, im Gegensatz zur Entwicklung in der Region, weiterhin leicht steigende Schülerzahlen zu erwarten. Zwar sinkt der Anteil der 16-18-Jährigen weiter, jedoch steigen die Werte in den unteren Altersklassen.

Entgegen dem allgemeinen Trend, der langfristig nahezu bundesweit einen Rückgang der Schülerzahlen beinhaltet, kann für Regensburg mittel- bis langfristig von weitgehend stabilen Schülerzahlen ausgegangen werden.

Zusätzlich zu den Einwohnerprognosen sind die folgenden grundlegenden Entwicklungen bei der Bewertung der Auswirkungen auf den Schulverkehr zu berücksichtigen:

- Ausweitung des Nachmittagsunterrichtes,
- Einführung G8 (Abschluss der Umstellung im Jahr 2011) und den damit verbundenen doppelten Abiturjahrgängen; im darauffolgenden Schuljahr werden entsprechend weniger Schüler die Gymnasien besuchen.

Insgesamt betrachtet kann von einem stabilen Beförderungsbedarf im Schülerverkehr ausgegangen werden.

Von den Schulträgern für das Stadtgebiet Regensburg verbindlich geplante Änderungen in der Schulstruktur, die für die Nahverkehrsplanung von Relevanz sein können, sind nicht bekannt. Auswirkungen auf die Schullandschaft im Stadtgebiet, und damit auf die Nachfrageverflechtungen, werden die neue Realschule in Obertraubling (erstmalige Belegung mit dem Schuljahr 2008/2009) und der angedachte Bau eines Gymnasiums in Lappersdorf haben. Mit der Errichtung des neuen (3-zügigen) Gymnasiums in Lappersdorf werden sich mit hoher Wahrscheinlichkeit die Schülerzahlen am Werner-von-Siemens-Gymnasium vermindern.

Im Bereich der ehemaligen Nibelungenkaserne ist die Ansiedlung der Fachoberschule (FOS) und der Berufsoberschule (BOS) geplant, für die im Endausbau von einer Gesamtschülerzahl von ca. 1.500 ausgegangen wird (FOS ca. 950 Schüler, BOS ca. 500 Schüler).

6.2.2.3 Entwicklung Universität und Fachhochschule

Von Seiten der Universität und der Fachhochschule wird davon ausgegangen, dass durch das „G8-bedingte“ Zusammenfallen von zwei Abiturjahrgängen in 2011 sowie durch den angestrebten Ausbau der Studienplätze eine Zunahme von bis zu 5.000 zusätzlichen Studenten an der Universität und 1.800 Studenten an der FH realisiert werden kann¹⁸⁰. Vor dem Hintergrund der Entwicklung der Studierendenzahlen an der Universität in den letzten drei Jahren (Anzahl blieb hinter den Prognosen zurück), sind die in der Vergangenheit aufgestellte Prognosen¹⁸¹ möglicherweise zu korrigieren. Im Trend ist jedoch von einer weiteren Zunahme auszugehen.

Im Vergleich zu 2006 könnten somit die Studierendenzahlen ausgehend von 23.000 Studierenden an Uni und FH, um bis zu 30 % zunehmen. Dieses Wachstum dürfte mit hoher Wahrscheinlichkeit, vor dem Hintergrund der überdurchschnittlichen ÖPNV-Nutzung der Studenten, gravierende Auswirkungen auf den Beförderungsbedarf im städtischen ÖPNV auf den Hauptachsen zur Uni/ FH haben. Zu berücksichtigen ist, dass es sich bei den Wachstumsraten der Studierenden hinsichtlich des Haupt- bzw. Nebenwohnsitzes nicht ausschließlich um Einwohner der Stadt Regensburg handeln wird, sondern in einem nicht zu vernachlässigendem Umfang auch um Einwohner der Orte in der Region. Entscheidend wird sein, in welcher Ausprägung Studierende in Regensburg wohnen werden (Nebenwohnsitzler), d. h. in welchem Umfang studentischer Wohnraum geschaffen werden kann. Je höher der Anteil der in Regensburg wohnenden Studierenden ist, desto größer ist auch – soweit diese außerhalb der fußläufigen Erreichbarkeit der Universität wohnen - die ÖPNV-Affinität dieser Zielgruppe.

Die Ausdehnung der Vorlesungszeiten in die frühen Abendstunden (bis 20 Uhr) wird Einfluss auf die tageszeitliche Verteilung der Nachfrage haben.

¹⁸⁰ Informationen der Stadt Regensburg (Stand April 2008)

¹⁸¹ Universität Regensburg: Hochrechnung zur Entwicklung der Zahl der Studierenden an der Universität Regensburg auf Basis des Berichts "Steigende Studierendenzahlen" des Bayerischen Staatsministeriums für Wissenschaft, Forschung und Kunst; 2006

Die Einrichtungen der Fachhochschule werden sich in den nächsten Jahren auf den Hauptstandort an der Universitätsstraße konzentrieren; der Standort Prüfeninger Straße wird aufgelöst. Diese Standortverlagerung mit Konzentration im Stadtsüden wird den Handlungsbedarf zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der ÖPNV-Anbindung des Bereiches Uni/ FH an der Universitätsstraße noch verschärfen.

6.2.2.4 Arbeitsplatz- und Gewerbegebietsentwicklung

In Regensburg sind bis zum Planungshorizont 2015 keine Gewerbeflächenerweiterungen vorgesehen. Die einzige Ausnahme bildet die nahe der Universität und Fachhochschule gelegene ehemalige Nibelungenkaserne, in der u. a. der Technologiepark entstehen soll. Die vorhandenen Gewerbegebiete bieten zum Teil noch Reserven für die gewerbliche Weiterentwicklung, wenngleich erhebliche Gewerbeflächenpotenziale auch nur schwer mobilisierbar sind (Altlasten, Gründungsproblematik etc.). Neben dem Gewerbegebiet Burgweinting-Ost stehen im neuesten Gewerbegebiet Burgweinting-Süd Flächen zur Ansiedlung zur Verfügung¹⁸². Auf dem Gelände der ehem. Südzucker AG im inneren Stadtosten wird eine Büronutzung angestrebt.

Für die Nahverkehrsplanung von Relevanz ist der geplante Neubau der E-ON-Zentrale im Stadtwesten an der Lilienthalstraße bis zum Jahr 2011 mit 1.000 Beschäftigten¹⁸³. Da hiermit eine Zusammenführung aller E-ON-Standorte in Regensburg forciert wird, ist von keiner nennenswerten Mobilitätsneugenerierung auszugehen, sondern von einer Konzentration der Verkehrsströme. Die Zusammenführung der Standorte birgt insbesondere die Chance einer nachhaltigen Veränderung der Verkehrsmittelwahl im Berufsverkehr zugunsten des ÖPNV.

¹⁸² Quelle: http://www.regensburg.de/wirtschaft/gewerbeflaechen/gewerbe_gebiete/index.shtml

¹⁸³ <http://www.mittelbayerische.de/index.cfm?pid=2693&pk=366486&p=1>

6.2.2.5 Entwicklung der Versorgungsstruktur

Nach umfangreichen Entwicklungen in der Versorgungsstruktur der Stadt Regensburg in den letzten Jahren (z. B. Eröffnung Arcaden, Neubau Alexcenter, Umbau KÖWE-Zentrum) sind innerhalb des Geltungszeitraums des RNVP keine wesentlichen Veränderungen im Einzelhandel geplant bzw. absehbar. Vorhandene Planungen beziehen sich hauptsächlich auf kleinräumige Vorhaben in vorhandenen Strukturen ohne wesentliche Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrage.

6.2.2.6 Entwicklung der Freizeitstruktur und sonstige Entwicklungen

Ein für Regensburg und die Region wichtiges städtebauliches Projekt ist die seit langem angestrebte Realisierung des Regensburger Kultur- und Kongresszentrums (RKK). Als Standort wird entsprechend der aktuellen Planung der Ernst-Reuter-Platz vorgesehen (Ratsbeschluss vom Oktober 2008). Die Fahrgastnachfrage wird erfahrungsgemäß temporär sein und hängt entscheidend vom Nutzungskonzept (Intensität und Auslastung der Veranstaltungen) ab. Hinsichtlich der Lagegunst im ÖPNV-System kann der Standort als optimal bewertet werden.

Als weiteres Vorhaben ist der Neubau eines Fußballstadions im Stadtbezirk Oberisling/ Graß zu berücksichtigen. Für den ÖPNV im Alltagsverkehr ist das Stadion jedoch eher von untergeordneter Bedeutung.

6.2.3 Voraussichtliche Bedarfsänderung im ÖPNV

6.2.3.1 Auswirkungen des demografischen Wandels auf die Mobilität

Der demografische Wandel wird in Regensburg sukzessive mittel- und langfristige Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten und damit auf das Verkehrsaufkommen haben.

Bundesweite Forschungsergebnisse mit fundierten empirischen Grundlagen zeigen die allgemeinen Entwicklungstrends deutlich auf¹⁸⁴:

- der Führerscheinbesitz steigt vor allem in den älteren Jahrgängen,
- der Motorisierungsgrad der privaten Haushalte wächst weiter,
- die Zahl der Einpersonenhaushalte nimmt zu,
- die Polarisierung der älteren Altersgruppen bzgl. ihrer Einkommens- und Vermögenssituation nimmt zu,
- die Bereitschaft zur Veränderung des Wohnstandortes im Alter wird an Bedeutung gewinnen (Rückzug in Kern- und Innenstädte mit vielfältiger Infrastruktur).

Die Verkehrsmittelwahl der Senioren wird sich nicht automatisch auf den ÖPNV fokussieren, sondern der Pkw wird in der Mobilität der älteren Generation wesentlich an Bedeutung gewinnen. Das Verkehrsverhalten der Senioren von morgen wird sich spürbar ändern. Der ÖPNV wird es zunehmend schwerer haben, Fahrgäste in den älteren Zielgruppen zu akquirieren, da die Motorisierung in dieser Altersgruppe zunimmt.

Die Entwicklung der Rahmenbedingungen wird mit hoher Wahrscheinlichkeit folgende wesentliche Auswirkungen auf die zeitliche und räumliche Verkehrsverteilung haben¹⁸⁵:

¹⁸⁴ infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH Bonn; in Kooperation mit DIW Deutschem Institut für Wirtschaftsforschung Berlin; Demografischer Wandel und Mobilität; Ergebnisbericht; Grundlagenstudie für das Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen; Bonn 2005

¹⁸⁵ infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH Bonn; in Kooperation mit DIW Deutschem Institut für Wirtschaftsforschung Berlin; Demografischer Wandel und Mobilität;

- der Einkaufs- und Freizeitverkehr gewinnt gegenüber dem Berufsverkehr an Bedeutung,
- die „klassischen“ Verkehrsspitzen, insbesondere im Berufsverkehr, gehen zurück, während in den bisherigen Schwachverkehrszeiten die Nachfrage zunimmt,
- die Dezentralität der Verkehrsverteilung im Einkaufs- und Freizeitverkehr nimmt zu und erschwert damit eine Bündelung der Verkehrsströme.

Der demografische Wandel wird in Regensburg nicht so schnell und so intensiv auf das Mobilitätsverhalten wie in anderen Regionen wirken. Spätestens ab 2015 ist jedoch mit sukzessiven Veränderungen zu rechnen.

Zusammenfassend kann aus diesen allgemeinen Grundlagen für die Stadt Regensburg jedoch abgeleitet werden, dass auch bis 2015 bei steigender Bevölkerungszahl die ÖPNV-Nutzung nicht linear dazu mitwachsen wird. Die ÖPNV-Nachfrage wird sich mit hoher Wahrscheinlichkeit leicht gebremst entwickeln.

6.2.3.2 Entwicklung des Fahrgastaufkommens im Stadtverkehr 2015

Die dargestellte Entwicklung der nachfragebestimmenden Rahmenbedingungen in Regensburg (Bevölkerungszuwachs und Zunahme der Studierenden) lässt grundsätzlich einen entsprechenden Mobilitätswachstum erwarten. Die dazu im Kontext stehende Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage wird in den nächsten Jahren jedoch entscheidend von der Gestaltung des ÖPNV-Systems hinsichtlich seiner Attraktivität und seiner Leistungsfähigkeit abhängig sein.

Die entscheidende Frage wird sein, in welchem Umfang das Regensburger ÖPNV-System weitere Fahrgastmengen aufnehmen kann, ohne dass Komforteinbußen für die bisherigen Fahrgäste eintreten. Die Ergebnisse mehrerer Verkehrsuntersuchungen der letzten Jahre¹⁸⁶, die Einschätzungen von Verantwortlichen in Regensburg sowie die Beobachtungen der externen RNVP-Gutachter deuten darauf hin, dass das städtische ÖPNV-System zumindest auf den Hauptachsen nicht nur in der Hauptverkehrszeiten sondern verstärkt auch in der Normalverkehrszeiten (insbesondere in Richtung Uni) bereits merklich an der

Ergebnisbericht; Grundlagenstudie für das Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen; Bonn 2005

¹⁸⁶ insbesondere: INTRAPLAN Consult GmbH; Konzeptstudie Regio-Stadtbahn Regensburg; München 2006

Kapazitätsgrenze befindet. Der zunehmende, von den Bevölkerungs- und Studierendenzuwächsen erzeugte Nachfragedruck birgt das Risiko von Attraktivitätsverminderungen im ÖPNV-System und einer schleichenden Negativentwicklung. Die durch volle Busse bedingten Einschränkungen im Fahrgastkomfort¹⁸⁷ führen zu Problemen in der Kundenakzeptanz und in der Folge sukzessive zu Rückgängen in der Fahrgastnachfrage. Der Erhöhung der Leistungsfähigkeit kommt deshalb eine „Schlüsselrolle“ für die Weiterentwicklung des städtischen ÖPNV zu.

Eine weitere „Schlüsselrolle“ besitzt die künftige infrastrukturelle Verfügbarkeit einer netzoptimal gelegenen, altstadtnahen Donauquerung für die Linien in der Relation Stadtnordwesten – Altstadt (Linien 4, 12, 13 und 17)¹⁸⁸. Das dauerhafte (nachhaltige) Fehlen einer solchen altstadtnahen Netzverbindung würde aufgrund der erforderlichen Umwegführung der Linien über die Nibelungenbrücke nicht nur zu dauerhaften verkehrlichen und stadtentwicklungsbezogenen Verschlechterungen bzw. Negativauswirkungen führen, sondern zugleich hohe betriebliche Kosten und Erlösausfälle nach sich ziehen¹⁸⁹, die in ihrer Größenordnung zu einer Belastung des Finanzierungsrahmens für den Gesamt-ÖPNV führen würden. Die Wiederherstellung einer altstadtnahen Donauquerung ist somit vordergründig nicht als Verbesserung des ÖPNV-Systems zu betrachten, sondern als Maßnahme zur Sicherung erreichter Systemqualitäten (bezugnehmend auf die Situation vor der Sperrung der Steinernen Brücke).

Die Abschätzung der zukünftigen Entwicklung des Fahrgastaufkommens in Regensburg erfolgt im RNVP auf Basis der Gesamtfahrgastzahlen. Ausgehend von einem Aufkommen der Stadtbuslinien von 75.000 Fahrgästen pro Tag¹⁹⁰ wird eine Nachfrage von etwa 22,5 Mio. Fahrgästen pro Jahr¹⁹¹ im Stadtverkehr Regensburg angesetzt.

¹⁸⁷ In der Normalverkehrszeit erwarten die Fahrgäste Sitzplatzmöglichkeiten, während in der Hauptverkehrszeit in der Tendenz auch Stehplätze zumindest für kurze Strecken akzeptiert werden.

¹⁸⁸ Zum Zeitpunkt der Analyse des RNVP (2006/ 2007) wurden die Linien 4, 12, 13 und 17 in der Donauquerung über die Steinernen Brücke geführt. Im August 2008 wurde die Steinernen Brücke für den Busverkehr gesperrt. Die relevanten Buslinien verlaufen seitdem über die Nibelungenbrücke.

¹⁸⁹ PGN Planungsgruppe Nord Kassel: Liniennetzalternative zu einer altstadtnahen Donauquerung - verkehrliche und ökonomische Untersuchung; Auftraggeber: Stadt und Landkreis Regensburg; inhaltlicher Endstand der Untersuchung: Juni 2008 (redaktionelle Fertigstellung: Februar 2009)

¹⁹⁰ Angabe der RVB

¹⁹¹ Begriff „Fahrgäste“ entspricht nachfolgend „ÖPNV-Wege“ bzw. „Beförderungsfälle“

Bis zum Jahr 2015 ist mit einem weiteren deutlichen Bevölkerungsanstieg (Hauptwohnsitzler um etwa 4,6 %) und einem Zuwachs der Studierendenzahlen um bis zu 6.800 Studierende zu rechnen. Die ÖPNV-Nachfrage wird mit hoher Wahrscheinlichkeit jedoch nicht linear mit dem Bevölkerungszuwachs zunehmen. Die oben erläuterten grundsätzlichen Rahmenbedingungen der Mobilitätsentwicklung (insbesondere breitere Pkw-Verfügbarkeit und Führerscheinbesitz bei den Senioren) werden absehbar zu einer gebremsten Nachfrageentwicklung im ÖPNV führen.

In einem belastbaren, ausreichend leistungsfähigen ÖPNV-System (inkl. altstadtnaher Donauquerung) dürfte die ÖPNV-Nachfrage in Regensburg infolge der demografischen Entwicklung (nachfolgend „**Basisnachfragezuwachs**“ genannt) um rund 3 % zunehmen. Dies entspricht einem Wachstum von rund 675.000 Fahrgästen pro Jahr. Dieser Fall berücksichtigt allerdings, dass die v. g. schleichende Negativentwicklung nicht eintritt bzw. aktiv vermieden wird. Die Komfortqualitäten (Platzangebot, Auslastung) entsprechen der heute wahrnehmbaren Qualität.

Ausgehend von diesem „Basisnachfragezuwachs“ werden nachfolgend zwei Szenarien im Sinne einer strategischen Ausrichtung der ÖPNV-Entwicklung gebildet:

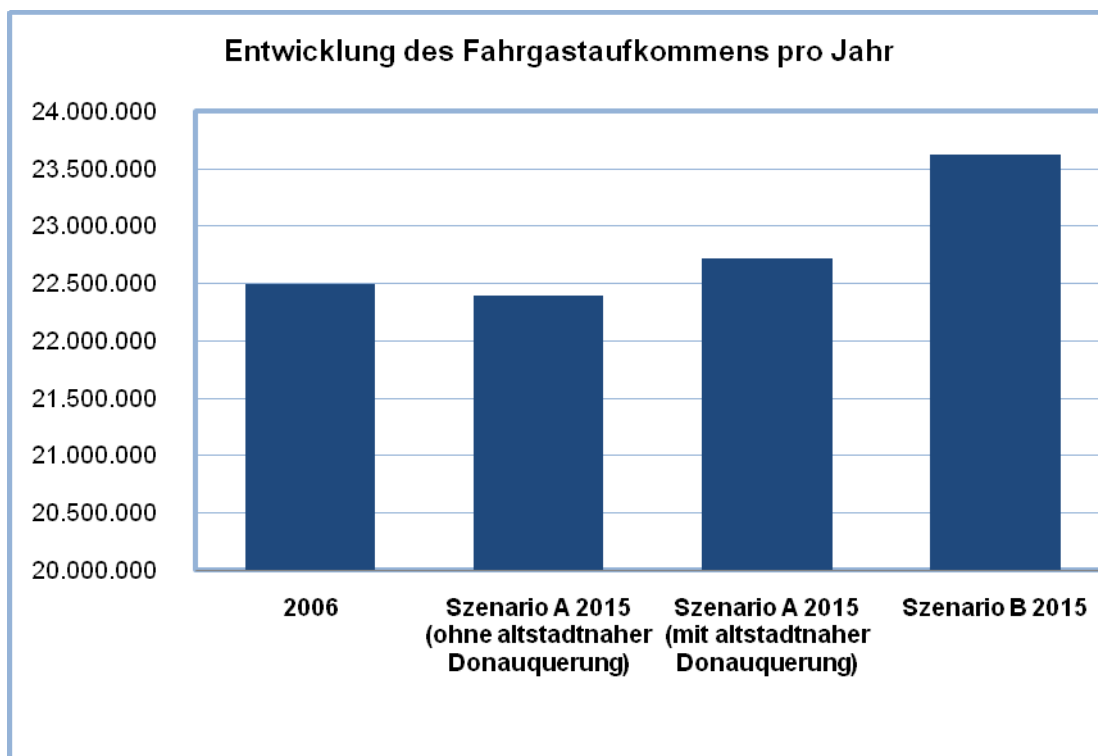
- **Szenario A** „Trendfortschreibung des ÖPNV-Systems“ (heutiges Liniennetz und Bedienungsangebot; inkl. Differenzierung mit und ohne altstadtnaher Donauquerung). Das Szenario beschreibt die Nachfrageentwicklung in einem ÖPNV-System, welche hinsichtlich der Leistungsfähigkeit nicht in der Lage sein wird, vollständig die aus dem Bevölkerungswachstum generierbaren Nachfragezuwächse („Basisnachfragezuwachs“) aufzunehmen. Die Komfortqualität ist spürbar geringer im Vergleich zur heutigen Qualität. Die Fahrgastnachfrage bleibt beim Szenario A somit konsequenterweise hinter dem „Basisnachfragezuwachs“ zurück.
- **Szenario B** „Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems mit Erhöhung der Leistungsfähigkeit und mit altstadtnaher Donauquerung“. In diesem Szenario wird ein netzoptimales und ausreichend leistungsfähiges ÖPNV-System in Regensburg zugrunde gelegt, welches auch Systemqualitäten zur Generierung zusätzlicher Fahrgäste erreichen kann. Die Komfortqualität erreicht ein höheres Niveau.

Im **Szenario A** wird davon ausgegangen, dass auch bei der Untervariante mit einer altstadtnahen Donauquerung, ein stark gebremster Zuwachs in Höhe von 0,5 % (entspricht rund 110.000 Fahrgäste), d. h. einer weitgehenden Stagnati-

on, eintritt. Der Modal-Split wird sich im Zusammenhang mit der demografischen Entwicklung geringfügig zuungunsten des ÖPNV entwickeln. Wird eine altstadtnahe Donauquerung nicht realisiert, ist im schlechtesten Fall in der Gesamtbilanz sogar mit einem leichten Rückgang der Gesamtnachfrage um 1 % rechnen (entspricht rund 220.000 Fahrgäste).

Im **Szenario B** wird in einem leistungsfähigen ÖPNV-System mit altstadtnaher Donauquerung hingegen – neben dem Basisnachfragezuwachs von 3 % (siehe oben) – von weiteren Nachfragesteigerungen ausgegangen. Die erforderliche Leistungssteigerung des ÖPNV-Systems bewirkt als „Nebenprodukt“ natürlich auch eine Attraktivitätssteigerung im ÖPNV, die eine zusätzliche Fahrgastnachfrage zum Basisnachfragezuwachs generieren dürfte. Es wird abgeschätzt, dass weitere 2 % als Nachfragezuwachs im Gesamtsystem zu verzeichnen sein werden. Im Ergebnis könnte, jedoch auf Basis einer wesentlichen Erhöhung der Attraktivität und der Leistungsfähigkeit des ÖPNV-Systems in Regensburg, ein zusätzliches ÖPNV-Aufkommen von rund 1,125 Mio. Fahrgästen generiert werden. Der Modal-Split kann wirksam zugunsten des ÖPNV verändert werden.

Abbildung 26: Fahrgastaufkommen Szenario A und Szenario B (Vergleich Status Quo)



Fazit:

Der städtische ÖPNV in Regensburg wird mit hoher Wahrscheinlichkeit in den nächsten Jahren an einem nicht zu unterschätzenden „Scheideweg“ stehen. Die prognostizierten, von den weiteren Bevölkerungszuwächsen generierten Mobilitätswachse im ÖPNV, werden nicht unerheblich den Druck auf das städtische ÖPNV-System erhöhen. Das ÖPNV-System scheint jedoch im Status Quo bereits weitreichend auf den Hauptachsen und im Altstadtbereich ausgelastet zu sein. Es besteht das nicht zu unterschätzende Risiko, dass die weiteren Mobilitätswachse im ÖPNV in Teilabschnitten des Systems nur bedingt ohne Komfort- und Attraktivitätseinbußen verkraftbar sein werden.

Das städtische Ziel einer Erhöhung des Modal-Split-Anteils des ÖPNV wird absehbar eine Steigerung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV-Systems erfordern. Im Falle einer Nichtrealisierung der altstadtnahen Donauquerung „verschärft“ sich die Problematik hinsichtlich der Zielerfüllung. Um den Modal-Split im gesamtstädtischen Rahmen zumindest stabil halten zu können, müssten die Nachfrageverluste (welche durch die unattraktivere Linienführung über die Nibelungenbrücke hervorgerufen werden) überproportional durch Nachfragegewinne in anderen Stadtbereichen kompensiert werden. Diese Nachfragegewinne sind jedoch nicht zum „Nulltarif“ generierbar, sondern sind nur mit Angebotsverbesserungen erzielbar, die auch eine entsprechende Gegenfinanzierung erfordern.

Dem Ausbau der Leistungsfähigkeit des städtischen ÖPNV-Systems auf den Hauptkorridoren (z. B. Universität, Burgweinting) kommt im Kontext mit nachfragewirksamen Angebotsverbesserungen unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit eine hohe Bedeutung zu.

Ein Verharren im Status Quo birgt hingegen das Risiko einer sukzessiven (temporären) Überlastung des ÖPNV-Systems, was in Folge der eintretenden Komfort- und Attraktivitätseinbußen zu einem schleichenden Negativprozess führen kann.

7 Entwicklungskonzept für die Region Regensburg

Die im Entwicklungskonzept dargestellte Weiterentwicklung des ÖPNV im Regionalen Nahverkehrsraum Regensburg ist grundsätzlich differenziert in

- eine Rahmenkonzeption (Kapitel 7.1) und
- ein Maßnahmenpaket (Kapitel 7.2).

Die **Rahmenkonzeption** beinhaltet allgemeine Grundsätze sowie Aussagen zur grundlegenden Systemstruktur des ÖPNV im Regionalen Nahverkehrsraum.

Im **Maßnahmenpaket** werden konkrete Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes formuliert.

7.1 Rahmenkonzeption

Anhand der Ergebnisse der Analyse ist die Angebotsstruktur des ÖPNV im Regionalen Nahverkehrsraum Regensburg, bis auf einige Ausnahmen, grundsätzlich als ausreichend bzw. gut zu bezeichnen. Zur Behebung bestehender Schwachstellen sowie unter Berücksichtigung der sich verändernden Rahmenbedingungen ist der ÖPNV sukzessive weiterzuentwickeln.

Aufbauend auf den vorhandenen Strukturen im Nahverkehrsraum und den im Leitbild definierten Anforderungen soll im Rahmen des Entwicklungskonzeptes durch modifizierte, punktuell wirkende Handlungsstrategien der heutige Marktanteil des ÖPNV mindestens stabilisiert werden. Zudem sollen durch eine attraktive Angebotsgestaltung und zielgerichtete Vermarktung bestehende Nutzer gehalten und neue Kunden hinzugewonnen werden.

Die Weiterentwicklung des ÖPNV im Nahverkehrsraum erfolgt auf der Basis

- der Analyse der Raumstruktur und der aktuellen ÖPNV-Angebotsstruktur,
- der Vorgaben des Leitbildes sowie verkehrspolitischer Zielvorgaben für die Nahverkehrsplanung und
- der Ergebnisse der Stärken-Schwächen-Analyse.

Im Rahmen der Weiterentwicklung soll das etablierte ÖPNV-Netz

- in Korridoren mit einer überdurchschnittlich hohen zu erwartenden Fahrgastnachfrage angebotsorientiert weiterentwickelt werden,
- in eher ländlich geprägten, einwohnerschwächeren Räumen bedarfsorientiert zur Sicherung der Mobilitätsbedürfnisse der nichtmotorisierten Bevölkerung gestaltet werden.

7.1.1 Rahmenvorgaben im SPNV

Das Angebot des SPNV bildet die Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV im regionalen Nahverkehrsraum. Der SPNV übernimmt im Regionalen Nahverkehrsraum Regensburg wichtige Verbindungsfunktionen zu den Oberzentren Regensburg und Straubing sowie zu weiteren Zentren und Zielen im und außerhalb des Nahverkehrsraumes. Darüber hinaus bildet er in Verknüpfung mit dem Busverkehr die Grundlage für die Erreichbarkeit weiter Bereiche des Nahverkehrsraumes.

Der Regionalbahnverkehr auf den vier elektrifizierten Ästen im Raum Regensburg („Regensburger Stern“ mit der Donautalbahn) wurde von der BEG ausgeschrieben und im Mai 2008 vergeben. Die Betriebsaufnahme des Ausschreibungsfahrplanes (SPNV-Zielkonzept) auf den Kursbuchstrecken 880 (Neumarkt (Oberpf) – Regensburg – Plattling), 930 (Regensburg – Landshut) und 993 (Ingolstadt – Regensburg) erfolgt stufenweise ab Ende 2010 bis Ende 2011 und erfolgt bis 2022.¹⁹² Für die KBS 855 (Regensburg – Hof) und KBS 875 (Schwandorf – Cham) können im Rahmen der geplanten Neuvergabe der Regionalverkehre ab dem Jahr 2014 Veränderungen eintreten, die u. a. für den Abschnitt Regensburg – Schwandorf eine gleichmäßigere Verteilung der Angebote in Richtung eines 30-Minuten-Taktes vorsehen¹⁹³.

Für die KBS 932 (Bogen – Straubing – Neufahrn) wird davon ausgegangen, dass das heute bestehende Angebot bis zum Zielhorizont des Nahverkehrsplanes fortgeschrieben wird.

¹⁹² Quelle: BEG, SPNV-Wettbewerbsprojekte in Bayern bis 2012, Stand: Mai 2008

¹⁹³ Quelle: BEG-Mitteilung vom 28.08.2009

Im Folgenden wird das SPNV-Zielkonzept auf der Schiene beschrieben, das die Grundlage für die Bedienung des Nahverkehrsraumes durch den Busverkehr bildet¹⁹⁴ (Angebot montags bis freitags):

Auf der KBS 880 von Plattling über Regensburg nach Neumarkt verkehrt die Bahn im SPNV-Zielkonzept zwischen etwa 5.00 Uhr und etwa 1.00 Uhr. Im Zeitraum von etwa 6.00 Uhr bis 23.00 Uhr besteht auf der gesamten Relation ein 60-Minuten-Grundtakt mit Bedienung aller Haltepunkte und Bahnhöfe. Als zusätzlicher Haltepunkt wird Burgweinting mit in Betrieb genommen. In den Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags wird das Angebot zwischen Parsberg, Regensburg und Straubing zu einem angenäherten 30-Minuten-Takt verdichtet. Zwischen Regensburg und Neumarkt verkehrt zwischen 6.00 Uhr und 23.00 Uhr zusätzlich ein RE im 120-Minuten-Takt mit Bedienung der Bahnhöfe Beratzhausen und Parsberg. In den Hauptverkehrszeiten wird dieses schnelle Angebot lastrichtungsbezogen im Bereich Parsberg – Regensburg zu einem annähernden Halbstundentakt verstärkt.

Die KBS 930/ 993 von Ulm über Regensburg nach Landshut hat im SPNV-Zielkonzept einen Bedienungszeitraum von etwa 5.00 Uhr bis ca. 0.30 Uhr. Im Zeitraum von 5.00 Uhr bis 21.00 Uhr wird auf den im regionalen Nahverkehrsraum relevanten Strecken zwischen Neustadt a. d. Donau, Regensburg und Eggmühl ein 60-Minuten-Takt angeboten. Zusätzlich verkehrt zwischen Regensburg und Landshut ein RE mit stündlicher Bedienung, der alle zwei Stunden den Bahnhof Eggmühl im Nahverkehrsraum mit bedient. In den Hauptverkehrszeiten gibt es zusätzliche Fahrten zwischen Ingolstadt bzw. Neustadt a. d. D. und Regensburg. Der neue Haltepunkt Burgweinting wird auch auf der KBS 930/ 993 angefahren.

Zwischen Regensburg und Schwandorf (und weiter nach Weiden/ Hof) verkehrt im aktuellen Fahrplanangebot die KBS 855 zwischen ca. 5.00 Uhr und 0.00 Uhr mit stündlichem Angebot und Halte an allen Bahnhöfen, das in den Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags weiter verdichtet wird auf etwa zwei Fahrten pro Stunde. Zusätzlich gibt es mehrere Direktverbindungen zwischen Schwandorf und Regensburg, die jedoch in zeitlich ähnlichen Lagen verkehren wie das Grundangebot und nicht an den Unterwegsbahnhöfen Maxhütte-Haidhof und Regenstauf halten.

¹⁹⁴ Bei den KBS 930 und 993 wird hier das definierte Grundangebot beschrieben. Die Eventualposition wird nicht berücksichtigt.

Die Kursbuchstrecken 875 von Schwandorf nach Furth i. W. und 932 von Neufahrn nach Bogen verlaufen tangential durch den Nahverkehrsraum. Auf beiden Schienenstrecken ist der 60-Minuten-Grundtakt vorgesehen.

Tabelle 50: SPNV-Zielkonzept 2012/ 2014

KBS	Linienverlauf	Bedienungsangebot¹⁹⁵	Änderungen gegenüber Bestand 2006
855	(Weiden-/ Hof-) Schwandorf – Regensburg	Mo.-Fr.: 60-Min.-Takt, geplant ist eine Verdichtung in Richtung 30-Min.-Takt Sa. und So.: 60-Min.-Takt	Verdichtung in Richtung 30-Min.-Takt und gleichmäßigere Vertaktung gegenüber den heutigen häufig wechselnden Abfahrtszeiten an den einzelnen Stationen
875	Schwandorf – Cham (-Furth i. W.)	Mo.-So.: 60-Min.-Takt	Keine
880	(Nürnberg –) Neumarkt – Parsberg – Regensburg – Straubing (– Plattling)	Mo.-Fr.: 60-Min.-Takt, in der HVZ Verdichtung; RE zwischen Nürnberg und Regensburg im 120-Min.-Takt Sa. und So.: 60-Min.-Takt, RE zwischen Nürnberg und Regensburg im 120-Min.-Takt	Zusätzliche Verbindungen in der HVZ morgens und mittags zwischen Parsberg, Regensburg und Straubing
930	(München/ Landshut –) Eggmühl – Regensburg	Mo.-So.: 60-Min.-Takt; RE zwischen München und Regensburg im 60-Min.-Takt mit Halt in Eggmühl alle 2 Stunden	Keine
932	Bogen – Straubing – Neufahrn	Mo.-Fr.: 60-Min.-Takt Sa. und So.: 120-Min.-Takt	Keine
993	(Günzburg/ Ingolstadt) Neustadt a. d. D. – Saal a. d. D. – Regensburg	Mo.-Fr.: 60-Min.-Takt, in der HVZ Verdichtung; zusätzlich drei RE-Verbindungen mit Halt in Neustadt a. d. D., Abensberg, Saal a. d. D. und Regensburg Sa und So.: Regionalbahn im 120-Min.-Takt mit Halt an allen Bahnhöfen und RE-Verbindung im 120-Min.-Takt mit Halt in Neustadt a. d. D., Abensberg, Saal a. d. D. und Regensburg	Zusätzliche Verbindungen in der HVZ morgens und mittags zwischen Neustadt a. d. D. und Regensburg sowie zusätzliche schnelle RE-Verbindungen werktags und am Wochenende

¹⁹⁵ Für die KBS 880, 930 und 993 ist das Zielkonzept zum Fahrplan 2012 dargestellt, für die KBS 855 ist das voraussichtliche Zielkonzept zum Fahrplan 2014 dargestellt.

7.1.2 Definition der Verkehrszeiten

Die definierten Verkehrszeiten berücksichtigen

- die typischen Nutzerstrukturen (z. B. Beruf, Ausbildung, Einkauf, Freizeit) in bestimmten Zeitabschnitten,
- die aktuellen Ladenöffnungszeiten sowie
- die allgemeine tageszeitliche Verkehrsnachfrage im MIV und ÖV.

Tabelle 51: Verkehrszeiten Region Regensburg

	Montag – Freitag	Samstag	Sonntag
Normalverkehrszeit (NVZ)	7.00 – 20.30 Uhr	8.00 – 16.00 Uhr	-
davon Hauptverkehrszeit (HVZ)	7.00 – 8.30 Uhr 16.00 – 18.00 Uhr	-	-
Schwachverkehrszeit (SVZ)	vor 7.00 Uhr nach 20.30 Uhr	vor 8.00 Uhr, nach 16.00 Uhr	ganztägig

Die angegebenen Zeiten (z. B. Beginn der morgendlichen HVZ um 7.00 Uhr, Ende der nachmittäglichen HVZ um 18.00 Uhr) beziehen sich auf die erste Ankunft am Zielort und die letzte Abfahrt aus dem Quellort einer verkehrlichen Relation.¹⁹⁶

Die Verkehrszeiten sind flexibel zu gestalten, insbesondere in Abhängigkeit von Ladenöffnungszeiten und Arbeitszeiten sowie weiteren aufkommensstarken Zielen, insbesondere lastrichtungsbezogen mit Ausrichtung auf die zentralen Orte und Aufkommensschwerpunkte. Auf bestimmten Relationen sind daher Anpassungen an die genannten Verkehrszeiten vorzusehen. Für den Schülerverkehr sind zu den relevanten Zeiten unabhängig der Definition der Verkehrszeiten ausreichend Fahrten vorzuhalten.

Für den Bereich der Stadt Regensburg sind weitergehende Verkehrszeiten definiert, die die umfangreichen Verkehre im Einkaufs- und Besorgungsverkehr,

¹⁹⁶ Im aktuellen Nahverkehrsplan des Landkreises Neumarkt ist eine abweichende Definition der Verkehrszeiten zugrunde gelegt. Die hier definierten Verkehrszeiten stellen eine einheitliche Grundlage für den gesamten regionalen Nahverkehrsraum Regensburg dar. Es ist im Einzelfall in Abhängigkeit der jeweiligen Rahmenbedingungen zu prüfen, welche Verkehrszeiten angewendet werden.

aber auch zu den Aufkommensschwerpunkten wie z. B. zur Universität berücksichtigen.

7.1.3 Hierarchisierung des regionalen ÖPNV-Systems

Den verschiedenen Anforderungen an das ÖPNV-Netz und den unterschiedlichen Nachfragepotenzialen im Regionalen Nahverkehrsraum Regensburg soll durch eine differenzierte Systemstruktur des Angebotes mit dem Ziel einer stärkeren Ausrichtung auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der heutigen Fahrgäste und potenziellen neuen Nutzer Rechnung getragen werden. Entsprechend den differenzierten Gegebenheiten des Nahverkehrsraumes bezüglich der Bedeutung des ÖPNV im Gesamtverkehr erfolgt eine Hierarchisierung der Liniennetzstruktur.

Unter Einbeziehung der Bedienungsqualität, der zentralörtlichen Gliederung und der Raumstruktur sowie der bestehenden Verkehrsströme und aktivierbaren Potenziale erfolgt eine Differenzierung in

- regionales Hauptnetz,
- regionales Ergänzungsnetz und
- Nebenlinien (Grundversorgung und Schülerverkehr).

Regionales Hauptnetz

Das regionale Hauptnetz beinhaltet neben dem SPNV Buslinien mit ausgeprägten regionalen Verkehrsaufgaben und einer entsprechenden vorhandenen Nachfrage bzw. zu erwartenden Nachfragepotenzialen. Sie stellen die Verbindungen zwischen den verschiedenen Zentren im Nahverkehrsraum und der Stadt Regensburg dar und schaffen auch wichtige Verbindungen in die anderen Zentren im Nahverkehrsraum. Es handelt sich dabei um Linien, die ein angebotsorientiertes Taktangebot aufweisen.

Tabelle 52: Anforderungen an das regionale Hauptnetz

Verkehrszeit	Anforderung
Hauptverkehrszeit (HVZ)	angebotsorientierte Bedienung mind. im 60 Min.-Takt Abweichungen in den Schulverkehrszeiten sind möglich
Normalverkehrszeit (NVZ)	angebotsorientierte Bedienung mind. im 60 Min.-Takt
Schwachverkehrszeit (SVZ)	bedarfsorientierte Bedienung

Weitere Abweichungen, die durch optimierte Anschlüsse zum SPNV oder zu anderen Buslinien auf den bedeutenden Relationen entstehen, sind ebenfalls möglich. In der HVZ soll eine bedarfsgerechte Verdichtung durch zusätzliche Fahrten auf den wichtigen Relationen vorgenommen werden.

Linien bzw. Korridore, die unter Berücksichtigung der Raumstruktur (Bsp. Einwohneraufkommen, Arbeitsplatzdichte, bedeutende Ziele) sowie der Verkehrsverflechtungen (Bsp. Pendlerbeziehungen, Nachfragepotenziale) dem regionalen Hauptnetz zuzuordnen sind, sind:

Tabelle 53: Korridore und Linien im regionalen Hauptnetz

Achsen im regionalen Hauptnetz
• Regensburg – Donaustauf – Wörth
• Regensburg – Pettendorf – Pielenhofen
• Regensburg – Lappersdorf – Hainsacker
• Regensburg – Hainsacker – Wolfsegg
• Regensburg – Lappersdorf – Kallmünz
• Regensburg – Bad Abbach
• Regensburg – Lappersdorf – Regendorf
• Regensburg – Obertraubling – Alteglofsheim – Hagelstadt
• Regensburg – Deuerling – Hemau
• Regensburg – Obertraubling – Neutraubling – Regensburg
• Regensburg – Wenzelbach – Bernhardswald
• Regensburg – Zeitlarn – Regenstauf
• Regenstauf – Maxhütte-Haidhof – Burglengenfeld – Teublitz – Schwandorf
• Kelheim – Saal a. d. Donau

Dabei übernehmen einzelne Linien wichtige Funktionen im direkten Stadt-Umland-Verkehr in Regensburg.

Regionales Ergänzungsnetz

Das regionale Ergänzungsnetz umfasst Linien mit regionalen und untergeordneten lokalen Verkehrsaufgaben. Es handelt sich um bedarfs- und angebotsorientiert gestaltete Linien mit Verbindungs- und Erschließungsfunktion. Von den Linien des regionalen Ergänzungsnetzes ist ein möglichst direkter Übergang zu den Linien im regionalen Hauptnetz an geeigneten Schnittstellen zu gewährleisten.

Tabelle 54: Anforderungen an das regionale Ergänzungsnetz

Verkehrszeit	Anforderung
Hauptverkehrszeit (HVZ)	mind. im 120 Minuten-Takt oder zweistündliche Bedienung Abweichungen in den Schulverkehrszeiten sind möglich
Normalverkehrszeit (NVZ)	mind. im 120 Minuten-Takt oder zweistündliche Bedienung
Schwachverkehrszeit (SVZ)	ggf. bedarfsorientierte Bedienung

Weitere Abweichungen, die durch optimierte Anschlüsse zum SPNV oder zu anderen Buslinien auf den bedeutenden Relationen entstehen, sind ebenfalls möglich. In der HVZ soll eine bedarfsgerechte Verdichtung durch zusätzliche Fahrten auf den wichtigen Relationen vorgenommen werden.

Korridore und Linien im regionalen Ergänzungsnetz sind:

Tabelle 55: Korridore und Linien im regionalen Ergänzungsnetz

Achsen im regionalen Ergänzungsnetz
• (Regensburg –) Obertraubling – Mintraching – Mötzing – Sünching
• Langquaid - Schierling – Eggmühl
• Regensburg – Sinzing – Viehhausen
• Regensburg – Haugenried
• (Regensburg -) Barbing/ Neutraubling – Pfatter
• (Regensburg –) Donaustauf – Altenthann – Pfaffenfang
• Riedenburg – Kelheim
• Ihrlerstein – Kelheim

Nebenlinien (Grundversorgung und Schülerverkehr)

Das Verkehrsangebot in Korridoren mit untergeordneten Potenzialen bezüglich der Raumstruktur und Verkehrsverflechtungen dient weitestgehend der Grundversorgung der Bevölkerung. In der Regel wird ein bedarfsorientiertes Bedienungsangebot mit Schwerpunkt in der Schülerbeförderung vorgehalten.

Korridore bzw. Linien, die nicht dem regionalen Haupt- bzw. Ergänzungsnetz angehören, sind den Nebenlinien zuzuordnen.

Karte 23 (Region): Rahmenkonzeption - Netzstruktur

7.1.4 Verknüpfungssystematik

Systematische Übergänge innerhalb des Bussystems sowie zwischen SPNV und/oder Busverkehr sollen ein „Fahren im System“ ermöglichen. Dabei werden für die Region Regensburg neben dem regionalen Verknüpfungspunkt Regensburg Hbf./ Albertstraße zwei weitere Ebenen von Verknüpfungspunkten unterschieden (vgl. auch Leitbild, Kap. 2.2.5 Verknüpfungssystematik):

- An den Verknüpfungspunkten I. Ordnung werden systematische Übergänge zwischen den SPNV-Linien und den Buslinien des „regionalen Hauptnetzes“ mit einem vertakteten Angebot sowie zwischen den Buslinien des „regionalen Hauptnetzes“ untereinander vorgesehen,
- an den Verknüpfungspunkten II. Ordnung sind die Buslinien des „regionalen Hauptnetzes“ bzw. die Bahnlinien mit Ergänzungslinien verknüpft.

Tabelle 56: Verknüpfungspunkte und regelmäßig verknüpfte Linien

Regionaler Verknüpfungspunkt	regelmäßig Verknüpfte Linien
• Regensburg, Hbf. / Albertstr./ E.-Reuter-Platz	• SPNV, Regionalverkehr, Stadtverkehr
Verknüpfungspunkte I. Ordnung für den regionalen Nahverkehrsraum	
• Regenstauf, Bahnhof/ Post	• SPNV, RVV-41, CBR
• Obertraubling, Abzw. Niedertraubling	• RVV-30/ 31, RVV-21, RVV-24
• Schwandorf, Bahnhof	• SPNV, RVV-41, Stadtverkehr
• Straubing, Bahnhof	• SPNV, Regionalverkehr, Stadtverkehr
• Kelheim, Wöhrdplatz	• VLK-1, VLK-2, Regionalverkehr
• Maxhütte-Haidhof, Bahnhof	• SPNV, RVV-41, Regionalverkehr
• Saal a. d. Donau, Bahnhof	• SPNV, VLK-1, VLK-2
• Regensburg Burgweinting	• SPNV, RVV-9
• Regensburg Walhallastraße / Gewerbepark (bei Einrichtung des SPNV-Haltepunktes)	• SPNV, RVV-5, ggf. RVV-34
Verknüpfungspunkte II. Ordnung für den regionalen Nahverkehrsraum	
• Donaustauf, Bayerwaldstraße	• RVV-5, RVV-36
• Hagelstadt, Bahnhof	• SPNV, RVV-21, RVV-24
• Sünching, Bahnhof	• SPNV, RVV-23
• Eggmühl, Bahnhof	• SPNV, RVV-25
• Sinzing, Bahnhof	• SPNV, RVV-26, RVV-27
• Obertraubling, Kirche	• RVV-30/ 31, RVV-20, 23
• Parsberg, Bahnhof	• SPNV, Regionalverkehr
• Etterzhausen, Bahnhof	• SPNV, RVV-68, RVV-28

Neben dem regionalen Verknüpfungspunkt Regensburg, Hauptbahnhof/ Albertstraße/ Ernst-Reuter-Platz sind für den Regionalbusverkehr in Regensburg folgende Verknüpfungspunkte relevant:

Tabelle 57: weitere Verknüpfungspunkte zwischen Regional- und Stadtverkehr innerhalb der Stadt Regensburg

Verknüpfungspunkte Regional-/ Stadtverkehr innerhalb der Stadt Regensburg	
• Stobäusplatz	• Regionalverkehr, Stadtverkehr
• Dachauplatz	• Regionalverkehr, Stadtverkehr
• Arnulfsplatz	• Regionalverkehr, Stadtverkehr
• Weißenburgstraße	• Regionalverkehr, Stadtverkehr
• Isarstraße/ Nordgaustraße	• Regionalverkehr, Stadtverkehr
• Steinweg	• Regionalverkehr, Stadtverkehr
• Augsburgener Straße	• Regionalverkehr, Stadtverkehr
• DEZ/ Weichs	• Regionalverkehr, Stadtverkehr

Neben den regelmäßig verknüpften Linien können an den definierten Verknüpfungspunkten auch weitere Linien auf diese ausgerichtet sein.

7.1.5 Produktprofilierung

Die Einführung des Produktes RegioBus (vgl. Kap. 2.2.2) ist auf bestimmten Relationen im regionalen Hauptnetz zu prüfen. Für folgende Linien/ Relationen könnte die Profilierung (in Abhängigkeit der jeweiligen Maßnahmen) erfolgen:

Tabelle 58: Linien und Korridore mit Produkt RegioBus

Produkt RegioBus
RVV-5: Relation Wörth – Regensburg
RVV-12: Relation Pielenhofen – Regensburg
RVV-13: Relation Hainsacker – Regensburg
RVV-14: Relation Wolfsegg - Hainsacker – Regensburg
RVV-15: Relation Kallmünz – Regensburg
RVV-16: Relation Bad Abbach – Regensburg
RVV-17: Relation Regendorf - Regensburg
RVV-21/ -24: Relation Hagelstadt - Alteglofsheim – Regensburg
RVV-28: Relation Hemaun – Regensburg
RVV-30/ -31: Relation Regensburg – Neutraubling – Regensburg
RVV-34: Relation Bernhardswald – Regensburg
RVV-41: Relationen Schwandorf – Maxhütte-Haidhof (in Abhängigkeit der Maßnahmen zur Linie RVV-41) und Regenstauf – Regensburg

Karte 24 (Region): Rahmenkonzeption - Produktprofilierung

7.2 Maßnahmenpaket

Die für die Region Regensburg vorgeschlagenen Maßnahmen gliedern sich thematisch in

- Maßnahmen zum Liniennetz- und Bedienungskonzept,
- Maßnahmen zur Fahrgastinformation und zum Marketing,
- Maßnahmen zum Tarif und Vertrieb und
- Infrastrukturmaßnahmen.

Bei den Maßnahmen zum Liniennetz- und Bedienungskonzept erfolgt eine Differenzierung in „regional bedeutsame Maßnahmenbereiche“ und „lokale Maßnahmen“ in Abhängigkeit der räumlichen und verkehrlichen Wirkungen. Das Bedienungsangebot sowie die betreffenden Maßnahmen sind im Anlagenband linienweise dargestellt.

Grundsätzlich werden im Folgenden unterschieden:

- **Maßnahmen** werden im Regionalen Nahverkehrsplan Regensburg als konkretes Vorhaben für die Umsetzung beschrieben.
- In **Planungsprojekte** („Projekte“) werden diejenigen Konzeptionen zusammengefasst, bei deren Umsetzung neben detaillierten Nachfrage- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen noch weitere Abhängigkeiten zu beachten sind (z. B. Notwendigkeit aufwändigerer Nachfrageuntersuchungen wie detaillierte Quelle-Ziel-Betrachtungen, umfangreiche, zeitintensive Abstimmungen mit Dritten, etc.). Die Dauer der notwendigen Untersuchungen kann den Zeithorizont des RNVP überschreiten.

7.2.1 Liniennetz- und Bedienungskonzept

7.2.1.1 Regional bedeutsame Maßnahmenbereiche

Im Folgenden sind Maßnahmen im regionalen Busverkehr dargestellt, die für den regionalen Nahverkehrsraum Regensburg von Bedeutung sind, unabhängig davon, welcher Aufgabenträger betroffen ist.

Maßnahmen im Abend- und Spätverkehr

Maßnahme A1	Ausweitung des Abendangebotes (montags – freitags)
	<p>Auf den Linien des regionalen Hauptnetzes soll im Abendverkehr von Montag – Donnerstag/ Freitag ein Angebot (ggf. mit Verknüpfung zum Schienenverkehr) vorgehalten werden. Dabei ist eine Spätfahrt ab Regensburg nach 22.00 Uhr zu berücksichtigen.</p> <p>Im Regionalen Hauptnetz fehlen folgende Fahrten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • RVV-16: Spätfahrt nach Bad Abbach (ggf. Verlegung der Fahrt 21.35 Uhr ab Regensburg) • RVV-23: Spätfahrt nach Mintraching – Sünching - Pfakofen • RVV-26/ 27: Spätfahrt Sinzing Viehhausen • RVV-28: Spätfahrt nach Nittendorf - Hemau • RVV-33: Spätfahrt von Neutraubling nach Geisling - Pfatter (ggf. Anschluss von RVV-30/ 31) • RVV-41: <ul style="list-style-type: none"> ○ Weiterführung der Fahrt 20.10 Uhr ab Regensburg über Teublitz bis Schwandorf (montags – freitags) ○ Bedienung der Fahrt 22.40 Uhr ab Regensburg über Regenstauf montags – freitags und Weiterführung bis Schwandorf • VLK-1: <ul style="list-style-type: none"> ○ Spätfahrt ab Saal a. d. Donau Bahnhof nach Kelheim zwischen 20 und 21 Uhr ○ Bedienung der Spätfahrt ab Saal a. d. Donau Bahnhof nach Kelheim zwischen 23 und 24 Uhr an allen Verkehrstagen montags – freitags ○ Abstimmung mit dem neuen SPNV-Angebot von Agilis
Bewertung	<p>Das Bedienungsangebot im regionalen Hauptnetz wird in den Abendstunden verbessert.</p> <p>Abrundung des Fahrtenangebotes von Montag – Freitag sowie Stärkung des Marktsektors des Freizeitverkehrs.</p>
Ergebnis	Umsetzung entsprechend den zu erwartenden Potenzialen anzustreben, ggf. mit Prioritätenreihung.

Maßnahme A2	Ausweitung des Spät- und Nachtschwärmerangebotes des RVV auf die Nächte Freitag/ Samstag und ggf. vor Wochenfeiertagen
	<p>Im <u>Nachtverkehr</u> (Nächte Freitag/ Samstag und ggf. vor Wochenfeiertagen) sollen Abfahrten gegen 22.00 Uhr, 23.30 – 24.00 Uhr und 1.00 – 1.30 Uhr auf den Linien des regionalen Hauptnetzes vorgehalten werden (soweit nicht bereits vorhanden). Das Angebot soll sich am Fahrplanangebot des bestehenden Spät- und „Nachtschwärmerangebotes“ für die Nächte Samstag/ Sonntag orientieren. Dabei sollen Parallelfahrten zum SPNV vermieden werden.</p> <p>Zusätzliche Spät- und Nachtschwärmerfahrten sind auf folgenden Linien erforderlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> • RVV-N5: Zusätzliche Nachtschwärmerfahrt nach Wörth, • RVV-N13: Zusätzliche Fahrten nach Hainsacker ggf. bis Wolfsegg, • RVV-N16: Anpassung des Fahrtenangebotes, • RVV-N21: Zusätzliche Fahrten nach Alteglofsheim – Pfakofen – Aufhausen - Schierling, • RVV-N26: Zusätzliche Fahrten nach Eilsbrunn – Viehhausen, • RVV-N28: Zusätzliche Fahrten nach Nittendorf – Hemau, ggf. bis Beratzhausen, • RVV-N30: Zusätzliche Fahrten über Barbing nach Neutraubling, • RVV-N31: Zusätzliche Fahrten über Obertraubling nach Neutraubling, • RVV-N34: Zusätzliche Fahrten nach Wenzelbach – Bernhardswald, • RVV-N41: Zusätzliche Fahrten nach Regenstauf, ggf. Weiterführung bis Schwandorf.
Bewertung	Das Bedienungsangebot wird in den Nachtstunden Freitag/ Samstag (und ggf. vor Wochenfeiertagen) verbessert. Stärkung des Angebotes im Freizeitverkehr.
Ergebnis	Umsetzung entsprechend den zu erwartenden Potenzialen anzustreben, ggf. mit Prioritätenreihung.

Maßnahmen im Wochenendverkehr und Freizeitverkehr

Maßnahme A3	Verbesserung und Überarbeitung des Bedienungsangebotes an Samstagen
Beschreibung	<p>Bedarfsorientierte Ausrichtung des Bedienungsangebotes am Samstag auf den Linien des regionalen Haupt- und Ergänzungsnetzes, Berücksichtigung der Ladenöffnungszeiten in den Zentren bis 20.00 Uhr</p> <ul style="list-style-type: none"> • RVV-23: Ausbau des bestehenden bedarfsorientierten Angebotes durch die Einführung eines zweistündlichen Bedienungsangebotes zwischen Regensburg und Sünching (über Mintraching – Moosham) • RVV-26/ 27: Ausbau des bestehenden bedarfsorientierten Angebotes durch die Einführung eines zweistündlichen Bedienungsangebots zwischen Sinzing Bf. und Bergmatting (über Eilsbrunn – Haugenried – Thumhausen – Viehhausen, zurück über Alling), in Sinzing ggf. mit Verknüpfung zum SPNV von und nach Regensburg • RVV-29: Einführung eines bedarfsorientierten Grundangebotes zwischen Dallackenried und Regensburg (über Pfraundorf – Hochdorf - Brunn), ggf. mit Brechen des Verkehrs am Bahnhof Etterzhausen und Verknüpfung zur Linie RVV-28 bzw. zum SPNV von und nach Regensburg) • RVV-33: Umorganisation und Ausbau des bestehenden bedarfsorientierten Angebotes durch die Einführung eines zweistündlichen Bedienungsangebotes ab Neutraubling/ Barbing bis Pfatter und ggf. Schönach (über Sarching – Friesheim – Geisling) (in Neutraubling bzw. Barbing Verknüpfung mit RVV-30/ 31 von und nach Regensburg) • RVV-35: Einführung eines bedarfsorientierten Grundangebotes zwischen Wulkersdorf und Wenzenbach (über Pettenreuth – Kürn – Thanhausen) (ggf. Verknüpfung zur Linie RVV-34 von und nach Regensburg) • RVV-36/ 37: Umorganisation und Ausbau des bestehenden Angebotes durch die Einführung eines bedarfsorientierten Bedienungsangebotes zwischen Frauenzell und Donaustauf (über Brennberg – Pfaffenfang – Altenthann) (Verknüpfung zur Linie RVV-5 von und nach Regensburg) • RVV-42: Umorganisation und Ausbau des bestehenden bedarfsorientierten Grundangebotes zwischen Kallmünz und Regenstauf (über Burglengenfeld – Ponholz, ggf. Verknüpfung zur Linie RVV-41 in Regenstauf von und nach Regensburg) • RVV-43: Einführung eines bedarfsorientierten Grundangebotes zwischen Nittenau und Regenstauf (über Marienthal – Kleinramspau) (ggf. Verknüpfung zur Linie RVV-41 in Regenstauf bzw. dem SPNV von und nach Regensburg) mit zwei Fahrten vormittags und drei Fahrten nachmittags • VLK-1: Fahrtenangebot wird ergänzt durch Linie VLK-8 (Freizeitbuslinie Regensburg – Riedenburg) zwischen Ostern und Anfang Oktober • VLK-2: Einführung einer zusätzlichen Fahrt am Nachmittag von Kelheim bis Ihrlerstein <p>Bei der Umsetzung der Maßnahmen ist grundsätzlich im Einzelfall zu prüfen, ob eine Verknüpfung zu anderen Buslinien oder zum SPNV aus verkehrlichen und wirtschaftlichen Gründen sinnvoll ist.</p> <p>Eine Angebotsverbesserung durch Einführung von bedarfsgesteuerten Bedienungssystemen mit Voranmeldung ist zu prüfen.</p>
Bewertung	Das Bedienungsangebot wird an Samstagen verbessert (Versorgungs- und Freizeitverkehr), Bedienungslücken werden geschlossen.
Ergebnis	Umsetzung entsprechend den zu erwartenden Potenzialen anzustreben,

	ggf. mit Prioritätenreihung.
Maßnahme A4	Verbesserung und Überarbeitung des Bedienungsangebotes an Sonn- und Feiertagen
Beschreibung	<p>Bedarfsorientierte Ausrichtung des Bedienungsangebotes an Sonn- und Feiertagen auf den Linien des regionalen Haupt- und Ergänzungsnetzes</p> <ul style="list-style-type: none"> • RVV-12: Einführung eines zweistündlichen Bedienungsangebotes zwischen Regensburg und Pielenhofen ggf. bis Kallmünz (über Kneiting – Pettendorf) unter Einbeziehung des bestehenden Fahrtenangebotes zwischen Regensburg und Kneiting. Zusätzlich verkehrt die Linie RVV-R (Freizeitbus Naabtal) zwischen Regensburg und Pielenhofen – Kallmünz über Etterzhausen in den Sommermonaten • RVV-21/ 24: Einführung eines zweistündlichen Bedienungsangebotes zwischen Regensburg und Pfakofen (über Alteglofsheim – Hagelstadt – Petzkofen - Aufhausen) • RVV-23: Einführung eines zweistündlichen Bedienungsangebotes zwischen Regensburg und Sünching (über Mintraching – Moosham), ggf. in Neu- bzw. Obertraubling mit Verknüpfung zum Busverkehr nach Regensburg • RVV-26/ 27: Umorganisation und Ausbau des bestehenden bedarfsorientierten Angebotes durch die Einführung eines zweistündlichen Bedienungsangebots zwischen Sinzing Bf und Bergmatting (über Eilsbrunn – Haugenried – Thumhausen – Viehhausen, zurück über Alling) (ggf. in Sinzing mit Verknüpfung zum SPNV von und nach Regensburg) • RVV-28: Einführung eines zweistündlichen Bedienungsangebotes zwischen Hemau und Regensburg (über Hohenschambach – Deuerling - Undorf). Führung des Linienverkehrs bis zum Bahnhof Etterzhausen mit Verknüpfung zum SPNV von und nach Regensburg ist aus wirtschaftlichen Gründen nicht sinnvoll (Umlauf). • RVV-33: Einführung eines zweistündlichen Bedienungsangebotes ab Neutraubling/ Barbing bis Pfatter, ggf. bis Schönach (über Sarching – Friesheim – Geisling -) (ggf. in Neutraubling bzw. Barbing Verknüpfung mit RVV-30/ 31 von und nach Regensburg) • RVV-41: Umorganisation und Ausbau des bestehenden bedarfsorientierten Angebotes durch die Einführung eines zweistündlichen Bedienungsangebotes ab Regensburg bis Schwandorf (über Regenstauf – Maxhütte – Burglengenfeld - Teublitz) • VLK-1: Fahrtenangebot wird ergänzt durch Linie VLK-8 (Freizeitbuslinie Regensburg – Riedenburg) zwischen Ostern und Anfang Oktober • VLK-2: Einführung von zwei zusätzlichen Fahrten am Vormittag von Ihrlerstein über Kelheim nach Saal a. d. Donau sowie von zwei zusätzlichen Fahrten am Nachmittag von Saal a. d. Donau über Kelheim bis Ihrlerstein (Verknüpfung in Saal a. d. Donau mit SPNV von und nach Regensburg und Ingolstadt; Abstimmung mit Angebot von Agilis) <p>Bei der Umsetzung der Maßnahmen ist grundsätzlich im Einzelfall zu prüfen, ob eine Verknüpfung zu anderen Buslinien oder zum SPNV aus verkehrlichen und wirtschaftlichen Gründen sinnvoll ist.</p> <p>Eine Angebotsverbesserung durch Einführung von bedarfsgesteuerten Bedienungssystemen mit Voranmeldung ist zu prüfen.</p>
Bewertung	Das Bedienungsangebot wird an Sonn- und Feiertagen verbessert (Freizeitverkehr), Bedienungslücken werden geschlossen.

Ergebnis	Die Umsetzung ist entsprechend den zu erwartenden Potenzialen anzustreben (u. a. ist ggf. zu prüfen, ob ein zweistündliches Angebot aufgrund der Fahrgastpotenziale erforderlich ist), ggf. mit Prioritätenreihung.
-----------------	---

Maßnahme A5	Einrichtung saisonaler Bedienungsangebote im Freizeitverkehr
Beschreibung	<p>Ergänzung des Wochenendverkehrs (siehe Maßnahmen A3 und A4) auf den Linien des regionalen Hauptnetzes mit einem Freizeitangebot im ÖPNV auf folgenden Relationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Freizeitverkehr Naabtal (RVV-R): Einrichtung des Freizeitbusses Naabtal (als Probebetrieb seit 01.05.2009) <ul style="list-style-type: none"> ○ an Sonn- und Feiertagen mit drei Fahrtenpaaren zwischen Regensburg und Kallmünz über Etterzhausen – Pielenhofen – Wolfsegg – Holzheim ○ Möglichkeit der Fahrradmitnahme (Fahrradanhänger) ○ Saisonales Angebot zwischen 1. Mai und 3. Oktober • Freizeitverkehr Walhalla (RVV-5): Die Walhalla in Donaustauf ist von der Haltestelle Walhallastraße oder Reifldinger Straße (Linie RVV-5) mit einem Fußmarsch (ca. 15 bis 20 Minuten) über einen steilen Zugang zu erreichen. Eine direkte und bequeme Erschließung mit dem ÖPNV unter Einbeziehung der Schiffsanlegestelle mit Bedienung des Parkplatzes mit einzelnen Fahrten der Linie RVV-5 an Samstagen und Sonn-/ Feiertagen im Sommerhalbjahr (z. B. mit den in Sulzbach endenden Fahrten) soll geprüft werden. • Freizeitverkehr Brennborg und Nepal-Himalaya-Tempel (RVV-36/ 37): Der Pavillon (Lage: an der Westumgehung von Wiesent in Richtung Brennborg) ist als Freizeitziel im derzeitigen Liniennetz nicht mit dem ÖPNV erreichbar. Eine Erschließung mit dem ÖPNV durch die Linien RVV-36/ 37 (Donaustauf – Brennborg – Frauenzell mit Verlängerung bis Wiesent) durch Verknüpfung mit der Linie RVV-5 mit zwei Fahrtenpaaren an Samstagen und Sonn-/ Feiertagen im Sommerhalbjahr soll geprüft werden. • Freizeitverkehr Falkenstein (RVV-34): Verlängerung einer Fahrt am Samstag Nachmittag über Bernhardswald hinaus bis Falkenstein und Rückverlängerung einer Fahrt ab Bernhardswald bis Falkenstein • Bei folgenden, in der Schwachstellenanalyse festgestellten Erschließungsdefiziten wird aufgrund der saisonalen tagesabhängigen Nachfrage keine regelmäßige ÖPNV-Anbindung empfohlen: <ul style="list-style-type: none"> ○ Beratzhausen, Freibad ○ Mintraching, Roither See ○ Neutraubling, Naherholungsgebiet Guggenberger See ○ Mellersdorf-Pfaffenberg, Erlebnisfreibad ○ Sarching, Sarchinger Weiher
Bewertung	Im Freizeitverkehr wird ein verbessertes saisonales Bedienungsangebot im ÖPNV geschaffen, das das bestehende Fahrtenangebot am Wochenende ergänzt.
Ergebnis	Umsetzung entsprechend den zu erwartenden Potenzialen anzustreben, ggf. mit Prioritätenreihung. Begleitung durch entsprechende Fahrgastinformations- und Marketingmaßnahmen.

Maßnahme im Schnellbus-Angebot

Maßnahme A6	Einrichtung von Schnellbus-Angeboten (montags – freitags) im Nahverkehrsraum Regensburg
Beschreibung	<p>Einrichtung von Schnellbusfahrten auf potenzialstarken Relationen von und nach Regensburg zur Reisezeitverkürzung und Kapazitätsausweitung auf stark nachgefragten Relationen; Führung der Fahrten über schnelle Verbindungsstraßen (ggf. Schnellstraßen und Autobahnen) und Bedienung ausgewählter, relevanter Haltestellen:</p> <p>Einführung von zwei bis vier Fahrtenpaaren montags bis freitags je nach Bedarf, Ausrichtung des Angebots auf den Berufsverkehr (Ankunft in Regensburg bis gegen 7.15 Uhr). Das heutige Bedienungsangebot auf den Linien soll ansonsten beibehalten werden.</p> <p>Auf folgenden Linien sollen Schnellbusfahrten eingeführt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • RVV-5: Schnellbusfahrten zwischen Wörth und Regensburg (über Wiesent, ggf. über Autobahn BAB A3) • RVV-15: Schnellbusfahrten zwischen Kallmünz und Regensburg • RVV-28: Schnellbusfahrten zwischen Hemau und Regensburg ohne die Bedienung von Nittendorf • RVV-30/ 31: Schnellbusfahrten zwischen Neutraubling und Regensburg über Autobahn oder Bundesstraße 15 neu • RVV-33: Schnellbusfahrten zwischen Pfatter/ Geisling über Wolfskofen nach Regensburg
Bewertung	<p>Einrichtung schneller und direkter Fahrtmöglichkeiten zum Oberzentrum Regensburg in den Hauptverkehrszeiten führt auf den Hauptrelationen zur Steigerung der Kapazität im Busverkehr und durch die Fahrzeitverkürzung zu einem attraktiveren ÖPNV-Angebot. Hierdurch können zusätzliche Fahrgäste auf den genannten Relationen gewonnen werden.</p> <p><u>Wörth – Wiesent – Regensburg :</u></p> <p>Für den Fahrgast ergibt sich je nach Streckenführung eine Reduzierung der Reisezeit um über 10 Minuten mit dem Schnellbus sowie eine Verdichtung des bestehenden ÖPNV-Angebotes.</p> <p><u>Hemau – Regensburg:</u></p> <p>Für den Fahrgast ergibt sich eine Reduzierung der Reisezeit mit dem Schnellbus zwischen Hemau und Regensburg von ca. 10 Minuten sowie eine Verdichtung des bestehenden ÖPNV-Angebotes.</p> <p><u>Pfatter – Geisling – Regensburg:</u></p> <p>Für den Fahrgast ergibt sich eine Reduzierung der Reisezeit bei einer Linienführung über Wolfskofen (Fahrzeit Pfatter – Regensburg ca. 35 Min.).</p> <p>Auf Relationen im Stadt-Umland-Bereich können nur vergleichsweise geringe Fahrzeiteinsparungen erzielt werden. Dort wird die Einführung von Schnellbus-Fahrten ausschließlich zur Kapazitätserweiterung empfohlen.</p>
Ergebnis	Es ist zu prüfen, ob bestehende Verkehrsleistungen in den Schnellbus integriert werden können (ggf. auch für Rückfahrten). Ansonsten sind zusätzliche Betriebsleistungen erforderlich. Durch die Einrichtung von Schnellfahrten kann die Reisezeit verkürzt und die Kapazität ausgeweitet werden.

Maßnahme zur Verknüpfungssituation

Maßnahme A7	Anpassung ÖPNV auf SPNV-Zielkonzepte 2012/ 2014 (Regensburger Stern, Chamer Spinne, Vogtlandbahn)
Beschreibung	Der Busverkehr muss auf Änderungen im Angebot auf der Schiene flexibel reagieren. Mit den SPNV-Zielkonzepten 2012/ 2014 wird sich das Angebot auf der Schiene zeitlich verschieben. Es muss gewährleistet werden, dass notwendige Verknüpfungen mit dem Busverkehr aufrechterhalten werden.
Ergebnis	In Abhängigkeit des tatsächlich umgesetzten SPNV-Fahrplans sind die Fahrpläne der verknüpften Buslinien an allen Bahnhöfen bzw. Haltepunkten zu überprüfen und ggf. anzupassen.

Maßnahme zu alternativen Bedienungsformen

Maßnahme A8	Weiterentwicklung alternativer Bedienungsformen
Beschreibung und Ergebnis	<p>Prüfung der Einrichtung alternativer Bedienungsformen (z. B. AST) in Zeiten und Räumen mit schwacher Verkehrsnachfrage bzw. in Räumen, in denen eine wirtschaftliche Durchführung von Linienverkehren nicht möglich ist, zur Behebung von Defiziten in der Erschließungs- bzw. Bedienungsqualität.</p> <p>Schaffung bzw. Prüfung der Voraussetzungen für die Einrichtung alternativer Bedienungsformen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Leistungsfähiges und kostengerechtes Auftragsunternehmen ist zwingend notwendig (Verkehrsunternehmen oder Taxi-/ Mietwagenunternehmen) • Organisatorische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen (z. B. Dispositionszentrale bei umfangreichen Verkehrsangeboten, Finanzierung) • Entwicklung von Bedienungskonzepten • Entsprechende Fahrgastinformation und Marketingmaßnahmen <p>Vorschlag für die Einrichtung von AST-Verkehren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anbindung Pentling-Matting an Ferientagen • Anbindung Zeitlarn-Ödenthal an Schul- und Ferientagen • Anbindung Wörth-Weiher und Hungersacker an Schul- und Ferientagen

7.2.1.2 Lokale Maßnahmen Landkreis Regensburg

Maßnahmen zur Behebung von Erschließungsdefiziten

Aus den Ergebnissen der Schwachstellenanalyse sowie aus den Anregungen der Aufgabenträger, der Gemeinden und der Verkehrsunternehmen sowie weiterer Beteiligter werden zur Behebung von Erschließungsdefiziten die im Folgenden beschriebenen Einzelmaßnahmen vorgeschlagen:

Maßnahme R1	Verbesserung der Erschließungsqualität in peripher gelegenen Siedlungsbereichen
Beschreibung	<p>Die nachfolgend genannten Bereiche (Siedlungsbereiche mit mehr als 200 Einwohner als Ergebnis der Schwachstellenanalyse) sind nicht oder zum Teil nur durch einzelne Schulfahrten erschlossen, die für den Jedermannverkehr jedoch keine ausreichende Verkehrsbedienug darstellen. Laut Leitbild <u>sollen</u> Orte mit 200 – 1.000 Einwohnern mit 4 – 6 Fahrtenpaaren erschlossen werden. Als Ziel wird die Anbindung mit mindestens vier Fahrtenpaaren (montags – freitags, auch an schulfreien Tagen) formuliert.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pentling, OT Matting (330 EW): zwischenzeitlich durch Linien 111/ 112 an Schultagen erschlossen, Erschließungsdefizit besteht an Ferientagen; Maßnahmenvorschlag: Einrichtung eines bedarfsgesteuerten Verkehrs an Ferientagen (Maßnahme A8) • Wenzelbach, OT Probstberg (550 EW): Schulverkehr nach Wenzelbach vorhanden Erschließungsdefizit besteht an Ferientagen; Maßnahmenvorschlag: Einrichtung eines Ortsverkehrs Wenzelbach (P4) oder Einrichtung eines bedarfsgesteuerten Verkehrs an Ferientagen (Maßnahme A8) • Wörth, OT Weihern und Hungersacker (200 EW): Zubringerfahrten im Schulverkehr nach Wörth vorhanden, jedoch kein ausreichendes Fahrtenangebot an Schultagen, Erschließungsdefizit besteht auch an Ferientagen; Maßnahmenvorschlag: Einrichtung eines bedarfsgesteuerten Verkehrs mindestens an Ferientagen (Maßnahme A8) • Zeitlarn, OT Ödenthal (200 EW): Befahrung im Linienverkehr aufgrund Straßenführung schwierig; Maßnahmenvorschlag: Einrichtung eines bedarfsgesteuerten Verkehrs an Schul- und Ferientagen (Maßnahme A8)
Bewertung	Fahrten an Schul –und Ferientagen gewährleisten eine Grundversorgung mit dem ÖPNV zum nächstgelegenen Zentrum mit Verknüpfung zum Oberzentrum Regensburg. Dadurch kann auch an schulfreien Tagen eine ausreichende Bedienung für die Grundmobilität gewährleistet werden.
Ergebnis	Prüfung Einsatzmöglichkeiten Anruf-Sammel-Taxi/ Rufbus bzw. Bürgerbus; Voraussetzung: leistungsfähiges und kostengerechtes Auftragsunternehmen.

Maßnahme R2	Erschließung Neutraubling, Bereich Birkenfeld
Beschreibung	Erschließung des Bereichs Birkenfeld durch die Linie RVV-30/ 31 . Der Haltestellenabstand zwischen den Haltestellen Haidauer Straße und Am Braunfeld beträgt ca. 700 m.
Bewertung	Durch eine zusätzliche Haltestelle kann der Bereich Birkenfeld sowie der Bereich A.-Magnus-Straße besser an den ÖPNV angebunden werden. Die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle auf dem bestehenden Linienweg der Linie RVV-30/ 31 bedeutet eine geringfügige Fahrzeitverlängerung. Die heutige Linienführung der Linien RVV-30/ 31 erschließt die Siedlungsbereiche Neutraubling verkehrlich und wirtschaftlich optimal. Weitere Schleifenführungen zur Verbesserung bestehender Erschließungsdefizite (z.B. Gewerbegebiet Ost) sind mit gravierenden Nachteilen in anderen Bereichen verbunden.
Ergebnis	Bauliche und verkehrliche Voraussetzungen zur Einrichtung der zusätzlichen Haltestellen sollen geprüft werden.

Maßnahme R3	Verbesserung der Erschließung des Krankenhauses in Donaustauf
Beschreibung	Bedarfsgerechte Direktanbindung des Krankenhauses Donaustauf durch die Linie RVV-5 mit einzelnen Fahrten.
Bewertung	Das Krankenhaus ist mit den bestehenden Fahrten der Linie RVV-5 unzureichend angebunden. Durch zusätzliche direkte Fahrten kann eine Verbesserung der Anbindung erreicht werden, die sowohl von Besuchern als auch von Beschäftigten genutzt werden kann.
Ergebnis	Prüfung der Führung einzelner Fahrten, die heute an der Reifldinger Straße enden, zum Krankenhaus unter Berücksichtigung von Arbeits- bzw. Besuchszeiten.

Maßnahme R4	Erschließung Tegernheim, Bereich Wengert/ Am Mittelberg/ Weinbergstraße
Beschreibung	Der nördliche Bereich von Tegernheim ist unzureichend mit dem ÖPNV erschlossen.
Bewertung	Eine Änderung der Linienführung der Linien 5, 36 und 37 ist aus verkehrlichen und nachfragerrelevanten Gründen nicht zu empfehlen.
Ergebnis	Eine wirtschaftlich vertretbare ÖPNV-Erschließung ist nicht möglich.

Maßnahme R5	Erschließung Regenstauf, GE Regenstauf Süd (Bereich Benzstraße)
Beschreibung	Das Gewerbegebiet Regenstauf Süd kann ggf. durch die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle auf dem bestehenden Linienweg der Linie RVV-41 an der B15 erschlossen werden. Die Erschließung erfolgt derzeit durch zwei Direktfahrten und die Haltestelle Bayernstraße und den Citybus Regenstauf (Gutenbergstraße).
Bewertung	Das Gewerbegebiet ist aus Regenstauf sowie aus Richtung Regensburg in einem attraktiven 30-Minuten-Takt erreichbar. Die Bedienung einer zusätzlichen Bedarfshaltestelle an der B15 führt zu einer geringfügigen Fahrzeitverlängerung.
Ergebnis	Bauliche und verkehrliche Voraussetzungen zur Einrichtung der zusätzlichen Haltestelle sollen geprüft werden

Maßnahmen zur Bedienungs- und Verbindungsqualität

Aus den Ergebnissen der Schwachstellenanalyse sowie aus den Anregungen der Aufgabenträger, der Gemeinden und der Verkehrsunternehmen sowie weiterer Beteiligter werden die im Folgenden beschriebenen Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der Bedienungs- und Verbindungsqualität vorgeschlagen:

Maßnahme R6	Verdichtung des Bedienungsangebotes auf ausgewählten Buslinien
Beschreibung	Für die Erfüllung der Anforderungen an das regionale Hauptnetz bzw. an das regionale Ergänzungsnetz fehlen folgende Fahrten: <ul style="list-style-type: none"> • RVV-14: Fahrtenpaare zwischen 10 und 11 Uhr sowie zwischen 14 und 15 Uhr und zwischen 18 und 19 Uhr montags – freitags Richtung Regensburg • RVV-15: Fahrten zwischen 11 und 12 Uhr und zwischen 15 und 16 Uhr montags – freitags Richtung Regensburg; Fahrten zwischen 6 und 7 Uhr, 7 und 8 Uhr, 10 und 11 Uhr und 14 und 15 Uhr montags – freitags Richtung Kallmünz • RVV-21: Fahrt zwischen 15 und 16 Uhr montags – freitags Richtung Regensburg • RVV-23: Fahrt gegen 10 Uhr montags – freitags Richtung Regensburg; Fahrt gegen 9 Uhr montags – freitags Richtung Sünching/ Mötzing • RVV-25: Fahrten gegen 10, 13 und 17 Uhr montags – freitags von Schierling zum Bahnhof Eggmühl (mit Verknüpfung zum SPNV von und nach Regensburg)
Bewertung	Durch die zusätzlichen Fahrten können die Anforderungen an das regionale Hauptnetz bzw. an das regionale Ergänzungsnetz auf den dargestellten Relationen erfüllt werden.
Ergebnis	Es ist im Einzelfall der jeweilige Bedarf und die Wirtschaftlichkeit abzuwägen. Bei einer Umsetzung der Maßnahme ist grundsätzlich im Einzelfall zu prüfen, ob eine Verknüpfung zu anderen Buslinien oder zum SPNV aus verkehrlichen und wirtschaftlichen Gründen sinnvoll ist.

Maßnahme R7	Linien RVV-26 und RVV-27: Verdichtung des Bedienungsangebotes, Ausrichtung des Fahrplanangebotes auf den SPNV am Bahnhof Sinzing
Beschreibung	<p>Für die Erfüllung der Anforderungen im Leitbild sowie der Anforderungen an das regionale Ergänzungsnetz fehlen auf der Relation Viehhausen – Regensburg bzw. Haugenried – Eilsbrunn – Regensburg folgende Fahrten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • RVV-26: Fahrt gegen 11 Uhr montags – freitags von Bergmatting – Viehhausen zum Bahnhof Sinzing (mit Verknüpfung zum SPNV von und nach Regensburg); Fahrt zwischen 9 und 10 Uhr vom Bahnhof Sinzing nach Viehhausen – Bergmatting • RVV-27: Fahrt gegen 11 Uhr montags – freitags von Haugenried – Eilsbrunn zum Bahnhof Sinzing (mit Verknüpfung zum SPNV nach Regensburg); Fahrt gegen 11 Uhr montags – freitags vom Bahnhof Sinzing (mit Verknüpfung vom SPNV von Regensburg) nach Haugenried <p>Außerhalb der Hauptverkehrszeit ist zu prüfen, ob die Linien am Bahnhof Sinzing gebrochen und auf den SPNV angebunden werden können und ob dies aus verkehrlichen und wirtschaftlichen Gründen sinnvoll ist. Darüber hinaus soll geprüft werden, ob in der Schwachverkehrszeit die Linienwege beider Linien in Kombination gefahren werden können und somit ein dichteres Fahrtenangebot erreicht werden kann. (siehe auch Maßnahmen A3 und A4)</p>
Bewertung	<p>Durch die Schließung der Bedienungslücken entsteht ein weitgehend zweistündliches Fahrtenangebot (z. T. mit Umsteigen am Bahnhof Sinzing).</p> <p>Durch eine Brechung der Linien außerhalb der HVZ können Leistungen eingespart werden. Mit dem Umstieg auf den SPNV ist nur ein geringer Fahrzeitgewinn erreichbar.</p>
Ergebnis	<p>Leistungseinsparungen können für zusätzliche Verkehrsleistungen zur Verbesserung des Angebotes herangezogen werden.</p> <p>Prüfung der Brechung der Linien in Sinzing in der SVZ unter Berücksichtigung des Kosten-Nutzen-Aspektes.</p>

Maßnahme R8	Linie RVV-29: Neuordnung des Bedienungsangebotes, bedarfsgerechte Ausweitung des Angebotes
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> • RVV-29: Brechung der Linie RVV-29 außerhalb der HVZ in Etterzhausen in Richtung Regensburg (Verknüpfung zur Linie 28 bzw. zum SPNV) • Prüfung der Führung der Linie RVV-29 bis Hochdorf, dazwischen liegende Breiche können mit einzelnen Fahrten der Linien 66, 15 oder 12 erschlossen werden • Bedarfsgerechte Verdichtung des Fahrtenangebotes <p>Bei der Umsetzung der Maßnahmen ist grundsätzlich im Einzelfall zu prüfen, ob eine Verknüpfung zu anderen Buslinien oder zum SPNV aus verkehrlichen und wirtschaftlichen Gründen sinnvoll ist. (siehe auch Maßnahme A3)</p>
Bewertung	<p>Leistungseinsparungen durch Brechung der Linie bei Fahrten außerhalb der HVZ können zur Ausweitung des Angebotes herangezogen werden</p> <p>Brechung von bislang durchgehenden Fahrten erfordert für Fahrgäste Umsteigevorgang.</p>
Ergebnis	Überprüfung des Angebotes unter Einbeziehung der dort verkehrenden Linien. Bedienungsangebot entsprechend der Potenziale und Wirtschaftlichkeit.

Maßnahme R9	Linie RVV-33: Neuordnung des Bedienungsangebotes, bedarfsgerechte Ausweitung des Angebotes in und aus Richtung Regensburg und Neutraubling
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> • RVV-33: Vereinheitlichung des Linienweges über Sarching – Friesheim (in Zusammenhang mit der Einführung von Schnellbus-Fahrt über Wolfskofen) • Prüfen des Brechens von Fahrten außerhalb der HVZ in Barbing bzw. Führung dieser Fahrten von/ nach Neutraubling mit Verknüpfung zu den Linien RVV-30/ 31 • Einrichtung zusätzlicher Fahrten entsprechend dem Bedarf der Fahrgäste zum Oberzentrum Regensburg bzw. zum Unterzentrum Neutraubling (ggf. mit Umstieg) • Berücksichtigung der Verkehrsbeziehungen nach Straubing, ggf. Brechung der langlaufenden Linie in Pfatter/ Schönach mit Ausrichtung auf die differenzierten Verkehrsbedürfnisse • Die Prüfung der Anbindung von Mintraching-Rosenhof hat ergeben, dass keine ausreichenden Nachfragepotenziale im Linienverkehr (außerhalb der Schulverkehrsfahrten) vorhanden sind. Gegebenenfalls ist hier die Bedienung mit einem lokalen bedarfsgesteuerten ÖPNV-Angebot vorzunehmen.
Bewertung	<p>Leistungseinsparungen durch Brechung der Linie bei Fahrten außerhalb der HVZ können zur Ausweitung des Angebotes herangezogen werden</p> <p>Brechung von bislang durchgehenden Fahrten erfordert für Fahrgäste Umsteigevorgang</p>
Ergebnis	Überprüfung des Angebotes unter Einbeziehung der dort verkehrenden Linien. Bedienungsangebot entsprechend der Potenziale und Wirtschaftlichkeit.

Maßnahme R10	Linien RVV-34 und 35: Prüfung einer geänderten Linienführung unter Berücksichtigung der neuen Ostumgehung in Regensburg
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> • Linien RVV-34/ 35: Eine Führung der Taktfahrten der Regionalbuslinien RVV-34 und -35 ab Haslbach über die Ostumgehung, Donaustauer Straße oder Isarstraße (ggf. Anschluss SPNV Walhallastraße) und Nibelungenbrücke zum Hauptbahnhof soll geprüft werden • Gewerbegebiet Haslbach wird wie bisher über die Haltestelle Wutzlhofen bedient, Bedienung des DEZ über die Haltestelle Weichs-DEZ • Fahrten über Grünthal sollen wie im Bestand verkehren
Bewertung	<p>Reduzierung der Fahrzeit sowie Umfahrung der derzeit stauanfälligen Abschnitte entlang der Nordgaustraße (Reduzierung des Fahrzeugaufkommens in der Nordgaustraße)</p> <p>Korridor Haslbach – Sallern – Regensburg wird innerstädtisch durch die Linien RVV-3 und -7 ausreichend bedient.</p> <p>Linien RVV-34 und -35 würde mit der vorgeschlagenen Linienführung nicht mehr über die Chamer Straße, Amberger Straße und nördliche Nordgaustraße verkehren, Alex-Center wäre nur bei Linienführung über die Isarstraße angebunden.</p>
Ergebnis	<p>Voraussetzung: Bau der Ostumgehung</p> <p>Der Linienweg über Donaustauer Straße oder Isarstraße zur Anbindung der relevanten Ziele im Norden und Osten Regensburgs ist in diesem Fall näher zu prüfen.</p>

Maßnahme R11	Linien RVV-36 und 37: Grundlegende Überarbeitung und bedarfsgerechte, teilweise kombinierte, Ausweitung des Angebotes in und aus Richtung Regensburg und Neutraubling
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> • Linie RVV-36/ 37: Neustrukturierung des Bedienungsangebotes und der Führung der Linien RVV-36 und RVV-37 im Bereich Donaustauf – Pfaffenfang/ Brennborg/ Frauenzell • Brechung der Linie 37 in Donaustauf an der Haltestelle Bayerwaldstraße außerhalb der HVZ, Kombinierte Bedienung außerhalb der HVZ mit der Linie 36 und Verknüpfung zur Linie RVV-5 in und aus Richtung Regensburg • Weiterführung einzelner Fahrten in der HVZ bis Regensburg in Abhängigkeit der Nachfrage und Kapazitäten • Weiterführung der Linie RVV-36/ 37 über Donaustauf hinaus nach Neutraubling mit dem Ziel, zwischen Brennborg – Althenthann - Donaustauf und Neutraubling ein zweistündliches Angebot zu schaffen (unter Berücksichtigung und ggf. Einbeziehung der Fahrten der Linien RVV-5a und RVV-63) • Prüfung der Verknüpfung in Donaustauf mit der Linie RVV-5 in und aus Richtung Wörth zu den Fahrten von und nach Neutraubling
Bewertung	<p>Leistungseinsparungen durch Brechung der Linie bei Fahrten außerhalb der HVZ können zur kombinierten Ausweitung des Angebotes herangezogen werden.</p> <p>Brechung von bislang durchgehenden Fahrten erfordert für Fahrgäste Umsteigevorgang.</p>
Ergebnis	Überprüfung des Angebotes unter Einbeziehung der dort verkehrenden Linien. Bedienungsangebot entsprechend der Potenziale und Wirtschaftlichkeit.

Maßnahme R12	Linien RVV-41/ 42/ 43: Abstimmung des Angebotes
Beschreibung	<p>Abstimmung und Koordinierung des Bedienungsangebotes im Korridor Regensburg – Regenstau/ Marienthal/ Burglengenfeld zwischen den dort verkehrenden Linien.</p> <p>Prüfung der Zusammenlegung von Fahrten bzw. Ausrichtung auf den SPNV bzw. Abstimmung parallel geführter Fahrten im Busverkehr.</p> <p>Für eine verbesserte Anbindung von Zeitlarn-Edlhausen an Regenstau und Zeitlarn Ortszentrum bestehen keine ausreichenden Potenziale.</p> <p>Bei der Umsetzung der Maßnahme ist grundsätzlich im Einzelfall zu prüfen, ob eine Verknüpfung zu anderen Buslinien oder zum SPNV aus verkehrlichen und wirtschaftlichen Gründen sinnvoll ist.</p> <p>Maßnahme steht in direktem Zusammenhang mit den Maßnahmen SAD1 – SAD4 (siehe auch Maßnahmen A3 und A4).</p>
Bewertung	<p>Leistungseinsparungen durch Brechung der Linie bei Fahrten außerhalb der HVZ können zur Ausweitung des Angebotes herangezogen werden.</p> <p>Brechung von bislang durchgehenden Fahrten erfordert für Fahrgäste Umsteigevorgang.</p>
Ergebnis	Grundlegende Überprüfung und Abstimmung des Angebotes der Linien RVV-41, -42 und -43 unter Berücksichtigung der Nachfragepotenziale und der Wirtschaftlichkeit.

Maßnahme R13	Verbesserung der Reisezeiten zum MZ Neutraubling von Aufhausen (Gemeinde > 1.000 EW)
Beschreibung und Bewertung	Mit der Linie RVV-21 besteht von Aufhausen ein Angebot nach Neutraubling mit optimiertem Umstieg in Obertraubling. Durch die Anschlusssicherung (Maßnahme I9) können diese Umsteigebeziehungen gewährleistet werden.
Ergebnis	Eine weitere Verkürzung der Reisezeit ist aufgrund der bestehenden Linien und örtlichen Gegebenheiten nur mit erheblichen Mehrleistungen (Einsatz zusätzlicher direkter Fahrten) möglich, für die kein entsprechendes Fahrgastpotenzial gesehen wird. Die Einrichtung zusätzlicher direkter Fahrten zur Verkürzung der Reisezeiten wird daher nicht empfohlen.

Maßnahme R14	Verbesserung der Verbindungsqualität von Mintraching und Sünching zum MZ Neutraubling (Gemeinde > 1.000 EW)
Beschreibung und Bewertung	<p>Im Leitbild werden für die Verbindung von Kleinzentren an das zugehörige Mittelzentrum die Anforderung definert, dass kein Umsteigevorgang erforderlich ist.</p> <p>Die Verbindung erfolgt mit der Linie RVV-23 bzw. aus Sünching auch mit dem SPNV mit Umstieg in Obertraubling auf die Linien RVV-30/ 31 von und nach Neutraubling. Im Schul- und Berufsverkehr gibt es Direktfahrten ohne Umstieg mit der Linie RVV-23.</p> <p>Die Umsteigezeiten betragen heute teilweise mehr als 20 Minuten.</p>
Ergebnis	<p>Geprüft werden soll die Verkürzung der Umsteigezeiten zwischen den Linien RVV-23 und RVV-30/ 31 bei einzelnen Fahrten. Durch die Anschlusssicherung (Maßnahme I9) kann die Verknüpfung weiter gesichert werden.</p> <p>Eine weitere Verkürzung der Reisezeit ist aufgrund der bestehenden Linien und örtlichen Gegebenheiten nur mit erheblichen Mehrleistungen (Einsatz zusätzlicher direkter Fahrten) möglich, für die kein entsprechendes Fahrgastpotenzial gesehen wird. Die Einrichtung zusätzlicher direkter Fahrten zur Verkürzung der Reisezeiten wird daher nicht empfohlen.</p>

Maßnahme R15	Verbesserung der Verknüpfung Bus/ Schiene, Verbesserte Anbindung der SPNV-Haltepunkte
Beschreibung	<p>Eine verbesserte Anbindung der SPNV-Zugangsstellen mit dem Busverkehr bringt zusätzliche Fahrtmöglichkeiten sowie eine Verringerung der Reisezeiten mit sich.</p> <p>Im Rahmen dieses Projektes werden zusätzlich zu den bereits bestehenden Verknüpfungen folgende Verbindungen untersucht:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Verknüpfung am Bahnhof Maxhütte-Haidhof (Anschluss SPNV): Verbindung Kallmünz – Burglengenfeld – Maxhütte und Anbindung an den SPNV ■ Verknüpfung am Bahnhof Sünching (Anschluss SPNV): Verbindung Aufhausen – Irnkofen – Sünching und Anbindung an den SPNV ■ Verknüpfung am Bahnhof Regenstauf (Anschluss SPNV): Verbindungen Steinsberg – Regenstauf und Nittenau – Marienthal – Regenstauf und Anbindung an den SPNV ■ Verknüpfung am Bahnhof Beratzhausen (Anschluss SPNV) Verbindung Hemau - Beratzhausen, mit Anschluss an den RE von/ nach Regensburg (sowie SPNV von/ nach Neumarkt – Nürnberg) ■ Verknüpfung am Bahnhof Köfering oder Hagelstadt (Anschluss SPNV) Verbindung Aufhausen und Pfakofen – Köfering/ Hagelstadt und Anbindung an den SPNV
Ergebnis	<p><u>Verknüpfung am Bahnhof Maxhütte-Haidhof:</u></p> <p>Verknüpfung von Busfahrten aus dem Bereich Kallmünz am Bahnhof Maxhütte-Haidhof mit SPNV in Rtg. Regensburg aufgrund der langen Fahrzeiten im Vergleich zu direkter Busanbindung mit Linie RVV-15 nicht zu empfehlen, allenfalls sehr geringes Fahrgastpotenzial für Verknüpfung mit SPNV in Richtung Schwandorf (aber auch hier günstige Fahrtmöglichkeiten mit RVV-Linie 41).</p> <p>Verknüpfung aus Teublitz und Burglengenfeld am Bahnhof Maxhütte-Haidhof mit SPNV in Rtg. Regensburg führt zu kürzeren Reisezeiten nach Regensburg, ist jedoch aufgrund der bestehenden Fahrplanlagen der RVV-Linie 41 und der SPNV-Strecke 855 nur mit zusätzlichen Fahrten zwischen Teublitz, Burglengenfeld und Maxhütte-Haidhof möglich (z. B. lastrichtungsbezogen).</p> <p><u>Verknüpfung am Bahnhof Sünching:</u></p> <p>Aufhausen ist mit Linie RVV-21 direkt an Regensburg angebunden sowie mit Umsteigen in Obertraubling an Neutraubling.</p> <p>Zu geringe Fahrgastpotenziale für ein regelmäßiges ÖPNV-Angebot von Aufhausen zum Bahnhof Sünching mit Verknüpfung zum SPNV nach Regensburg (Fahrzeiteinsparung von rund 15 bis 20 Minuten für Fahrgäste mit Ziel Regensburg Hauptbahnhof, bei anderen Zielen können geringere Einsparungen auftreten). Prüfung der Anbindung einzelner Fahrten im Berufsverkehr in Abhängigkeit des Fahrzeugumlaufs sinnvoll.</p> <p><u>Verknüpfung am Bahnhof Regenstauf:</u></p> <p>In Zusammenhang mit Orts-/ Nachbarortsverkehr Regenstauf (P4) zu prüfen.</p> <p><u>Verknüpfung am Bahnhof Beratzhausen:</u></p> <p>Hemau ist mit Linie RVV-28 direkt an Regensburg angebunden, Planungsmaßnahme sieht zusätzliche Schnellbus-Fahrten mit verkürzter Reisezeit auf der RVV-Linie 28 vor.</p> <p>Nennenswerte Potenziale für zusätzliche Verbindungen zum Bahnhof Beratzhausen mit Umstieg Richtung Regensburg sind darüber hinaus nicht</p>

Maßnahme R15	Verbesserung der Verknüpfung Bus/ Schiene, Verbesserte Anbindung der SPNV-Haltepunkte
	erkennbar, allenfalls geringe Fahrgastpotenziale für Verknüpfung mit dem SPNV in Richtung Neumarkt.
Fortsetzung Ergebnis	<p><u>Verknüpfung am Bahnhof Köfering oder Hagelstadt</u></p> <p>Der Bahnhof Köfering wird heute im Busverkehr nicht direkt bedient. Von der bestehenden Haltestelle Köfering Abzw. Bahnhof (an der B 15) besteht ein Fußweg von rund 400 Metern. Eine fahrplanmäßige Verknüpfung zwischen den Linien RVV-21 und 24 und dem SPNV ist derzeit aufgrund anderer Anschlussbindungen nicht möglich.</p> <p>Der Bahnhof Hagelstadt wird unmittelbar mit den Bussen der Linie RVV-21 und 24 erreicht, der Fußweg von der Haltestelle zum Bahnsteig beträgt hier nur wenige Meter.</p> <p>Die Buslinien RVV-21 und 24 übernehmen ferner auf ihrem Linienweg nach Regensburg die Erschließung der abseits der Bahnstrecke gelegenen Orte Alteglöfshaus und Köfering.</p> <p>Mit dem neuen SPNV-Fahrplankonzept ab Dezember 2011 wird das Fahrtenangebot auf der Schiene u. a. für die Bahnhöfe Köfering und Hagelstadt verdichtet. Die bestehenden Abfahrtszeiten der Buslinien liegen mit wenigen Ausnahmen rund 10 bis 20 Minuten vor den jeweiligen Abfahrtszeiten der Züge, so dass keine Umsteigemöglichkeiten bestehen. Der Fahrplan der Buslinien ist eingebunden in das bedarfsgerechte Linien- und Fahrplankonzept im südlichen Landkreis Regensburg, das u. a. vielfältige Verknüpfungsmöglichkeiten in Obertraubling zwischen den Linien RVV-20, 21, 22, 23, 24, 30 und 31 vorsieht und Umsteigeverbindungen z. B. von Aufhausen nach Neutraubling oder von Mintraching zur Universität Regensburg vorsieht.</p> <p>Eine Anpassung der Busfahrpläne für verbesserte Anschlussmöglichkeiten an den Bahnhöfen Köfering und/ oder Hagelstadt erfordert eine komplette Überplanung des genannten Bedienungskonzeptes für den Süden des Landkreises und würde sich nachteilig auf das mittlerweile bewährte ÖPNV-Angebot auswirken.</p>

Projekte Landkreis Regensburg

Projekt P1	Schulzeitstaffelung
Beschreibung	<p>Die Schulen beginnen derzeit am Standort Regensburg um 8.00 Uhr. Die Schulzeiten innerhalb der Stadt können zeitlich nicht entzerrt werden, da die Beförderung heute schon optimal realisiert ist.</p> <p>Eine Vorverlegung der Schulanfangszeiten außerhalb der Stadt Regensburg z. B. auf 7.30 Uhr reicht zeitlich nicht, um Schüler anschließend rechtzeitig nach Regensburg zu befördern (die Zeitspanne hierfür müsste mind. 45-60 Minuten betragen).</p> <p>Ferner werden die Schüler zu den unterschiedlichen Schulen in Regensburg und Neutraubling z. T. gemeinsam befördert. Deshalb ist auch keine kleinräumige Staffelung innerhalb dieses Bereichs sinnvoll.</p> <p>Durch eine Verlegung des Vorlesungsbeginns an Universität und Fachhochschule in Regensburg auf 9.00 Uhr könnte eine Entspannung der Situation zur HVZ morgens erreicht werden.</p> <p>Die Grobprüfung einer Schulzeitstaffelung außerhalb Regensburgs an einzelnen Standorten, z. B. für den Schulstandort Regenstauf wird empfohlen (so wie es heute bereits teilweise z. B. Nittendorf – Sinzing oder Mallersdorf/ Pfaffenberg – Oberroning vorhanden ist).</p>

Projekt P2	Überprüfung des Bedienungsangebotes und der erforderlichen Kapazitäten im Stadt-Umland-Verkehr Regensburg
Beschreibung	<p><u>Bereich Stadt-Umland-Verkehr:</u> ÖPNV zwischen Regensburg und den angrenzenden Gemeinden Pettendorf, Lappersdorf, Zeitlarn, Tegernheim, Wenzenbach, Neutraubling, Obertraubling, Pentling, Barbing und Sinzing</p> <p><u>Standards:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Mindestangebot: NVZ 60 Min.-Takt, HVZ 30 Min.-Takt, SVZ 120 Min.-Takt, - Fahrzeit in die Innenstadt Regensburg aus dem Hauptort max. 30 Minuten, - Kapazitätsobergrenze: grundsätzlich max. 70 % der max. zulässigen Stehplätze, - leistungsfähige Verbindung mit möglichst kurzen Fahrzeiten aus dem Stadt-Umland-Bereich in die Innenstadt Regensburg muss gewährleistet sein <p>Eine Neugestaltung des ÖPNV-Angebotes im Bereich Lappersdorf, Regendorf, Oppersdorf und Kareth soll nach dem Bau der Sallerner Regenbrücke (ggf. Neuordnung der Linien RVV-13, -14, -15 und -17) und der Ostumgehung (ggf. Neuordnung der Linien RVV-34 und -35) geprüft werden. Eine Neuordnung der Regionalbuslinien aus dem nördlichen Landkreis zum Hauptbahnhof/ ZOB ist nach der endgültigen Entscheidung über eine altstadtnahe Donauquerung zu prüfen.</p>

Projekt P3	Erreichbarkeit bedeutender Ziele in Regensburg/ Verbesserung der Verknüpfung
Beschreibung	<p>Für die Erreichbarkeit bedeutender Ziele innerhalb der Stadt Regensburg (z. B. Uni, Klinikum, DEZ) sollen neben dem Hbf./ Albertstraße weitere Verknüpfungspunkte zwischen Regionalverkehr und dem Stadtverkehr definiert und dem Fahrgast gegenüber kommuniziert werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stobäusplatz: Umstieg aus dem südlichen Landkreis in Richtung DEZ • Nordgaustraße/ Isarstraße: Umstieg aus dem nördlichen und östlichen Landkreis in Richtung Gewerbegebiete und nördliche Stadtteile Regensburgs • Nibelungenstraße: Umstieg aus Richtung Bad Abbach oder Sinzing zur Universität bzw. nach Prüfening • Weißenburgstraße in Richtung Osten <p>Erforderlich ist die Einführung einer Wegeleitung zwischen den verschiedenen Haltestellenpositionen sowie die Aufnahme von Hinweisen zu den Verknüpfungsmöglichkeiten in den Fahrplanmedien.</p>

Projekt P4	Prüfung der Einrichtung von Ortsverkehren unter Beteiligung der betroffenen Gemeinden zur besseren Erschließung und Verknüpfung mit dem regionalen Haupt- bzw. Ergänzungsnetz
Beschreibung	<p><u>Ortsverkehr in Beratzhausen</u></p> <p>Einführung eines Ortsverkehrs in Beratzhausen zur Behebung der Erschließungsdefizite (Bereich Pfarrer-Fichtl-Straße/ Michael- Wiendl-Straße/ Altenheim und Baugebiet Zehentberg) sowie zur besseren Anbindung der Wohngebiete an das Ortszentrum sowie an den Bahnhof.</p> <p>Zu prüfen ist eine Bedienung im Stundentakt mit Anbindung an den RE Richtung Regensburg (auch Zu- und Abbringer der Bahn aus Richtung Neumarkt gegeben), ggf. bedarfsgesteuert (AST/ Rufbus).</p>
Beschreibung	<p><u>Orts-/ Nachbarortsverkehr in Regenstauf</u></p> <p>Ausweitung des bestehenden Linienverkehrs Steinsberg – Regenstauf der Firma Dechant zur besseren Anbindung der Gemeindeteile Eitlbrunn, Steinsberg und Loch an den Gemeindehauptort.</p>
Beschreibung	<p><u>Ortsverkehr in Neutraubling</u></p> <p>Einführung eines Ortsverkehrs in Neutraubling zur Feinerschließung der Wohngebiete und des Gewerbegebiets Ost mit Verknüpfung zu den Linien RVV-30/ 31.</p> <p>Eine Aufteilung der Bedienungsangebote ist hier sinnvoll, sofern mit einem verkürzten und schnelleren Weg der Linien RVV-30 und 31 (nicht mehr über Haidauer Straße und Heising) eine entsprechende Optimierung des Fahrzeugeinsatzes einhergeht.</p> <p>Grundsätzlich kann jedoch die Grunderschließung von Neutraubling durch die Linien RVV-30 und -31 als ausreichend bewertet werden.</p>
Beschreibung	<p><u>Orts-/ Nachbarortsverkehr in Wenzelbach</u></p> <p>Einführung eines Ortsverkehrs in Wenzelbach zur Anbindung der anliegenden Orts- und Gemeindeteile als ergänzendes Angebot zum bestehenden Regionalbusangebot; Erschließung des Ortsteils Probstberg und verbesserte Anbindung der Orte Fussenberg, Thanhausen, Roith und Irlbach an Wenzelbach zur Verbesserung der Erschließungsqualität; Verknüpfung mit dem bestehenden Fahrtenangebot der Linie RVV-34.</p>
Beschreibung	<p><u>Orts-/ Nachbarortsverkehr in Schierling</u></p> <p>Einführung eines Ortsverkehrs in Schierling zur Anbindung der anliegenden Ortsteile als ergänzendes Angebot zum bestehenden Regionalbusangebot, auch als Zubringer zum Bahnhof Eggmühl; Verknüpfung und Abstimmung mit dem bestehenden Fahrtenangebot der RVV-Linie 25.</p>
Beschreibung	<p><u>Nachbarortsverkehr im Bereich Deuerling, Laaber, Beratzhausen und Hemau unter Berücksichtigung der freigestellten Schülerverkehre</u></p> <p>Prüfung der Überführung der freigestellten Schülerverkehre des Landkreises Regensburg und der Stadt Hemau zur Förderschule bzw. zur Hauptschule in Hemau in einen Linienverkehr als Grundlage für eine ÖPNV-Anbindung des Raumes zwischen Deuerling, Laaber, Beratzhausen und Hemau mit Zubringerfunktion zum Bahnhof Laaber oder Deuerling oder/ und zur Linie RVV-28.</p> <p>Verdichtung des Angebotes in den Zwischenzeiten für Fahrgäste im Jedermannverkehr</p>

Projekt P5	Überprüfung der Streckenführung des Regionalverkehrs in Regensburg
Beschreibung	Die bestehenden Streckenführungen der Regionalbuslinien im Stadtgebiet Regensburg sollen geprüft werden hinsichtlich der Erreichbarkeit relevanter Ziele sowie Verknüpfungsmöglichkeiten im Stadtverkehr.

Projekt P6	Verkehrliche und wirtschaftliche Prüfung von Verkehrsleistungen
Beschreibung	<p>Eine seriöse wirtschaftliche und verkehrliche Prüfung der Sinnhaftigkeit von Verkehrsleistungen erfordert die regelmäßige Erhebung von aussagefähigen Nachfrage- und Leistungsdaten.</p> <p>Dieses Projekt soll in Abstimmung mit Aufgabenträger bzw. Verkehrsunternehmen ergänzt werden.</p>

7.2.1.3 Lokale Maßnahmen Landkreis Schwandorf

Maßnahmen zur Behebung von Erschließungsdefiziten

Aus den Ergebnissen der Schwachstellenanalyse sowie aus den Anregungen der Aufgabenträger, der Gemeinden und der Verkehrsunternehmen sowie weiterer Beteiligter werden zur Behebung von Erschließungsdefiziten die im Folgenden beschriebenen Einzelmaßnahmen vorgeschlagen:

Maßnahme SAD1	Erschließung Burglengenfeld, Bulmare
Beschreibung	Das Freizeitbad Bulmare in Burglengenfeld ist ein überregionales Ziel und mit dem ÖPNV unzureichend erschlossen. Zu prüfen ist die Führung der Linie RVV-42 in Burglengenfeld über das Bulmare. Die Maßnahme steht in direktem Zusammenhang mit Maßnahmen SAD 3 und SAD4.
Bewertung	Die Linie RVV-42 schafft mit 4 bzw. 6 Fahrten die Anbindung des Freizeitbades im Innerortsverkehr, aus dem Raum Kallmünz und Regensburg/ Regenstauf sowie mit Umstieg am Bahnhof Maxhütte-Haidhof (vgl. Maßnahmen SAD3 und SAD4 aus dem nördlichen Bereich des Landkreises Schwandorf).
Ergebnis	In Zusammenhang mit Maßnahmen SAD3 und SAD4 ist zu prüfen, ob eine Anbindung des Bulmares in den bestehenden Fahrzeugumläufen möglich ist.

Maßnahmen zur Bedienungs- und Verbindungsqualität

Aus den Ergebnissen der Schwachstellenanalyse sowie aus den Anregungen der Aufgabenträger, der Gemeinden und der Verkehrsunternehmen sowie weiterer Beteiligter werden die im Folgenden beschriebenen Einzelmaßnahmen zur bedarfsorientierten Verbesserung der Bedienungs- und Verbindungsqualität vorgeschlagen:

Maßnahme SAD2	Zusätzliche Fahrten in Richtung OZ Regensburg zur Behebung der Bedienungsdefizite (Gemeinden > 1.000 EW)
Beschreibung	<p>Für die Erfüllung der Anforderungen im Leitbild fehlen auf folgenden Relationen einzelne Fahrten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nittenau (ca. 5.000 EW) – OZ Regensburg: es fehlen sechs Fahrtenpaare (Linie RVV-43) • Nittenau, Bergham (ca. 3.000 EW) – OZ Regensburg (10.00 Uhr und 16.00 Richtung Regensburg) <p>Es werden sechs zusätzliche Fahrtenpaare auf der Linie RVV-43 bis Regenstauf (Verknüpfung SPNV bzw. Linie RVV-41) vorgesehen.</p>
Bewertung	Die Stadt Nittenau ist in Richtung Regensburg unzureichend an den ÖPNV angebunden. Mit einer Verdichtung des heutigen Angebotes auf der Linie RVV-43 und der Anbindung auf die Bahn bzw. Linie RVV-41 wird insbesondere in Richtung Regensburg eine deutliche Verbesserung erreicht.
Ergebnis	Grundlegende Überprüfung und Abstimmung des Angebotes der Linien RVV-41, -42 und -43 unter Berücksichtigung der Nachfragepotenziale und der Wirtschaftlichkeit.

Maßnahme SAD3	Verbesserung der Anbindung des Städtedreiecks an den SPNV
Beschreibung	<p>Prüfung der Ausrichtung des Angebotes der Linie RVV-41 auf den SPNV am Bahnhof Maxhütte-Haidhof, ggf. Aufspaltung der Linie RVV-41 in mehrere Teilabschnitte mit unterschiedlicher Verkehrsfunktion.</p> <p>An der in den vergangenen Jahren infrastrukturell deutlich aufgewerteten Schnittstelle des Bahnhofs Maxhütte-Haidhof sollen aus dem Bereich Teublitz/ Burglengenfeld optimale Anschlüsse auf die Bahn Richtung Regensburg geschaffen werden.</p> <p>Für den Abschnitt Regenstauf – Maxhütte-Haidhof der Linie RVV-41 ist unter Berücksichtigung des Angebotes auf der Linie RVV-42 das Bedienungsangebot zu prüfen. Ggf. können hier Leistungen eingespart werden.</p> <p>Für die Erfüllung der Anforderungen an das regionale Hauptnetz fehlen auf der Relation Regenstauf – Schwandorf folgende Fahrten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • RVV-41: Fahrt zwischen 6 und 7 Uhr Richtung Regenstauf; Fahrt zwischen 6 und 7 Uhr Richtung Schwandorf <p>Der 30-Minuten-Takt zwischen Regensburg und Regenstauf soll erhalten bleiben.</p>
Bewertung	Die Ausrichtung der Linie RVV-41 im nördlichen Abschnitt auf den SPNV am Bahnhof Maxhütte-Haidhof mit kurzen Übergangszeiten verkürzt die Reisezeit nach Regensburg um ca. 15 Minuten.
Ergebnis	Grundlegende Überprüfung und Abstimmung des Angebotes der Linien RVV-41, -42 und -43 unter Berücksichtigung der Nachfragepotenziale und der Wirtschaftlichkeit – u. a. in Verbindung mit einem streng vertakteten und über einen längeren Zeitraum stabilen SPNV-Fahrplan in Maxhütte-Haidhof.

Maßnahme SAD4	Koordinierung des Angebotes auf den Linien RVV-41 und RVV-42 zwischen Regenstauf, Maxhütte-Haidhof und Burglengenfeld (Kallmünz)
Beschreibung	Die Linie RVV-42 übernimmt neben der Erschließung des Freizeitbades Bulmare (Maßnahme SAD1) die Anbindung des Bereiches Kallmünz nach Burglengenfeld und Regenstauf. Zu prüfen ist die Führung der Linie RVV-42 auf dem Linienweg der Linie RVV-41 zum Bahnhof Maxhütte-Haidhof sowie eine Verlegung der An- und Abfahrtszeiten mit Ausrichtung auf den SPNV in Richtung Schwandorf.
Bewertung	Die Linien RVV-41 und RVV-42 verkehren zwischen Regensburg und Ponholz auf fast identischem Linienweg und zu ähnlichen Zeiten. Eine Entzerrung der Fahrzeiten mit unterschiedlicher Ausrichtung bringt zusätzliche Fahrt- und Verknüpfungsmöglichkeiten.
Ergebnis	Grundlegende Überprüfung und Abstimmung des Angebotes der Linien RVV-41, -42 und -43 unter Berücksichtigung der Nachfragepotenziale und der Wirtschaftlichkeit.

7.2.1.4 Lokale Maßnahmen Landkreis Cham

Maßnahmen zur Behebung von Erschließungsdefiziten

Aus den Ergebnissen der Schwachstellenanalyse sowie aus den Anregungen der Aufgabenträger, der Gemeinden und der Verkehrsunternehmen sowie weiterer Beteiligter werden zur Behebung von Erschließungsdefiziten die im Folgenden beschriebenen Einzelmaßnahmen vorgeschlagen:

Maßnahme CHA1	Erschließung Gemeinde Zell, OT Beucherling
Beschreibung	<p>Die nachfolgend genannten Bereiche (Siedlungsbereiche mit mehr als 200 Einwohner als Ergebnis der Schwachstellenanalyse) sind nicht oder zum Teil nur durch einzelne Schulfahrten erschlossen, die für den Jedermannverkehr jedoch keine ausreichende Verkehrsbedienug darstellen. Laut Leitbild <u>sollen</u> Orte mit 200 – 1.000 Einwohnern mit 4 – 6 Fahrtenpaaren erschlossen werden. Als Ziel wird die Anbindung mit mindestens vier Fahrtenpaaren (montags – freitags, auch an schulfreien Tagen) formuliert.</p> <p><u>Anbindung Gemeinde Zell, Ortsteil Beucherling</u></p> <p>Linie 220 verkehrt mit ein bzw. zwei Fahrten in Willetstetten, ca. 1 km von Beucherling entfernt. Eine Führung der Linie 220 über Beucherling (ca. 230 EW) ist zu prüfen. Die Linie 220 übernimmt die Zubringerfunktion zur Linie RVV-34.</p>
Ergebnis	<p>Befahrbarkeit und Wendemöglichkeit in Beucherling sind zu prüfen.</p> <p>Umlauftechnische Möglichkeiten zur Fahrzeitverlängerung sind zu prüfen.</p>

Maßnahmen zur Verbesserung der Bedienungs- und Verbindungsqualität

Aus den Ergebnissen der Schwachstellenanalyse sowie aus den Anregungen der Aufgabenträger, der Gemeinden und der Verkehrsunternehmen sowie weiterer Beteiligter werden die im Folgenden beschriebenen Einzelmaßnahmen zur bedarfsorientierten Verbesserung der Bedienungs- und Verbindungsqualität vorgeschlagen:

Maßnahme CHA2	Verbesserung des ÖPNV-Angebotes zwischen Falkenstein und Regensburg
Beschreibung	<p>Heute gibt es auf der Linie RVV-5 3 direkte Fahrtenpaare zwischen Falkenstein und Regensburg sowie auf der Linie RVV-34 6 bzw. 7 Fahrten (10 Minuten kürzere Fahrzeit). Lücken bestehen montags bis freitags in Richtung Regensburg gegen 11.00 Uhr und 16.00 Uhr sowie in Richtung Falkenstein gegen 10.00 Uhr und 15.00 Uhr.</p> <p><u>Maßnahmenvorschlag 1:</u> Zusätzliche Fahrten zwischen Falkenstein und Wiesent über Brennberg mit Verknüpfung zur RVV-5 in Wiesent oder zur RVV-36/ 37 in Brennberg.</p> <p><u>Maßnahmenvorschlag 2:</u> Verlängerung der Fahrten auf der Linie RVV-34 von Zell bzw. Bernhardswald nach Falkenstein zu den relevanten Zeiten.</p>
Bewertung	Durch die angegebenen Maßnahmenvorschläge wird das Bedienungsangebot zwischen Falkenstein und dem Oberzentrum Regensburg verbessert.
Ergebnis	Ggf. in Zusammenhang mit der Anbindung von Wiesenfelden an Wörth (Projekt P1 des Landkreises Straubing-Bogen) zu prüfen.

7.2.1.5 Lokale Maßnahmen Landkreis Straubing-Bogen und Stadt Straubing

Maßnahmen zur Behebung von Erschließungsdefiziten

Aus den Ergebnissen der Schwachstellenanalyse sowie aus den Anregungen der Aufgabenträger, der Gemeinden und der Verkehrsunternehmen sowie weiterer Beteiligter werden zur Behebung von Erschließungsdefiziten die im Folgenden beschriebenen Einzelmaßnahmen vorgeschlagen:

Maßnahme SR1	Erschließung Mallersdorf-Pfaffenberg, Bereich Josef-Feldschmidt-Straße/ Josef-Bräu-Straße/ Hochstraße
Beschreibung	Der Bereich Josef-Feldschmidt-Straße/ Josef-Bräu-Straße/ Hochstraße in Mallersdorf-Pfaffenberg wird fast ausschließlich mit Schulverkehr bedient. Folgende Linien könnten zur Behebung des Erschließungsdefizites herangezogen werden: VSL-35, -36, -37, -38, -39, -41, -43, -46 oder -47.
Ergebnis	Es liegt kein ausreichendes Fahrgastpotenzial für ein tagesdurchgängiges Bedienungsangebot vor. Die Erschließung im Schulverkehr wird als ausreichend betrachtet, eine Verdichtung des Fahrtenangebotes wird daher nicht empfohlen.

Maßnahme SR2	Erschließung Straubing, Tiergarten
Beschreibung	Der Tiergarten in Straubing wird mit der Linie VSL-25 (LK Straubing-Bogen) mit 6 bzw. 7 Fahrten bedient. Am Bahnhof bestehen Umsteigemöglichkeiten zum SPNV, zum Stadtverkehr Straubing und zum Regionalverkehr. Am Vormittag gibt es keine sinnvolle Möglichkeit zum Tiergarten zu kommen.
Ergebnis	Zu prüfen sind zusätzliche Fahrtmöglichkeiten vom Bahnhof zum Tiergarten gegen 9.00 Uhr und 11.00 Uhr.

Maßnahmen zur Verbesserung der Bedienungs- und Verbindungsqualität

Aus den Ergebnissen der Schwachstellenanalyse sowie aus den Anregungen der Aufgabenträger, der Gemeinden und der Verkehrsunternehmen sowie weiterer Beteiligter werden die im Folgenden beschriebenen Einzelmaßnahmen zur bedarfsorientierten Verbesserung der Bedienungs- und Verbindungsqualität vorgeschlagen:

Maßnahme SR3	Zusätzliche Fahrten in Richtung Regensburg zur Behebung der Bedienungsdefizite (Gemeinden > 1.000 EW)
Beschreibung	Für die Erfüllung der Anforderungen im Leitbild fehlen auf folgenden Relationen einzelne Fahrten: <ul style="list-style-type: none"> • Atting (ca. 1.500 EW) –Regensburg (VSL-25): gegen 10.00 und 12.00 Uhr Richtung Regensburg, gegen 9.00 Uhr Richtung Atting • Kirchroth (ca. 3.500 EW) –Regensburg (VSL-4): gegen 10.00 und 11.00 Uhr Richtung Regensburg, gegen 9.00, 10.00 und 15.00 Uhr Richtung Kirchroth • Rain (ca. 2.000 EW) –Regensburg (VSL-25): gegen 10.00 und 12.00 Uhr Richtung Regensburg, gegen 9.00 Uhr Richtung Rain
Ergebnis	Es liegt kein ausreichendes Fahrgastpotenzial für ein tagesdurchgängiges Bedienungsangebot vor. Eine Verdichtung des Fahrtenangebotes wird daher nicht empfohlen.

Maßnahme SR4	Verbesserung der Verbindung von Mallersdorf-Pfaffenberg nach Regensburg
Beschreibung	Heute findet die Verbindung nach Regensburg weitgehend mit dem SPNV über den Bahnhof Radldorf statt. Um die Verbindungsqualität zu verbessern könnten zusätzliche Fahrten im Busverkehr von Mallersdorf-Pfaffenberg zum Bahnhof Eggmühl (VSL-43) eingerichtet werden.
Ergebnis	Im Vergleich zur bestehenden Verbindung über Radldorf ist die Reisezeit nur geringfügig kürzer. Relevante zusätzliche Fahrgastpotenziale werden nicht gesehen, die Einrichtung zusätzlicher Fahrten im Busverkehr werden daher nicht empfohlen.

Maßnahme SR5	Verknüpfungssituation in Wörth
Beschreibung	Es bestehen Umsteigemöglichkeiten der Linien VSL-4 mit der Linie RVV-5 in Wörth bzw. Wiesent, die aus den Fahrplaninformationen nicht hervorgehen.
Ergebnis	Darstellung der bestehenden Umsteigemöglichkeiten in den Fahrplaninformationen.

Maßnahme SR6	Verbindung über Pfatter Richtung Regensburg
Beschreibung	Zur Verbesserung des Bedienungsangebotes aus dem Landkreis Straubing-Bogen Richtung Regensburg könnten einzelne Fahrten der Linie VSL-25 bis Pfatter verlängert werden und dort mit Fahrten der Linie RVV-33 verknüpft werden.
Ergebnis	Es liegt kein ausreichendes Fahrgastpotenzial für ein tagesdurchgängiges Bedienungsangebot vor. Eine Verdichtung des Fahrtenangebotes wird daher nicht empfohlen. Darstellung der bestehenden Umsteigemöglichkeiten in den Fahrplaninformationen.

Maßnahme SR7	Verknüpfungssituation am Bahnhof Straubing
Beschreibung	Ausrichtung der Stadtverkehrslinien auf den SPNV von/ nach Regensburg mit kurzen Übergangszeiten: Prüfung der Verschiebung der Taktlage um wenige Minuten, damit aus allen Richtungen bessere Übergangszeiten auf den SPNV erreicht werden können.
Bewertung	Mit kurzen Übergangszeiten im Stadtverkehr Straubing wird die Anbindung von/ nach Regensburg im Einzugsbereich des Stadtverkehrs verbessert.
Ergebnis	Prüfung der Verlegung der Abfahrtszeiten im Stadtbusverkehr für bessere Anschlüsse zum SPNV von und nach Regensburg

Projekte Landkreis Straubing-Bogen

Projekt P1	Bedienungsangebot zwischen Wiesenfelden und Wörth
Beschreibung	Zwischen Wiesenfelden und Wörth sollen zusätzliche Fahrten vorgesehen werden, die in Wörth mit der Linie RVV-5 verknüpft werden. Es werden je ein Fahrtenpaar am Vormittag (gegen 11.00 Uhr) und am Nachmittag gegen 15.00 Uhr vorgesehen. Diese Fahrten verstärken zum einen das ÖPNV-Angebot aus Wiesenfelden in Richtung Regensburg sowie zum anderen die Verbindung zwischen den Orten Wiesenfelden und Wörth (Anbindung Altenheim).
Bewertung	Das Bedienungsangebot zwischen Wiesenfelden und Wörth – Regensburg wird durch die Schließung von Bedienungslücken verbessert.
Weitere Prüfung	Geprüft werden soll auch die Anbindung von Falkenstein an Wörth und damit Richtung Regensburg (Prüfauftrag für Landkreis Straubing-Bogen und Regensburg). Hinweis: Umsetzung ist zum 1.2.2010 erfolgt.

7.2.1.6 Lokale Maßnahmen Landkreis Kelheim

Maßnahmen zur Verbesserung der Bedienungs- und Verbindungsqualität

Aus den Ergebnissen der Schwachstellenanalyse sowie aus den Anregungen der Aufgabenträger, der Gemeinden und der Verkehrsunternehmen sowie weiterer Beteiligter werden die im Folgenden beschriebenen Einzelmaßnahmen zur bedarfsorientierten Verbesserung der Bedienungs- und Verbindungsqualität vorgeschlagen:

Maßnahme KEH1	Zusätzliche Fahrten in Richtung Regensburg zur Behebung der Bedienungsdefizite (Gemeinden > 1.000 EW)
Beschreibung	<p>Für die Erfüllung der Anforderungen im Leitbild fehlen auf folgenden Relationen einzelne Fahrten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abensberg, Offenstetten (ca. 2.000 EW) – Abensberg Bahnhof (zusätzliche Fahrt gegen 10 Uhr Richtung Regensburg) • Abensberg, Sandharlanden (ca. 1.000 EW) – Abensberg Bahnhof (Fahrt gegen 10 Uhr Richtung Regensburg, Verschiebung einer Fahrt) • Neustadt a. d. D., Bad Gögging (ca. 1.800 EW) – Neustadt a. d. D. Bahnhof (Fahrt gegen 10 Uhr Richtung Regensburg durch Verschiebung einer Fahrt, zusätzliche Fahrt gegen 18 Uhr Richtung Bad Gögging) • Neustadt a. d. D., Mühlhausen (ca. 1.000 EW) – Neustadt a. d. D. Bahnhof (zusätzliche Fahrt gegen 10 Uhr und ggf. gegen 15 Uhr (Prüfung der Nachfragepotenziale) Richtung Regensburg, zusätzliche Fahrten gegen 9 und 18 Uhr Richtung Mühlhausen) • Neustadt a. d. D., Schwaig (ca. 1.000 EW) – Neustadt a. d. D. Bahnhof (zusätzliche Fahrten gegen 10 und 16 Uhr Richtung Regensburg, gegen 9 Uhr Richtung Schwaig) • Rohr (ca. 2.000 EW) – Abensberg Bahnhof oder Saal a. d. Donau Bahnhof (Fahrt Richtung Regensburg gegen 9 Uhr durch Verschiebung) <p>Es werden zusätzliche Fahrten zu den nächstgelegenen Verknüpfungspunkten mit regelmäßig verkehrenden Linien vorgesehen. Ggf. sind diese Fahrten bedarfsgesteuert mit AST durchzuführen.</p>
	<p>Für die Erfüllung der Anforderungen an das regionale Hauptnetz fehlen auf der Relation Kelheim – Saal a. d. D. (Regensburg) folgende durchgängige Fahrten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • VLK-1/ 2: Fahrt zwischen 13 und 14 Uhr Richtung Kelheim; Fahrt zwischen 12 und 13 Uhr Richtung Saal a. d. D. (mit Verknüpfung zum SPNV von und aus Richtung Regensburg) <p>In den genannten Bedienungslücken verkehren speziell auf den Schülerverkehr ausgerichtete Fahrten sowie Fahrten der Linien VLK-3 und -6. Dabei ist eine Verknüpfung mit dem SPNV zu prüfen.</p>
Bewertung	Durch die Schließung der Bedienungslücken entsteht ein stündliches bzw. zweistündliches Fahrtenangebot auf den genannten Relationen.

Maßnahme KEH2	Verknüpfungssituation am Bahnhof Abensberg
Beschreibung	Ausrichtung der regionalen Linien auf den SPNV mit kurzen Übergangszeiten unter Berücksichtigung des neuen SPNV-Konzeptes. In Richtung Regensburg besteht die Möglichkeit, mit kurzen Wendezeiten der Busse und optimalen Übergangszeiten für die Fahrgäste, den Busverkehr optimal an den SPNV anzubinden. Prüfung der Verknüpfung einzelner Fahrten der Linien VLK-6, -7, -10, -12 und -28 .
Bewertung	Eine verlässliche Verknüpfungssituation (Anschlussicherung) mit kurzen Übergangszeiten zwischen den Verkehrsmitteln verbessert die Verbindungsqualität im ÖPNV und verkürzt die Reisezeiten.
Ergebnis	Verbesserungen der tlw. langen Übergangszeiten sinnvoll (Beachtung übergeordneter Bindungen auf den einzelnen Fahrten). Beachtung der Anschlüsse zum SPNV von und nach Ingolstadt. Berücksichtigung des neuen SPNV-Bedienungskonzepts von Agilis.

Maßnahme KEH3	Verknüpfungssituation am Bahnhof Neustadt a. d. D.
Beschreibung	Ausrichtung der regionalen Linien auf den SPNV mit kurzen Übergangszeiten unter Berücksichtigung des neuen SPNV-Konzeptes. In Neustadt a. d. D. gibt es eine Zugkreuzung, wodurch beide Richtungen im SPNV angebunden werden können. Prüfung der Verknüpfung der Linien VLK-7 und -34 .
Bewertung	Eine verlässliche Verknüpfungssituation (Anschlussicherung) mit kurzen Übergangszeiten zwischen den Verkehrsmitteln verbessert die Verbindungsqualität im ÖPNV und verkürzt die Reisezeiten.
Ergebnis	Verbesserungen der tlw. langen Übergangszeiten sinnvoll (Beachtung übergeordneter Bindungen auf den einzelnen Fahrten). Beachtung der Anschlüsse zum SPNV von und nach Ingolstadt. Berücksichtigung des neuen SPNV-Bedienungskonzepts von Agilis.

Maßnahme KEH4	Einrichtung von Schnellbusfahrten Kelheim – Regensburg
Beschreibung	<p>Einrichtung einer Schnellbusverbindung Kelheim – Regensburg mit drei Fahrtenpaaren, jeweils lastrichtungsbezogen zur umsteigefreien Verbindung nach Regensburg.</p> <p>Die Fahrten sollen zur Verdichtung der Schienenverbindung morgens in Richtung Regensburg, mittags/ nachmittags aus Richtung Regensburg durchgeführt werden. Parallelverkehr zur Schiene ist zu vermeiden.</p> <p>Linienweg: Kelheim, Wöhrdplatz – Regensburg (Einbeziehung der Orte Saal a. d. D., Bad Abbach sowie Linienführung in Regensburg ist zu prüfen).</p>
Bewertung	<p>Das stündliche Angebot auf der Schiene würde durch die SchnellBus-Fahrten in den entsprechenden Zeitlagen auf ein halbstündliches Angebot verdichtet. Für den Fahrgast ergibt sich eine nur geringfügige Reduzierung der Reisezeit mit dem Schnellbus (Übergangszeit am Bahnhof Saal a. d. D. entfällt).</p>
Ergebnis	<p>Insgesamt besteht über die Umsteigeverbindung in Saal a. d. D. mit dem SPNV ein gutes Angebot von Kelheim nach Regensburg. Für den zusätzlichen Schnellbus wird ein eher geringes Nachfragepotenzial erwartet, dem relativ hohe Kosten gegenüberstehen. Eine Umsetzung wird daher nicht empfohlen.</p>

Maßnahme KEH5	Anbindung von Kelheim-Affecking
Beschreibung	<p>Der Stadtteil Affecking der Stadt Kelheim wird über die Haltestellen evang. Kirche und Schützenheim (regelmäßige Bedienung durch Linien VLK-1, -6, -7 und -10) sowie über die Haltestelle Giselastraße/ Abzw. Bertholdstraße (ein Fahrtenpaar der Linie VLK-10) mit dem ÖPNV angebunden.</p> <p>Die Siedlungsstruktur in Affecking ist durch eine wenig dichte Einzelhausbebauung mit großen Grünflächen gekennzeichnet, die nach Süden hin in der Dichte weiterhin abnimmt. Ein großer Teil der Einwohner ist durch die Haltestellen entlang der Affeckinger Straße gut erschlossen.</p> <p>Die Siedlungsbereiche liegen innerhalb eines Erschließungsradius von 700 m zu den regelmäßig bedienten Haltestellen und stellen somit kein Erschließungsdefizit gemäß Leitbild dar (mit Ausnahme des Bereiches Ziegeleiweg/ Bergstraße/ Lehmweg liegen die Siedlungsbereiche in einem Erschließungsradius von weniger als 500 m zu den Haltestellen). Die topographische Situation vor Ort erschwert jedoch die Zugänglichkeit der Haltestellen und stellt insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen ein Hindernis dar.</p>
Varianten und Bewertung	<p>Folgende Bedienungsvarianten sind möglich:</p> <p><u>Variante 1: Führung der Linie 1 über Bergstraße und Giselastraße</u> mit einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich Bergstraße. Für eine regelmäßige (stündliche) Bedienung durch die Linie 1 besteht kein ausreichendes Einwohner- und Nachfragepotenzial. Die damit verbundene Fahrzeitverlängerung der Linie 1 auf der regionalen Achse Kelheim – Saal a. d. D. hätte gravierende Nachteile für durchfahrende Fahrgäste sowie Auswirkungen auf die Umlaufgestaltung.</p> <p>→ Nachteile überwiegen deutlich gegenüber den zu erwartenden vergleichsweise geringen Nachfragepotenzialen.</p> <p><u>Variante 2: Einrichtung eines eigenständigen Bedienungsangebotes</u> zwischen Affecking und Kelheim Wöhrdplatz. Das Angebot mit 4 zusätzlichen Fahrtenpaaren, ggf. als bedarfgesteuerte Bedienungsweise (TaxiBus), stellt eine ausreichende Ergänzung des bestehenden Linienangebotes dar.</p> <p>→ Angebot von 4 Fahrtenpaaren ist ausreichend für die grundlegenden Mobilitätsbedürfnisse</p>
Ergebnis	<p>Grundsätzlich besteht im Bereich Affecking kein Erschließungsdefizit im Sinne des Leitbildes.</p> <p>Das Nachfragepotenzial der Bereiche, von denen ein weiterer Fußweg zu den Haltestellen im Linienverkehr besteht, ist als eher gering einzuschätzen.</p> <p>Aufgrund der Wirtschaftlichkeit ist ein Bedienungsangebot, das die grundlegenden Mobilitätsbedürfnisse abdeckt (4 Fahrtenpaare), ausreichend. Die Einrichtung ist im Rahmen eines Ortsverkehrs Kelheim zu prüfen.</p>

Projekte Landkreis Kelheim

Projekt P1	Einrichtung von Ortsverkehren zur besseren Erschließung und Verknüpfung mit dem übrigen Busverkehr und zum SPNV
Beschreibung	<u>Einführung eines Orts-/Nachbarortsverkehrs in Kelheim</u> Einführung eines Ortsverkehrs in Kelheim zur Behebung der Erschließungsdefizite (Auffecking) sowie zur Anbindung der Wohngebiete an das Ortszentrum, die Einkaufsstandorte und weitere ÖPNV-relevante Ziele (z. B. Krankenhaus) und die Regionalbuslinien zum Bahnhof Saal a. d. Donau. Durchführung ggf. als bedarfsgesteuertes Bedienungssystem.
Beschreibung	<u>Einführung eines Orts-/Nachbarortsverkehrs in Neustadt a. d. D./Abensberg</u> Einführung eines Ortsverkehrs in Neustadt a. d. D. und Abensberg zur Anbindung der Wohngebiete an das Ortszentrum, die Einkaufsstandorte und weitere ÖPNV-relevante Ziele (z. B. Seniorenheime) sowie an die übrigen Regionalbuslinien und an die Bahnhöfe. Durchführung ggf. als bedarfsgesteuertes Bedienungssystem.
Beschreibung	<u>Einführung eines Orts-/ Nachbarortsverkehrs in Langquaid</u> Einführung eines Ortsverkehrs in Langquaid zur Anbindung der Wohngebiete an das Ortszentrum, die Einkaufsstandorte und weitere ÖPNV-relevante Ziele sowie an die übrigen Regionalbuslinien. Durchführung ggf. als bedarfsgesteuertes Bedienungssystem.

Projekt P2	Korridorfahrpläne im Landkreis Kelheim
Beschreibung	In bestimmten Korridoren im Landkreis Kelheim verkehren verschiedene Linien, die im Fahrplanbuch einzeln dargestellt sind. Auf den relevanten Relationen sollen Korridorfahrpläne (linienübergreifend) vorgesehen werden.
Bewertung	Die Darstellung von Korridorfahrplänen ermöglicht es dem Fahrgast sämtliche Fahrtmöglichkeiten in einem bestimmten Korridor auf einen Blick zu erkennen unabhängig von der Linie.

7.2.1.7 Lokale Maßnahmen Landkreis Neumarkt

Maßnahmen zur Verbesserung der Bedienungs- und Verbindungsqualität

Aus den Ergebnissen der Schwachstellenanalyse sowie aus den Anregungen der Aufgabenträger, der Gemeinden und der Verkehrsunternehmen sowie weiterer Beteiligter werden die im Folgenden beschriebenen Einzelmaßnahmen zur bedarfsorientierten Verbesserung der Bedienungs- und Verbindungsqualität vorgeschlagen¹⁹⁷:

Maßnahme NM1	Zusätzliche Fahrten in Richtung OZ Regensburg zur Behebung der Bedienungsdefizite (Gemeinden > 1.000 EW)
Beschreibung	<p>Für die Erfüllung der Anforderungen im Leitbild fehlen auf folgenden Relationen einzelne Fahrten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hohenfels (ca. 2.000 EW) – OZ Regensburg (VGN-548) (Fahrt gegen 10 Uhr Richtung Regensburg, Fahrten gegen 10 und 14 Uhr Richtung Hohenfels) • Lupburg (ca. 2.400 EW) – OZ Regensburg (div. Linien) (Fahrt gegen 15 Uhr Richtung Regensburg, Fahrten gegen 14 und 18 Uhr Richtung Lupburg) <p>Es werden zusätzliche Fahrten zu den nächstgelegenen Verknüpfungspunkten mit regelmäßig verkehrenden Linien vorgesehen. Ggf. sind diese Fahrten bedarfsgesteuert mit AST durchzuführen.</p>
Ergebnis	Berücksichtigung/ Abstimmung der Maßnahmen im lokalen NVP des Landkreises Neumarkt.

¹⁹⁷ Im aktuellen lokalen Nahverkehrsplan des Landkreises Neumarkt sind abweichende Anforderungen an die Bedienungsqualität zugrunde gelegt. Die hier definierten Anforderungen stellen einen einheitlichen Bewertungsmaßstab für den gesamten Regionalen Nahverkehrsraum Regensburg dar. Es ist im Einzelfall in Abhängigkeit der jeweiligen Rahmenbedingungen zu prüfen, welche Anforderungen angewendet werden.

Maßnahme NM2	Verknüpfungssituation am Bahnhof Parsberg
<p>Beschreibung</p>	<p>Am Bahnhof Parsberg sind bisher die Anschlüsse zwischen Bus und SPNV in Richtung Neumarkt bzw. Nürnberg priorisiert. Das neue SPNV-Konzept „Regensburger Stern“ ermöglicht eine optimierte Ausrichtung des Busverkehrs auf die Schiene in beide Richtungen nach Neumarkt und Regensburg. Mit dem neuen SPNV-Konzept entsteht am Bahnhof Parsberg eine Zugkreuzung, wodurch SPNV-Anschlüsse in beide Richtungen möglich sind.</p> <p>Ferner sind verbesserte Anschlüsse zum RegionalExpress von/ nach Regensburg insbesondere für die Relation Hohenfels – Parsberg – Regensburg zu prüfen (VGN-Linie 548). Mit einer optimierten Umsteige Verbindung kann hier eine Fahrzeit von rund 45 Minuten erzielt werden (zum Vergleich: RVV-Linie 15 über Kallmünz mit einer Fahrzeit von 70 Minuten zwischen Hohenfels und Regensburg).</p>
<p>Ergebnis</p>	<p>Prüfung der Verlegung einzelner Fahrten der Linien VGN-530, -531, -543, -548, ggf. auch Fahrten im Schulverkehr prüfen; Vorhandene Anschlüsse in Richtung Neumarkt und Nürnberg sollen sich nicht wesentlich verschlechtern.</p> <p>Beachtung des Schülerverkehrs.</p>

7.2.2 Fahrgastinformation und Marketing

Maßnahme F1	Maßnahmen zur Fahrgastinformation und zum Marketing
Beschreibung	<p>Zur Verbesserung der Fahrgastinformation sollen folgende Maßnahmen vorgesehen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Fahrgastinformation (Liniennetz, Tarif, Fahrplan) für den gesamten Nahverkehrsraum (für Fahrgäste, die sich im Nahverkehrsraum außerhalb des RVV bewegen) • Fahrgastinformation in Fahrzeugen und an Haltestellen • Orts- und Regionalfahrpläne (Korridorfahrpläne) • Graphische Liniennetzpläne im Regionalverkehr (ggf. korridor-/bereichsbezogen) • Internetauftritt für den Nahverkehr im Nahverkehrsraum • Mobilitätserziehung an Schulen • Mobilitätsberatung • Echtzeitauskunft über Internet und Handy • Dynamische Fahrgastinformation an aufkommensstarken Haltestellen im Regionalverkehr <p>Maßnahmen gelten für den gesamten Regionalen Nahverkehrsraum Regensburg (Sofern in Teilbereichen einzelne Punkte bereits realisiert sind, sind dort keine weiteren Maßnahmen vorzusehen).</p>
Bewertung	<p>Die Darstellung der aktuellen Abfahrtszeiten der Busse im Regionalbusverkehr informiert die Fahrgäste über die tatsächliche Wartezeit und damit auch über eventuelle Verspätungen. Die Aufnahme dieser Ist-Zeiten soll daher für die Busse des Regionalverkehrs (wie bereits bei den Stadtbussen erfolgt) eingeführt werden. An aufkommensstarken Haltestellen im Regionalverkehr sollen Anzeigetafeln mit dynamischer Fahrgastinformation aufgestellt werden.</p> <p>Informationen über die aktuelle Fahrplanlage gehören zu den wesentlichen und am meisten nachgefragten Informationen der Fahrgäste im ÖPNV. Hierzu gehören auch Informationen über eventuelle Verspätungen einzelner Busse, die nur über die Aufnahme der Ist-Zeiten abgebildet werden können.</p> <p>Anhand von leicht verständlichen Liniennetzplänen ist eine Orientierung im ÖPNV gerade für Neukunden leichter zu erreichen. Diese Pläne sollten an Haltestellen und in Fahrzeugen ausgehängt werden.</p> <p>Informationen zum ÖPNV-Angebot im Nahverkehrsraum sind insbesondere für diejenigen Fahrgäste hilfreich, die z. B. am Wochenende auch Verbindungen nutzen, die über den gewohnten Bereich (auch der gewohnten Information zum ÖPNV-Angebot) hinausgehen.</p>
Ergebnis	<p>Maßnahme ist in Zusammenarbeit mit den beteiligten Stellen abzustimmen.</p>

Projekt F2	Einführung eines einheitlichen Erscheinungsbildes im Regionalverkehr (corporate design)
Beschreibung	Einheitliche Kennzeichnung im Regionalverkehr, z. B. mit Aufkleber, Logo, Schriftzug an der Dachreling, sowie einheitliche Verwendung von Produkt- und Qualitätsbeschreibungen in den Fahrgastinformationsmedien
Bewertung	Ziel ist, mit dieser Maßnahme den Wiedererkennungswert des Regionalbusverkehrs im Nahverkehrsraum zu stärken. In Zusammenhang mit der Produktprofilierung (Regiobus, Freizeitbus, Schnellbus) sollen bestimmte Verbindungen und ÖPNV-Angebote hervorgehoben und in allen Fahrgastinformations- und Marketingmedien einheitlich beworben werden.
Ergebnis	Für den Regionalverkehr im Nahverkehrsraum soll ein umfassendes Marketingkonzept erstellt werden.

7.2.3 Tarif und Vertrieb

Maßnahme T1	Verbesserungen im Tarif- und Vertriebssystem im Nahverkehrsraum, Ausweitung und Überprüfung des Tarif- und Ticketangebotes
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> • Einführung eines einheitlichen Tarifs im regionalen Nahverkehrsraum Regensburg • Einführung innovativer Tarifangebote (z. B. elektronisches Ticketing, Handyticket etc.) • Prüfung der Tarifstruktur im RVV hinsichtlich Tarifungerechtigkeiten • Beibehaltung des dichten Netzes an Vorverkaufsstellen im RVV-Gebiet • Einrichtung zusätzlicher Vorverkaufsstellen im übrigen Nahverkehrsraum • Schulung der Mitarbeiter in den Vorverkaufsstellen sowie an der Telefonauskunft zu Angeboten, die den gesamten Nahverkehrsraum betreffen
Bewertung	Für den gesamten Nahverkehrsraum sind einheitliche Tarifbestimmungen anzustreben. Für den Fahrgast soll es möglichst einfach sein, einen Fahrschein für eine Relation zu kaufen, die mehrere Aufgabenträger oder Verkehrsunternehmen umfasst. Spezielle Ticketangebote z. B. im Freizeitverkehr erhöhen das Fahrgastpotenzial.
Ergebnis	Maßnahme ist in Zusammenarbeit mit den beteiligten Verkehrsunternehmen abzustimmen.

7.2.4 Infrastrukturmaßnahmen

„Musterhaltestelle“

Ausstattung	Standardhaltestelle	Haltestelle mit hoher Freqüenzierung (ab ca. 250 Ein- und Aussteigern pro Tag)	Haltestelle mit Verknüpfungsfunktion
Haltestellenmast mit Haltestellenzeichen (Schild)	■	■	■
Fahrgastinformation			
Fahrplan	■	■	■
Linienetzplan	□	■	■
Informationen zur Tarifstruktur	□	■	■
Umgebungsplan	-	□	■
Wegweiser zur Verknüpfungssituation	-	-	■
Fahrscheinautomat	-	□	□
Dynamische Fahrgastinformation	-	-	□
Komfort, Kundenservice und Sauberkeit			
Abfalleimer	□	■	■
Sitzgelegenheit	□	■	■
Witterungsschutz	□	■	■
Beleuchtung	-	■	■
Uhr	-	□	■
Notruf/ Telefon	-	□	□
Barrierefreiheit und Verknüpfungssituation			
Barrierefreiheit (Zugang und Ausstattung)	□	■	■
Bike-and-ride-Anlagen	-	□	□
ggf. Park-and-ride-Anlagen	-	□	□

Erläuterung:

- Grundausrüstung
- ggf. Zusatzausrüstung

„Musterfahrzeug“

Ausstattung	Fahrzeug ausschließlich/überwiegend im Schulverkehr	Standardfahrzeug im Regionalverkehr	RegioBus-Fahrzeug
Haltewunschasten und „Wagen hält“-Anzeige	■	■	■
möglichst hohes Sitzplatzangebot	■	■	■
akustische Haltestellenansage	-	■	■
optische Haltestellenanzeige	-	■	■
Sondernutzungsfläche für Kinderwagen/ Rollstuhl	-	■	■
Liniennetzplan	-	■	■
Bildschirm mit Fahrgastinformation (z. B. Anzeige Linienweg, Anschlüsse, aktuelle Fahrplan- oder Linienwegänderungen, Verspätungen)	-	■	■
möglichst Niederflurtechnik und Rampe	-	■	■
einheitliches Erscheinungsbild im Regionalbusverkehr (corporate design, Logo oder Schriftzug)	-	■	■
spezifisches Produkt-Erscheinungsbild	-	-	■
Klimaanlage	-	-	□

Erläuterung:

- Grundausrüstung
- ggf. Zusatzausrüstung

Maßnahmen für Verknüpfungspunkte und SPNV-Haltepunkte

Maßnahme I 1	Regionaler Verknüpfungspunkt Regensburg Hauptbahnhof
Beschreibung	<p>Die Umsteigesituation am Hauptbahnhof in Regensburg zwischen dem SPNV, Regionalverkehr und Stadtverkehr (sowie zum motorisierten und nicht-motorisierten Individualverkehr) ist für den Fahrgast attraktiv und verkehrssicher zu gestalten. Dazu sind folgende Grundsätze zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • kurze Übergangszeiten zwischen Busverkehr und SPNV (Anschlusssicherung), • möglichst kurze Wege zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln, auch bei Umsteigebeziehungen zwischen den Regional- und Stadtverkehrslinien, • übersichtliche und leicht zu erkennende Fahrgastinformation mit klar erkennbaren Strukturen und Wegeleitung zur besseren Orientierung (auch für nicht ortskundige Fahrgäste), • großzügige Gestaltung der Wartebereiche mit Witterungsschutz, • Einrichtung eines RVV-Kundenzentrums/ Mobilitätszentrale mit Fahrkartenverkauf, Informationsstelle etc., • Berücksichtigung des Aspektes Verkehrssicherheit für alle Verkehrsarten.
Bewertung	<p>Dem Hauptbahnhof in Regensburg kommt als zentraler Umsteigepunkt zwischen verschiedenen Verkehrssystemen für den gesamten Regionalen Nahverkehrsraum (RNVR) eine große Bedeutung zu. Der Haltestellenbereich vor dem Hauptbahnhof ist zudem Anfangs- und Endhaltestelle für fast alle Regionalbuslinien. Die derzeitige Gestaltung der Verknüpfungssituation mit langen Fußwegen, unübersichtlicher Anordnung der Haltepositionen im Regionalverkehr und fehlenden bzw. schlecht erkennbaren Fahrgastinformationen ist stark verbesserungswürdig. Der Hauptbahnhof kann als „Aushängeschild“ des ÖPNV durch eine entsprechende Gestaltung zusätzliche Nachfragepotenziale generieren. Eine systematische und optische Aufwertung des Verknüpfungspunktes mit einer entsprechenden Gestaltung der Haltestellen führt zu einer attraktiveren und verkehrssicheren Umsteigesituation zwischen sämtlichen Verkehrssystemen und schafft darüber hinaus eine angenehmere Aufenthaltsqualität für wartende Fahrgäste.</p>
Ergebnis	<p>Umgestaltung zwingend notwendig. Erarbeitung eines Anforderungsprofils für die Ausgestaltung des Verknüpfungspunktes aus Sicht des ÖPNV.</p>

Maßnahme I 2	Verknüpfungspunkt Obertraubling, Abzw. Niedertraubling
Beschreibung	<p>Am Verknüpfungspunkt Obertraubling sind die Linien aus dem südlichen Landkreis Regensburg mit den Linien RVV-30/ 31 in Richtung Neutraubling (Mittelzentrum, Schulstandort, Arbeitsplatzstandort) verknüpft. Die Lage der Haltestellen an den Zufahrtsstraßen einer großen Kreuzung bedingt lange Fußwege für die umsteigenden Fahrgäste. Um die Situation zu verbessern ist die Haltestelle mit Wegweisern auszustatten, die die Umsteigerelationen einfach und verständlich darstellen. Die Haltestellen sind entsprechend den Anforderungen an die „Musterhaltestelle“ zu gestalten. Eine Verbesserung der Verknüpfungssituation ist durch eine Anschlusssicherung zu gewährleisten.</p> <p>Alternativ ist die Neukonzeption der Verknüpfungshaltestelle zu prüfen, bei der die einzelnen Abfahrtspositionen räumlich zusammengefasst werden können.</p>
Bewertung	<p>Die Verknüpfungssituation in Obertraubling ist aus verkehrlicher Sicht gut gestaltet. Eine Anschlusssicherung bietet dem Fahrgast zusätzliche Sicherheit, dass keine längeren Wartezeiten in Kauf genommen werden müssen (RBL – dynamische Fahrgastinformation). Durch Einrichtung von Wegweisern werden die für den Umstieg erforderlichen Fußwege signalisiert und sind somit auch für Neukunden leichter zu nutzen.</p>
Ergebnis	<p>Wegweiser und Anschlusssicherung erforderlich.</p> <p>Zu prüfen ist eine Neukonzeption der Verknüpfungshaltestelle.</p>

Maßnahme I 3	Verlegung Bahnhof Köfering und Anbindung an Busverkehr
Beschreibung	Der Bahnhof Köfering liegt heute zwischen den Orten Köfering und Alteglofsheim. Eine Verlegung des Haltepunktes an einen neuen Standort nördlich der Scheuerer Straße mit besserer Erschließung von Köfering sowie der verbesserten Anbindung des Regionalbusverkehrs durch eine zusätzliche Haltestelle ist zu prüfen.
Bewertung	<p>Auswirkungen der Verlegung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • in Köfering wird eine Verbesserung für ca. 700 EW im Bereich Scharwerkbereite/ Weiherbreite erreicht, für übrige EW gleichbleibend bzw. Verschlechterung <p>Anbindung Busverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • direkte Anbindung des verlegten Haltepunktes mit Bushaltestelle an B15 denkbar (bauliche und verkehrliche Voraussetzungen sind zu prüfen) • Fahrgastpotenziale bestehen bei einer Verlegung des Haltepunktes für Fahrgäste aus Köfering, die den neuen Haltepunkt zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichen können. Für Fahrgäste mit Wohnort im Einzugsbereich des „jetzigen“ Haltepunktes bedeutet eine Verlegung eine Verschlechterung • Die Verknüpfung der Linien RVV-21 und -24 mit dem SPNV findet bereits am Bahnhof Hagelstadt statt. Das Fahrgastpotenzial für Umsteiger am verlegten Haltepunkt Köfering wird gering eingeschätzt. Der verkehrliche Nutzen einer Verlegung des Haltepunktes für die Fahrgäste im Regionalbusverkehr, die am neuen Haltepunkt umsteigen könnten, ist gering
Ergebnis	Aufgrund des geringen Potenzials und der Nachteile für die derzeit im Einzugsbereich des Haltepunktes wohnenden Nutzer nicht weiter zu verfolgen. Direkte Busanbindung aufgrund der übergeordneten Bindungen der Buslinien nicht sinnvoll.

Maßnahme I 4	Einrichtung bzw. Reaktivierung von Haltepunkten im SPNV im Nahverkehrsraum
Beschreibung	Für die Bereiche Zeitlarn, Mangolding, Moosham, Diesenbach und Klardorf ist die Einrichtung neuer Haltepunkte bzw. die Reaktivierung der Haltepunkte im SPNV zu prüfen.
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> • Zeitlarn (Landkreis Regensburg): Schienenstrecke liegt abseits des Siedlungsbereiches; gute Direkterschließung des Siedlungsbereiches mit dem Busverkehr (RVV-41 im Halbstundentakt); geringes Nachfragepotenzial • Mangolding (Landkreis Regensburg): sehr geringes Einwohnerpotenzial, Anbindung im Busverkehr mit RVV-23 im 120-Minuten-Takt mit Verdichterfahrten • Moosham (Landkreis Regensburg): sehr geringes Einwohnerpotenzial, Anbindung im Busverkehr mit RVV-23 im 120-Minuten-Takt mit Verdichterfahrten • Regenstauf Diesenbach/ Am Grasigen Weg (Landkreis Regensburg): Einwohnerpotenzial in diesem Bereich vorhanden, jedoch mit RVV-Linie 41 (Halbstundentakt von und nach Regensburg) und mit dem City-Bus (Halbstundentakt von und nach Regenstauf Zentrum und Bahnhof) sehr gut angebunden; neuer Haltepunkt läge nur rund 1.000 Meter vom bestehenden Bahnhof Regenstauf entfernt • Klardorf (Landkreis Schwandorf): Das Einwohnerpotenzial des Schwandorfer Stadtteils Klardorf sowie des angrenzenden Stadtteils Zielheim bildet keine ausreichende Grundlage für die Neueinrichtung eines SPNV-Haltepunktes. Die Autobahnnähe mit der direkten Anschlussstelle Schwandorf-Süd schafft darüber hinaus günstige Voraussetzungen für dem MIV. Die Erschließung der Stadtteile erfolgt durch die Linie RVV-41 im 60-Minuten-Takt mit Anbindung auf den SPNV am Bahnhof Maxhütte-Haidhof und ist somit als ausreichend zu betrachten.
Ergebnis	Die Einrichtung bzw. Reaktivierung der genannten Haltepunkte wird aufgrund des jeweils geringen Fahrgastpotenzials nicht empfohlen. Eine Bewertung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist ggf. auf der Grundlage von detaillierten Potenzialabschätzungen im Einzelfall vorzunehmen.

<p>Maßnahme I5</p>	<p>Einrichtung Haltepunkt Walhallastraße in Regensburg Anbindung des Busverkehrs an den neuen Haltepunkt</p>
<p>Beschreibung und Bewertung</p>	<p>Die Einrichtung des Haltepunktes Walhallastraße auf der Schienenstrecke Schwandorf – Regensburg vergrößert den Einzugsbereich für den regionalen ÖPNV im nördlichen/ östlichen Stadtgebiet von Regensburg (u. a. Gewerbegebiete, DEZ, Donau-Arena) für Fahrgäste aus Regenstauf sowie dem Landkreis Schwandorf und darüber hinaus.</p> <p>Der neue Haltepunkt Walhallastraße an der KBS 855 soll regelmäßig mit dem Busverkehr angebunden werden, um die Anbindung der Gewerbebestände im Stadtosten sowie des DEZ aus dem nördlichen Landkreisgebiet sowie aus dem Bereich Schwandorf und Maxhütte-Haidhof zu verbessern.</p> <p>Infrastrukturelle Voraussetzung: Bushaltestelle in räumlicher Nähe zum Haltepunkt an der Donaustauer Straße.</p> <p>Die relevanten Fahrgastpotenziale bestehen aus dem nördlichen Landkreis Regensburg sowie dem Landkreis Schwandorf zu den Zielen im Gewerbepark Regensburg, zum Donau-Einkaufszentrum, nach Reinhausen sowie zur Donau-Arena.</p> <p>Potenziale für eine tangentielle ÖPNV-Verbindung zwischen dem neuen Haltepunkt und den Gewerbebeständen im Stadtosten Regensburg (Siemens, BMW etc.) können erst im Rahmen eines im RNVP vorgesehenen Planungsprojekts (und der darin vorgesehenen Befragung der dortigen Unternehmen) abgeschätzt werden.</p> <p>Für die Verknüpfung kommen daher die Linien RVV-5 sowie ggf. die Linie RVV-34 (Voraussetzung: Linienweg über die neue Ostumfahrung) mit einzelnen Fahrten in Frage (jeweils in bzw. aus Richtung Regensburg Zentrum). Eine Anpassung des Fahrplans der Buslinien an den SPNV-Fahrplan ist bei der Umsetzung zu prüfen, um möglichst kurze Umsteigezeiten zu erzielen.</p> <p>Eine Anbindung der Linien RVV-36 bzw. RVV-37 ist aufgrund des unregelmäßigen Bedienungsangebotes der Linien nicht sinnvoll.</p>
<p>Ergebnis</p>	<p>Wegen der damit verbundenen wesentlichen Attraktivitätssteigerung sollte die Einrichtung des SPNV-Haltepunktes Walhallstraße möglichst zeitnah realisiert werden.</p> <p>Zu prüfen ist die Möglichkeit der systematischen Vertaktung des SPNV der Strecke Regensburg – Schwandorf mit einheitlichen Taktzeiten.</p> <p>Die Auswirkungen einer zeitlichen Verschiebung der Linie RVV-5 und ggf. Linie RVV-34 (mit Einschränkungen) auf den Umlauf sowie auf die vorhandenen Verknüpfungen ist zu prüfen.</p>

Maßnahme I 6	Verbesserung der Ausstattung am Bahnhof Straubing
Beschreibung	<p>Am Bahnhof Straubing sind folgende Ausstattungsmerkmale zu verbessern:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Barrierefreier Zugang am Bahnhof Straubing • Park-and-ride-Angebot auf Südseite Bahnhof Straubing • Verlängerung Bahnsteigunterführung nach Süden
Bewertung	<p>Der barrierefreie Zugang ermöglicht mobilitätsbehinderten Fahrgästen sowie Fahrgästen mit Kinderwagen, Rollator etc. einen komfortablen Zugang zum ÖPNV, ohne auf fremde Hilfe angewiesen zu sein.</p> <p>Die genannten Verbesserungen führen zu einer Attraktivitätssteigerung des Verknüpfungspunktes Straubing für Fahrgäste, die mit dem Auto zum Bahnhof fahren, sowie zu einer besseren und schnelleren Erreichbarkeit.</p>
Ergebnis	Aufnahme in den lokalen Nahverkehrsplan der Stadt Straubing.

Maßnahmen zur Busbeschleunigung

Maßnahme I 7	Durchführung von Beschleunigungsmaßnahmen im Regionalbusverkehr
Beschreibung	<p>Neben den nachfolgend dargestellten konkreten Maßnahmen (LSA-Beeinflussung durch Fahrzeuge des Regionalverkehrs, Einführung RBL) sollen weitere Verbesserungen vorgesehen werden, die eine Verkürzung der Reisezeit bewirken. Dabei ist der Regionalbusverkehr und der Stadtverkehr als Gesamtkonzept zu betrachten.</p> <p>Dies sind u. a. folgende Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung und Nutzung von Busspuren. • Die bestehenden Streckenführungen der Regionalbuslinien im Stadtgebiet Regensburg sollen geprüft werden hinsichtlich Störungs-/Verspätungsanfälligkeit. • Alternative Linienwege für den ÖPNV zur Umfahrung verspätungsanfälliger Abschnitte. • Möglichst kurze Umsteigewege an Verknüpfungshaltestellen zwischen Buslinien sowie zum SPNV oder bei P+R- und B+R-Plätzen. • Innerhalb der Stadt Regensburg ist für Regionalbuslinien bei in der HVZ parallel geführten Verstärkerleistungen die Bedienung ausgewählter Haltestellen nur zum Aussteigen (in Fahrtrichtung Regensburg) zu prüfen, um eine Fahrzeitverkürzung zu erreichen.
Bewertung	<p>Maßnahmen zur Beschleunigung der Fahrzeiten im Regionalverkehr führen zu kürzeren Reisezeiten der Fahrgäste sowie zu einer höheren Verlässlichkeit der Fahrpläne und somit auch zu gesicherten Verknüpfungen.</p> <p>Diese Maßnahmen sind sowohl innerhalb der Stadt Regensburg als auch in der Region für bestimmte Abschnitte/ Siedlungsbereiche zu prüfen (z. B. Regensburg Schwabelweis – Kalkwerk (stadteinwärts), Neutraubling, Regenstauf).</p>
Ergebnis	<p>Erstellung eines Beschleunigungsprogramms unter Einbeziehung des Regionalbusverkehrs im Bereich der Stadt Regensburg, Ermittlung der relevanten Abschnitte und Prüfung der möglichen Maßnahmen.</p> <p>Detaillierte Untersuchung zu Beschleunigungsmaßnahmen für ausgewählte Bereiche in der Region (z. B. Neutraubling, Obertraubling/ Niedertraubling, Regenstauf).</p>

Maßnahme 18	LSA-Beeinflussung durch den Regionalbusverkehr in Regensburg
Beschreibung	Die in der Stadt Regensburg vorhandenen Einrichtungen zur LSA-Beeinflussung sollen nach der Einführung eines RBL im Regionalverkehr auch durch ausgewählte Regionalbuslinien genutzt werden. Bei der Einrichtung des RBL im Regionalbusverkehr ist daher darauf zu achten, dass die technischen Voraussetzung geschaffen werden, damit die verschiedenen Systeme kompatibel sind.
Bewertung	Durch die Nutzung von LSA-Beeinflussung innerhalb der Stadt Regensburg im Regionalverkehr wird eine Verkürzung der Fahrzeit erreicht. Insbesondere auf verspätungsanfälligen Abschnitten trägt dies zur Fahrplanstabilität und zur Sicherung von Anschlüssen bei.
Ergebnis	Integration von ausgewählten Regionalbuslinien in Abstimmung mit den innerstädtischen Linienverkehren in das Beschleunigungsprogramm der Stadt Regensburg Erarbeitung eines LSA-Beschleunigungskonzeptes für Regionalbuslinien unter Einbeziehung städtischer Linien (Auswahlkriterien, Linienfestlegung, Prüfung technischer Integrierbarkeit)

Maßnahme 19	Einführung eines Rechnergesteuerten Betriebsleitsystems (RBL) für den Regionalbusverkehr
Beschreibung	Die Einführung eines RBL im Regionalbusverkehr bringt folgende Qualitätsverbesserungen: <ul style="list-style-type: none"> • Unterstützung des Fahrpersonals • automatische Haltestellenansage • automatische Haltesellenanzeige • Anschlusssicherung Bus/ Bus, Bus/ Zug • Fahrplantreue (Vermeidung von verfrühten Abfahrten) • Beeinflussungsmöglichkeit von Lichtsignalanlagen • Daten auf Echtzeitbasis für Fahrplanauskunft über Internet oder Handy Dem Fahrgast ist dies durch entsprechende Fahrgastinformationen und Marketingmaßnahmen zu kommunizieren.
Bewertung	Einführung eines einheitlichen RBL bringt einen Qualitätssprung im Regionalbusverkehr
Ergebnis	Einführung eines einheitlichen RBL im Regionalbusverkehr.

Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit

Maßnahme I 10	Verbesserung der Barrierefreiheit im ÖPNV
Beschreibung	<p>Ein Leitziel für die Nahverkehrsplanung im RNVR ist die Sicherung der ÖPNV-Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen. Hierbei spielen Personen mit Mobilitätseinschränkungen mit ihren Anforderungen eine wesentliche Rolle. Die Erreichung des Ziels eines weitgehend barrierefreien ÖPNV wird nicht in hundertprozentiger Zielerfüllung realisierbar sein. Die Zielerreichung wird für drei Teilzielfelder im Leitbild definiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bei Neubau bzw. umfassenden Umbau von Verkehrsanlagen bzw. bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen soll die Barrierefreiheit im Sinne des BGG vorgesehen werden. • Bei Umbau von Verkehrsanlagen bzw. Fahrzeugen soll die Gewährleistung eines stufenfreien Einstiegs bzw. Zugangs sowie weitgehend durchgängige Orientierbarkeit für Sehbehinderte und Gehörlose umgesetzt werden. • Bei den bestehenden Verkehrsanlagen ist eine Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV durch möglichst kostengünstige Maßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur anzustreben.
Bewertung	Mit dem vorgesehenen stufenweisen Ausbau der Barrierefreiheit wird den Anforderungen des BGG unter den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen Rechnung getragen.
Ergebnis	Festlegung von Umsetzungsprioritäten mit dem Ziel, zumindest zentrale Verknüpfungspunkte bzw. Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen sukzessive weitgehend barrierefrei auszubauen bzw. zu gestalten sowie Niederflurfahrzeuge mit möglichst hohem Sitzplatzangebot einzusetzen.

Maßnahme I 11	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle Kelheim Wöhrdplatz
Beschreibung	Die zentrale Haltestelle mit Verknüpfungsfunktion Wöhrdplatz in Kelheim soll als „Musterhaltestelle“ weitgehend barrierefrei ausgebaut werden.
Bewertung	Verbesserung der Zugänglichkeit und der Nutzung des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen. Anforderungen des BGG werden erfüllt.
Ergebnis	Weitgehend barrierefreier Ausbau unter Beachtung der differenzierten Aspekte der Mobilitätseinschränkungen.

Karte 25 (Region): Entwicklungskonzept Region – Regional bedeutsame Maßnahmenbereiche

Karte 26 (Region): Entwicklungskonzept Region – Lokale Maßnahmen und Projekte

Darüber hinaus sind von Seiten der Gemeinden und Städte im Nahverkehrsraum folgende Infrastrukturmaßnahmen im ÖPNV geplant:

Tabelle 59: Gewünschte Infrastrukturmaßnahmen im ÖPNV der Städte und Gemeinden

Gemeinde/ Stadt	Vorhaben [geplante Umsetzung]
Beratzhausen	Ausbau Bushaltestellen in Marktstraße (inkl. Wartehäuschen)
Neutraubling	Busbuchten an der Haidauer Straße bei Gymnasium [2007]
Schwandorf	Bahnhaltepunkt FOS/ BOS [bis 2020]
Falkenstein	Umbau von ÖPNV- und Schulbushaltestellen [ab 2008]
Rettenbach	Umbau von ÖPNV- und Schulbushaltestellen [ab 2008]
Wiesenfelden	Umbau Busumsteigeplatz Wiesenfelden Georgsplatz
Langquaid	Nahverkehrsanbindung an Regensburg über die Schiene
Parsberg	Errichtung Busbucht
	Wartehäuschen Lindlbergstraße
Erweiterter Verflechtungsbereich Bogen	Verbesserung der Schnittstellen Bike-and-ride
	Verbesserung der Park-and-ride-Möglichkeiten

7.3 Verkehrliche und wirtschaftliche Bewertung der Maßnahmen

Die verkehrliche und wirtschaftliche Bewertung bezieht sich ausschließlich auf die vorgesehenen Maßnahmen in der Region Regensburg. Planungsprojekte werden hierbei nicht berücksichtigt.

Verkehrliche Bewertung

Folgende Maßnahmen in der **Region Regensburg** führen zu einer Verbesserung bzw. Ausweitung des ÖPNV-Systems sowie zu neuen, attraktiven Angeboten für bestehende und potentielle Fahrgäste:

- Einrichtung schneller und direkter Fahrtmöglichkeiten zum Oberzentrum Regensburg durch Schnellbus-Fahrten zur Steigerung von Kapazitäten und Komfort für die Fahrgäste
- Anpassung des ÖPNV auf das SPNV-Zielkonzept 2012/ 2014 mit attraktiven Verknüpfungsmöglichkeiten
- Ausweitung des Abend-, Spät- und Nachtschwärmerangebotes

- Verbesserung der Bedienungsangebote an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen
- Verbesserung der Bedienungsangebote im Freizeitverkehr
- Verbesserung der Anbindung nachfrageschwacher Räume und Zeiten durch die Weiterentwicklung alternativer Bedienungsformen

Darüber hinaus sind Verbesserungen für den ÖPNV in der **Region Regensburg** in folgenden Maßnahmenbereichen vorgesehen:

- Verbesserung der Fahrgastinformation und des Marketings
- Einführung eines einheitlichen Erscheinungsbildes im Regionalverkehr
- Verbesserungen im Tarif- und Vertriebssystem im Nahverkehrsraum
- Verbesserung der Haltestellen- und Fahrzeugausstattung durch die Einrichtung von Ausstattungsstandards
- Umfassende Neugestaltung des Verknüpfungspunktes am Regensburger Hauptbahnhof
- Verbesserung der Verknüpfungssituation in Obertraubling
- Einrichtung des neuen SPNV-Haltepunktes Regensburg-Walhallastraße mit Verknüpfung an den Busverkehr
- Verbesserung der Ausstattung am Bahnhof Straubing
- Durchführung von Busbeschleunigungsmaßnahmen im Regionalbusverkehr
- Einführung eines Rechnergesteuerten Betriebsleitsystems für den Regionalbusverkehr
- Verbesserung der Barrierefreiheit im ÖPNV

Weitere Maßnahmen im **Landkreis Regensburg** zur Verbesserung der Bedienungs- und Verbindungsqualität sind:

- Überarbeitung und bedarfsgerechte Ausweitung des ÖPNV-Angebotes auf den RVV-Linien 36 und 37 Richtung Regensburg und Neutraubling
- Verdichtung des Bedienungsangebotes auf den Buslinien RVV-26 und 27 mit Ausrichtung auf den SPNV

- Ausweitung des Bedienungsangebotes auf der Buslinie RVV-33 Richtung Regensburg und Neutraubling
- Neuordnung des Angebotes auf der RVV-Linie 29 und bedarfsgerechte Ausweitung des Fahrplans
- Abstimmung und bessere Koordinierung des Angebotes der RVV-Linien 41, 42 und 43 im Korridor Regensburg – Regenstauf – Burglengenfeld mit Ausrichtung der Fahrten auf den SPNV
- Verdichtung des Bedienungsangebotes auf den Buslinien RVV-14, 15, 21, 23 und 25
- Verbesserung der Erschließungsqualität durch Prüfung des Einsatzes alternativer Bedienungsformen

Im **Landkreis Schwandorf** führen folgende Maßnahmen zu einer Verbesserung des ÖPNV-Angebotes:

- Prüfung einer verbesserten Anbindung des Freizeitbades Bulmare in Burglengenfeld
- Zusätzliche Fahrtenangebote von Nittenau Richtung Regensburg durch Prüfung und Abstimmung der bestehenden Fahrtenangebote der RVV-Linien 41, 42 und 43
- Verbesserung der Anbindung des Städtedreiecks Burglengenfeld, Teublitz und Maxhütte-Haidhof an den SPNV durch Prüfung und Abstimmung der bestehenden Fahrtenangebote der RVV-Linien 41, 42 und 43

Für den **Landkreis Cham** sind folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Erschließung und der Bedienungsqualität vorgesehen:

- Verbesserte Erschließung von Zell-Beucherling
- Verbesserung des ÖPNV-Angebotes zwischen Falkenstein und Regensburg

Im **Landkreis Straubing-Bogen** und der **Stadt Straubing** führen folgende Maßnahmen zu einem verbesserten ÖPNV-Angebot:

- Prüfung der Einrichtung zusätzlicher Fahrten zur verbesserten Anbindung des Tiergartens in Straubing
- Verbesserung der Fahrgastinformationen durch Darstellung bestehender Umsteigemöglichkeiten in den Fahrplänen

Für den **Landkreis Kelheim** sind folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Erschließung und der Bedienungsqualität vorgesehen:

- Verdichtung des Bedienungsangebotes in Kelheim, Abensberg, Neustadt a. d. D. und Rohr zur verbesserten Anbindung der Verknüpfungspunkte im SPNV
- Verbesserung der Übergangszeiten an den Bahnhöfen Abensberg und Neustadt a. d. D.

Im **Landkreis Neumarkt** führen folgende Maßnahmen zu einem verbesserten ÖPNV-Angebot:

- Prüfung der Einrichtung zusätzlicher Fahrten von Hohenfels und Lupburg Richtung Regensburg bzw. zum SPNV-Verknüpfungspunkt Parsberg
- Verbesserung der Übergangszeiten am Bahnhof Parsberg für Fahrten Richtung Regensburg

Mit den dargestellten Maßnahmen werden wesentliche Ziele der Nahverkehrsplanung in der Region Regensburg erreicht:

- Verbesserung der Bedienungsqualität (Fahrtenangebot, Bedienungszeiten) auf zahlreichen Verbindungen bzw. in Bereichen mit zu erwartenden Fahrgastpotenzialen
- Ausbau des ÖPNV-Angebotes in Schwachverkehrszeiten abends und am Wochenende
- verkehrliche und betriebliche Optimierung und Koordinierung des vorhandenen ÖPNV-Angebotes u. a. durch Beschleunigungsmaßnahmen
- Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrgastinformation, des Marketings und des Tarifs

Es ist zu erwarten, dass der ÖPNV mit Umsetzung der Maßnahmen seinen Marktanteil (d. h. den Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen) ausbauen kann. Vorausgesetzt wird hier eine intensive Begleitung durch Marketingaktivitäten.

Wirtschaftliche Bewertung

Die Maßnahmen des Nahverkehrsplanes tragen dazu bei, das ÖPNV-Angebot in der Region Regensburg sowohl unter Nachfrage- als auch unter Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten zu optimieren.

Durch ein flächendeckendes, bedarfsgerecht ausgestaltetes Angebot mit attraktiven Direktverbindungen auf den bedeutenden Hauptverkehrsachsen soll die Marktsituation des ÖPNV gezielt verbessert werden. Dies betrifft insbesondere

- die Einrichtung durchgängiger Taktverkehre im Tagesverkehr,
- die Schaffung neuer Schnellbusfahrten im Regionalverkehr sowie
- die Schließung von Angebotslücken im Spät- und Nachtverkehr.

Durch diese Maßnahmen wird angestrebt, nicht nur für den Berufs- und Ausbildungsverkehr, sondern auch für andere Nutzergruppen – insbesondere im Freizeit- und Besorgungsverkehr – ein attraktives Angebot vorzuhalten.

Die steigenden Kosten des MIV lassen erwarten, dass der Anteil der ÖPNV-Fahrten am Gesamtverkehrsaufkommen zunimmt. Es wird erwartet, dass die Verkehrsunternehmen durch diesen Effekt zumindest die Einnahmeverluste ausgleichen können, die sich aufgrund der demografischen Entwicklung insbesondere im Schülerverkehr ergeben.

Zugleich wurden konsequent Maßnahmen angegangen, um das Angebot kostengünstiger zu gestalten. Einen wesentlichen Beitrag hierzu leisten

- die betriebliche Optimierung und Abstimmung von parallel geführten Busverkehrsangeboten sowie die Durchführung von Beschleunigungsmaßnahmen zur Verkürzung der Reisezeiten, aber auch zur Optimierung des Fahrzeugeinsatzes,
- die konsequente Ausrichtung von Busverkehren auf die Verknüpfung mit dem SPNV überall dort, wo dies aus verkehrlichen und wirtschaftlichen Gründen sinnvoll ist,
- der Abbau von Überbedienungen und Parallelverkehren sowie
- der Einsatz bedarfsgesteuerter Bedienungsformen zu Zeiten und in Räumen mit geringer Nachfrage.

Die dargestellten Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes führen zu Leistungssteigerungen im Regionalbusverkehr. Eine Ermittlung der Leistungsänderungen ist erst im Rahmen der konkreten Umsetzungsplanung möglich.

Die konkrete Umsetzungsplanung der einzelnen Maßnahmen ist durch den jeweiligen Aufgabenträger in Abstimmung mit den betreffenden Verkehrsunternehmen durchzuführen.

8 Entwicklungskonzept für die Stadt Regensburg

8.1 Rahmenfestsetzungen

8.1.1 Definition der Verkehrszeiten

Die im RNVP für die Stadt Regensburg definierten einzelnen Betriebszeitfenster/ Verkehrszeiten berücksichtigen

- die typischen Nutzerstrukturen (z. B. Beruf, Ausbildung, Einkauf, Freizeit) für bestimmte Zeitabschnitte,
- die aktuellen Ladenöffnungszeiten sowie
- die allgemeine Tagesganglinie der Verkehrsnachfrage im MIV und im ÖV.

In Regensburg ist, im Gegensatz zu anderen Großstädten, spezifisch die Verkehrserzeugung der Universität und der Fachhochschule im Tagesverlauf zu berücksichtigen. Dadurch zieht sich insbesondere auf den Achsen in Richtung Universität (Stadtsüden) die morgendliche Hauptverkehrszeit (HVZ I) zeitlich weiter in den Vormittag hinein.

Die definierten Betriebszeitfenster sind als „Rahmenvorgabe“ zu verstehen. Abweichungen von bis zu 30 Minuten je nach Funktion einer Linie bzw. Lage im Stadtgebiet ist ohne Relevanz für die Bewertung.

Bei Veränderungen der Ladenöffnungszeiten bzw. bei grundsätzlichen Änderungen der Schulzeiten (z. B. späterer Schulbeginn) sind die Zeitfenster zu überprüfen und ggf. entsprechend anzupassen.

Tabelle 60: Definition der Verkehrszeiten im Stadtgebiet Regensburg

Verkehrstag	Verkehrszeit	Abk.	Rahmenbetriebszeitfenster (+/- 30 Minuten)
Mo.-Fr.	Schwachverkehrszeit	SVZ I	05:00 – 06:00
	Hauptverkehrszeit	HVZ I	06:00 – 09:30
	Normalverkehrszeit	NVZ I	09:30 – 14:30
	Hauptverkehrszeit	HVZ II	14:30 – 18:30
	Normalverkehrszeit	NVZ II	18:30 – 20:30
	Spätverkehrszeit	SpätVZ	20:30 – 24:00
Mo.-Fr. Semester- ferien	Hauptverkehrszeit	HVZ I	06:00 – 08:00
	Normalverkehrszeit	NVZ I	08:00 – 14:30
Sa.	Schwachverkehrszeit	SVZ I	05:00 – 08:30
	Normalverkehrszeit	NVZ I	08:30 – 18:00
	Spätverkehrszeit	SpätVZ	18:00 – 24:00
So. und Feiertag	Schwachverkehrszeit	SVZ	06:00 – 19:00
	Spätverkehrszeit	SpätVZ	19:00 – 00:30

Die Nachtverkehrszeit (NaVZ), in welcher im Status Quo weitgehend keine Be-
dienung durch Stadtbus-Linien stattfinden (Verkehr durch Nachtbuslinien in den
Nächten Samstag auf Sonntag), wird für den Zeitraum 00:30 Uhr bis 05:00
(Mo-Fr), 05:30 (Sa) bzw. 06:00 Uhr (So) definiert.

8.1.2 Hierarchisierung des städtischen ÖPNV-Systems

8.1.2.1 Haupt- und Ergänzungsnetz

Im städtischen ÖPNV-System wird ein Hauptnetz festgelegt, welches die Haupt-
nachfrageachsen abbildet sowie die einwohnerstarken Wohnquartiere und die
publikumsintensiven Einrichtungen anbindet. Auf das Hauptnetz sollen sich prio-
ritär die Maßnahmen zur Verbesserung des städtischen ÖPNV fokussieren.

Das Hauptnetz kann weiterhin eine wesentliche Orientierung für die Stadtent-
wicklungspolitik darstellen, da in diesem „Kernnetz“ an allen Verkehrstagen in
einem großen Betriebszeitfenster leistungsfähige, attraktive und weitgehend
barrierefreie ÖPNV-Angebote vorgehalten werden sollen.

Dem Hauptnetz werden folgende Achsen bzw. Korridore in der Groborientierung zugeordnet (siehe Karte 27)¹⁹⁸:

- Hauptbahnhof/ Albertstraße – Weißenburgstraße – Nibelungenbrücke – Nordgaustraße – Isarstraße – Brandlberger Straße – Sandgasse - Ostpreußenstraße – Pommernstraße (heutige Linie 1),
- Hauptbahnhof/ Albertstraße – Dachauplatz – Schmetzerstraße – Straubinger Straße – Irlter Höhe (heutige Linie 10),
- Hauptbahnhof/ Albertstraße – Stobäusplatz – Landshuter Straße – Burweinting (tlw. heutige Linie 2 bzw. 2A/ 2B),
- Hauptbahnhof/ Albertstraße – Galgenbergbrücke – Universität – Klinikum (heutige Linie 6),
- Hauptbahnhof/ Albertstraße – Dachauplatz – Donauparallele – Arnulfplatz – Justizgebäude – Wolfgangschule – (Universität –) Karl-Stieler-Straße (– Graß) (heutige Linie 2),
- Hauptbahnhof/ Albertstraße – Galgenbergbrücke – Bischof-Konrad-Straße – Buchberger Allee – Königswiesen (heutige Linie 10),
- Hauptbahnhof/ Albertstraße – Dachauplatz – Donauparallele – Arnulfplatz – Dr.-Johann-Maier-Straße – Clermont-Ferrand-Allee – Boessnerstraße – Weinweg - Wernerwerkstraße (heutige Linie 6),
- Hauptbahnhof/ Albertstraße – Dachauplatz – Donauparallele – Arnulfplatz – Prüfening Straße – Rennweg (im Wesentlichen heutige Linie 1).

Das Hauptnetz soll in den HVZ grundsätzlich im 10-Minuten-Takt und in den NVZ als Zielsetzung, zumindest mittelfristig, ebenfalls durchgängig im 10-Minuten-Takt bedient werden¹⁹⁹.

In diesem Hauptnetz werden nahezu alle wichtigen Infrastruktureinrichtungen mit ÖPNV-Relevanz angebunden. Das Hauptnetz bildet konsequent die Hauptachsen der städtebaulichen Struktur ab.

¹⁹⁸ Die ausgewiesenen Korridore werden i. d. R. von einer Linie bedient; diese können in ihrem Verlauf auch über den beschriebenen Hauptnetz-Korridor hinaus weitergeführt werden.

¹⁹⁹ Die Erfüllung dieser Anforderung kann ggf. eine zusätzliche Finanzierung erforderlich machen.

In der Konsequenz der „Grundsätze der regionalen Nahverkehrsplanung“ (vgl. Kapitel 2.2.1) wird im Hauptnetz der Anspruch „ÖPNV als konkurrenzfähiges Verkehrssystem zum MIV“ verfolgt. Hier können im Kontext mit der angestrebten Qualität hohe Marktanteile und hohe Nachfrageaufkommen generiert werden.

Die anderen im Stadtgebiet verkehrenden Stadtverkehrslinien werden dem Ergänzungsnetz zugeordnet. Die Ergänzungslinien sollen zur Gewährleistung der Systemkompatibilität in der Taktfamilie des 10-/ 20-/ 60-Minuten-Taktes verkehren.

Weiterhin sind Regionalverkehrslinien, welche Verkehrsaufgaben im unmittelbaren Stadt-Umland-Verkehr erfüllen, dem städtischen Ergänzungsnetz zuzuordnen:

- Linie 5: Hauptbahnhof – Dachauplatz – Minoritenweg – Weißenburgstraße – Nibelungenbrücke – Nordgaustraße – Donaustauerstraße – Schwabelweiß (Donaustauf/ Wörth)
- Linie 12: Hauptbahnhof – Dachauplatz – Donauquerung – Frankenstraße – Niederwinzer – Oberwinzer (– Pettendorf/ Pielenhofen); Führung abhängig von Entscheidung zur „altstadtnahe Donauquerung“,
- Linie 13: Hauptbahnhof – Arnulfsplatz – Donauquerung – Drehergasse – Lappersdorfer Straße (– Lappersdorf); Führung abhängig von Entscheidung zur „altstadtnahe Donauquerung“,
- Linie 16: Ernst-Reuter-Platz/ Hauptbahnhof – Kumpfmühler Brücke – Augsburger Straße (- Pentling/ Bad Abbach)
- Linie 17: Hauptbahnhof – Arnulfsplatz – Donauquerung – Schelmemgraben (– Lappersdorf); Führung abhängig von Entscheidung zur „altstadtnahe Donauquerung“,
- Linie 30: Hauptbahnhof – Stobäusplatz – Straubinger Straße – Barbing - Neutraubling – Obertraubling – Burgweinting – Landshuter Straße – Stobäusplatz – Hauptbahnhof,
- Linie 31: Gegenrichtung Linie 30,
- Linie 32: Hauptbahnhof – Stobäusplatz – Straubinger Straße – IKEA.

Karte 27 (Stadt): Rahmenkonzeption – Netzstruktur

8.1.2.2 Verknüpfungspunkte

Für das städtische ÖPNV-System werden die Verknüpfungspunkte – orientiert an ihrer unterschiedlichen Bedeutung für das Umsteigen – in drei Kategorien definiert:

- Regionaler Verknüpfungspunkt (vgl. Kapitel 7.1.4) „Hauptbahnhof“; gleichzeitig Funktion eines „städtischen Hauptverknüpfungspunktes“: systematische Übergänge von nahezu allen Stadtbus-Linien untereinander sowie zum SPNV und zu den Regionalbus-Linien,
- Verknüpfungspunkte I. Ordnung:
 - Verknüpfung von mindestens drei Buslinien untereinander und/ oder nennenswerte Ausprägung der Umsteigerströme (mindestens 150 Umsteiger pro Tag),
 - Nebenhaltstellen mit SPNV-Verknüpfungen am Regionalen Verknüpfungspunkt
 - und/ oder Verknüpfung von Linien aus Gründen der Netzentwicklung (z. B. aufgelassene Direktverbindungen),
- Verknüpfungspunkte II. Ordnung: Verknüpfung von mindestens zwei Buslinien untereinander.

Tabelle 61: Zuordnung der Verknüpfungspunkte zu den Kategorien

Kategorie	Verknüpfungspunkte
Regionaler Verknüpfungspunkt	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hauptbahnhof/ Albertstraße
I. Ordnung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Arnulfplatz ▪ Universität (nach Ausbau zur ZOH) ▪ Friedenstraße/ Galgenberg Brücke (Rückseite Hauptbahnhof)
II. Ordnung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Klenzestraße (Tendenz: Verknüpfungspunkt I. Ordnung) ▪ Benzstraße (Tendenz: Verknüpfungspunkt I. Ordnung) ▪ Isarstraße/ Nordgaustraße/ Hans-Hayder-Straße (abhängig von der Entscheidung „altstadtnahe Donauquerung“) ▪ Loisachstraße ▪ Weichs ▪ Dachauplatz ▪ Weißenburgstraße ▪ Stobäusplatz ▪ Justizgebäude ▪ Lilienthalstraße ▪ Friedrich-Viehbacher-Allee ▪ Steinweg (abhängig von Entscheidung zur „altstadtnahe Donauquerung“)
ergänzende Verknüpfungspunkte mit SPNV	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Burgweinting ▪ Prüfening ▪ Walhallastraße (im Falle einer Realisierung)

Bei der Netz- und Fahrplanplanung sind die Anschlussbildungen in der dargestellten Reihenfolge zu behandeln (1. Priorität Regionaler Verknüpfungspunkt; 4. Priorität „ergänzende Verknüpfungspunkte mit SPNV“). Die Anzahl der betroffenen Umsteiger und die Regelmäßigkeit des Umsteigens im gesamten Tagesverlauf sind bei der Entscheidung von Prioritäten und Kompromissen entscheidend. Anschlüsse an Verknüpfungspunkten dürfen nicht zu Lasten von Verbindungen an anderen Verknüpfungspunkten mit höheren Umsteigerzahlen gehen.

8.2 Maßnahmen zur Weiterentwicklung des städtischen ÖPNV

8.2.1 Handlungsfelder

Das Entwicklungskonzept verfolgt unter Berücksichtigung der im Leitbild festgelegten Ziele für das Stadtgebiet eine Erhöhung des Modal-Split-Anteils des ÖPNV. Die Erhöhung des ÖPNV-Marktanteils soll durch eine Verbesserung der System-Nutzbarkeit und durch eine weitere Verminderung der Zugangshemmnisse erreicht werden.

Zum Erreichen dieser Zielsetzung beinhaltet das Entwicklungskonzept (Teil „Stadt“) fünf Handlungsfelder als Schwerpunkte für die Weiterentwicklung des ÖPNV in Regensburg:

- Handlungsfeld 1: „Verbesserung des Bedienungsangebotes/ Liniennetzneueordnung/ Erhöhung der Kapazitäten“
- Handlungsfeld 2: „Ertüchtigung und Attraktivierung der Verknüpfungspunkte und zentralen Haltestellen“
- Handlungsfeld 3: „Schaffung eines weitgehend barrierefreien ÖPNV“
- Handlungsfeld 4: „Ergänzung des Busbeschleunigungssystems“
- Handlungsfeld 5: „Service und Sicherheit“

Eine wesentliche Bedeutung kommt im Kontext mit dem prognostizierten zunehmenden Beförderungsbedarf der Erhöhung der Systemleistungsfähigkeit zu. Diese soll erreicht werden durch:

- einen nachhaltigen Ausbau der Beförderungskapazitäten,
- eine spürbare Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Systemverknüpfungen durch Ausbau der Haupt-Verknüpfungspunkte,
- eine weitere Verbesserung der Fahrplanstabilität und Verkürzung der Reisezeiten durch ergänzende Busbeschleunigungsmaßnahmen.

Ein weiterer Kernbaustein des RNVP ist die Erschließung und Anbindung des in den letzten Jahren sehr dynamisch entwickelten Stadtbezirks Burgweinting, in dem die verkehrlich-räumlichen Orientierungen sehr komplex sind und sich

überlagern sowie gleichzeitig größere, bisher nicht vollständig ausgeschöpfte Nachfragepotenziale vorhanden sind (Teil-Handlungsfeld 1.3.4 „Neuordnung Bereich Burgweinting/ Harting“).

Mit dem Teil-Handlungsfeld 1.1 („Produktprofilierung im Stadtverkehr“) wird mit dem Anspruch der Etablierung eines Premium-Produktes eine Verbesserung der Systemtransparenz und im Zusammenwirken mit einer gezielten Vermarktung eine Imageverbesserung für den ÖPNV angestrebt.

Das Handlungsfeld 5 („Service und Sicherheit“) zielt vordergründig auf die Kundenbindung und auf die Verminderung von Zugangshemmnissen ab.

Das Entwicklungskonzept verfolgt weiterhin den Anspruch, das Regensburger ÖPNV-System mittel- und langfristig in Ausrichtung auf die absehbar sich verändernden Anforderungen im Zusammenhang mit dem „demografischen Wandel“ und den daraus erwachsenen spezifischen mobilitätsbedingten Anforderungen schrittweise „fit zu machen“. Den Ansätzen des Handlungsfeldes 3 („Schaffung eines weitgehend barrierefreien ÖPNV“) kommt in den nächsten Jahren im Hinblick auf eine bessere Bedarfsgerechtigkeit und der gleichzeitigen Sicherung der Kundenbindung ein zunehmend höherer Stellenwert zu.

8.2.2 Verbindlichkeit und Umsetzungshorizont der Maßnahmen

Das Entwicklungskonzept sieht in den „Handlungsfelder“ eine Gliederung in zwei Ebenen bzgl. der Verbindlichkeit und der Realisierungsorientierung vor:

- Als **Maßnahmen** werden im RNVP konkrete Vorhaben für die Umsetzung beschrieben.
- In **Planungsprojekte** („Projekte“) werden diejenigen Konzeptionen zusammengefasst, für deren Konkretisierung, Abstimmung und Umsetzung vertiefende Planungsschritte erforderlich sind (z.B. detaillierte Nachfrage- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, umfangreiche, zeitintensive Abstimmungen mit Dritten, etc.). Diese Planungsschritte der „Planungsprojekte“ werden in der Regel innerhalb der Geltungszeit des RNVP abzuschließen sein; eine endgültige Festsetzung als „Maßnahme“ erfolgt in der Fortschreibung des RNVP bzw. des städtischen NVP. Bei komplexen Fragestellungen können die Planungsschritte den Zeithorizont des RNVP überschreiten.

Abbildung 27: Struktur des Entwicklungskonzeptes

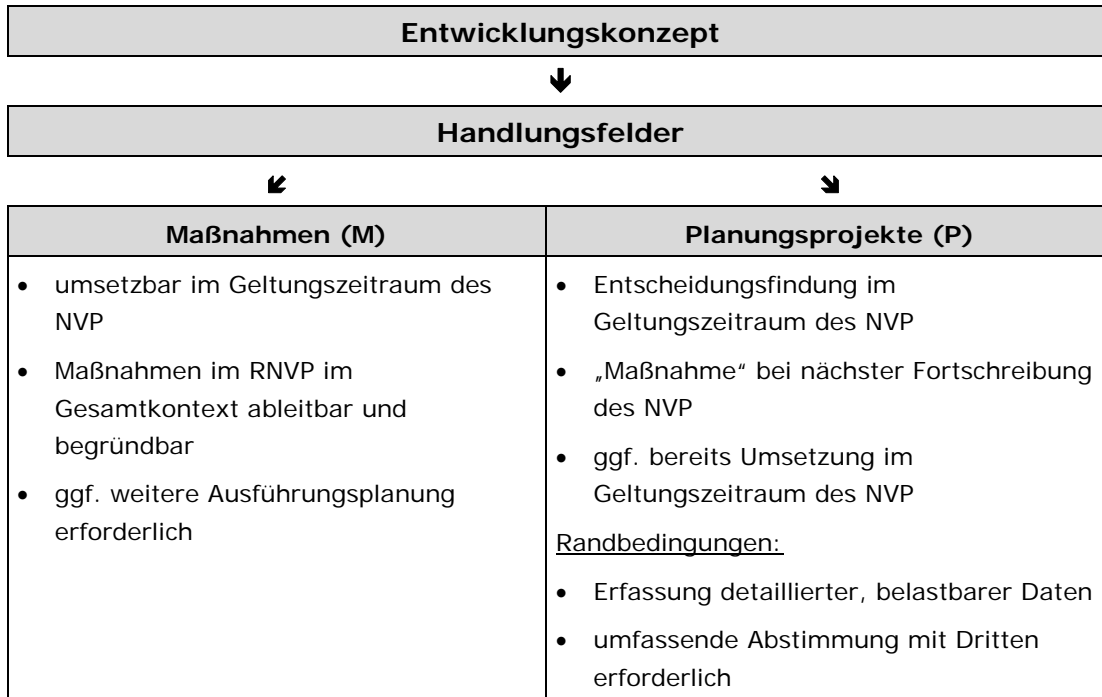


Tabelle 62: Übersicht der Handlungsfelder und Maßnahmen

Handlungsfeld 1: „Verbesserung des Bedienungsangebotes/ Liniennetzneuordnung/ Erhöhung der Kapazitäten“	
1.1 (P)	Produktprofilierung im Stadtverkehr
1.2 (M)	Busführung „Donauquerung“/ Ersatztrasse Steinerne Brücke
1.3 (P)	Untersuchung der Weiterentwicklung des Busverkehrssystems („Überprüfung des Liniennetzes“)
1.3.1 (P)	Prüfung der Durchbindung der Halbmesseräste der RVB-Linien
1.3.2 (P)	Erhöhung der Kapazitäten/ Steigerung der Leistungsfähigkeit
1.3.3 (P)	Erschließung des zentralen Altstadtbereiches inkl. Altstadtbus
1.3.4 (P)	Neuordnung Bereich Burgweinting/ Harting
1.3.5 (P)	Erschließung der Gewerbegebiete im Stadtosten
1.3.6 (P)	Anbindung des Gewerbegebiets Haslbach
1.3.7 (P)	Prüfung der Tangentiallinien
1.3.8 (P)	Entwicklung eines „Schwachverkehrs-Netzes“ (Abend-, Sonn- u. Feiertagsverkehr)
1.4 (M)	Neugestaltung der Endbereiche der Linie 1
1.5 (P)	Anbindung Hp. „Walhallastraße“
1.6 (P)	Anbindung/ Erschließung von Stadtentwicklungsgebieten
1.6.1 (P)	„Ladehofstraße“
1.6.2 (P)	„Nibelungen-Kaserne“
Handlungsfeld 2: „Ertüchtigung und Attraktivierung der Verknüpfungspunkte und zentralen Haltestellen“	
2.1 (M)	Hauptbahnhof (Regionaler Verknüpfungspunkt)
2.2 (M)	Arnulfplatz
2.3 (M)	Zentrale Omnibushaltestelle Universität („Uni-ZOH“)
2.4 (P)	Dachauplatz
2.5 (P)	St. Georgen-Platz (Option im Kontext mit 1.2)
Handlungsfeld 3: „Schaffung eines weitgehend barrierefreien ÖPNV“	
3.1 (P)	Haltestellenkonzept
3.2 (M)	Entwicklung „Musterhaltestellen“ für verschiedene Kategorien und Standortsituationen; „Musterlösung“ Altstadthaltestellen
3.3 (P+M)	Ausstattung der zentralen Haltestellen mit barrierefreier Fahrgastinformation für Blinde/ Sehbehinderte
3.4 (P+M)	Überprüfung von Haltestellenstandorten bzgl. Lagegunst, weitgehend barrierefreier Gestaltungsmöglichkeiten, Betriebsablauf und Verkehrssicherheit
Handlungsfeld 4: „Ergänzung des Busbeschleunigungssystems“	
4.1 (M)	Ausstattung weiterer, einzelner LSA mit Vorrangschaltung
4.2 (P)	Einrichtung weiterer Busspuren
4.3 (P+M)	Integration ausgewählter Regionalbuslinien in das Busbeschleunigungssystem
Handlungsfeld 5: „Service und Sicherheit“	
5.1 (P+M)	Integration der Regionalbuslinien mit Stadtverkehrsaufgaben in das DFI-System
5.2 (P)	Entwicklung von weiterführenden Maßnahmen „Sicherheit im Busverkehrssystem“
5.3 (P)	Ausweitung NachtBus-Verkehr (im Kontext Stadt-Umland-Verkehr)
5.4 (Option)	Regelmäßige, systematische Kundenzufriedenheitsermittlung („Kundenbarometer“)

5.5 (M)	Ausweitung der Altstadttarifzone zu einer Innenstadttarifzone
---------	---

8.2.3 Handlungsfeld 1: „Verbesserung des Bedienungsangebotes/ Liniennetzneuordnung/ Erhöhung der Kapazitäten“

1.1 (P)	Produktprofilierung im Stadtverkehr
Beschreibung	<p>Etablierung kommunizierbarer Produktqualitäten im Stadtverkehr in Form eines „Premium-Produkts“ (Arbeitstitel „R-Takt“; relevant für heutige Linien 1, 2, 6 und 10)²⁰⁰:</p> <ul style="list-style-type: none"> • garantiert ganztägiger 10-Minuten-Takt (Regelmäßigkeits-/ Verlässlichkeitsqualitäten in HVZ, NVZ) • produktspezifische Fahrzeugqualitäten (Alleinstellungsmerkmal, hoher Wiedererkennungswert) • produktspezifische Haltestellenkennzeichnung • Entwicklung weiterer spezifischer Produktqualitäten (z. B. Beförderungsqualität, Fahrgastinformation, Garantieleistungen) • exklusive, produktspezifische Liniennummerbezeichnung <p>Hinweis: Realisierung der Produktprofilierung unter dem Dach des RVV in Kompatibilität mit den Produkten im Regionalverkehr</p> <p>Karte 28 (Stadt): Rahmenkonzeption – Produktprofilierung im Stadtverkehr</p>
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> • Im Regensburger Stadtbusverkehr existieren bereits Angebote, die hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit Premiumqualitäten besitzen (Linien 1 und 2) bzw. die Potenziale für Premiumqualitäten aufweisen (Linien 6 und 10). In der Wahrnehmung der (potenziellen) Kunden heben sich diese Linien mit ihrer Angebotsqualität jedoch kaum von den übrigen Stadtverkehrslinien ab. • Die Etablierung und Kommunikation eines Produktes verbessert nach den Erfahrungen in mehreren Städten die Transparenz und die Marktakzeptanz des Busverkehrssystems. • Das Premiumprodukt bietet Chance für Imagestärkung, verbesserte Kundenbindung und verfolgt Fahrgaststeigerungen (Ziel des VEP).
Weitere Prüfung	<p>Erforderliche Grundlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • vertiefende Fahrgastmarktanalyse als Teilprojekt im Zusammenhang mit dem Planungsprojekt „Überprüfung des Liniennetzes“ (1.3) <p>Untersuchungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Konzeptausarbeitung „R-Takt“ • Untersuchung potenzieller Fahrgast- und Erlöszuwächse und Ermittlung der Kosten für das Schließen von Taktlücken (und ggf. anderer Kosten für die Herstellung und Etablierung von Premiumqualitäten) • Klären der Wirtschaftlichkeit und ggf. der zusätzlichen Finanzierung

²⁰⁰ Als Beispiele für eine solche Produktprofilierung in Großstädten seien München („MetroBus“), Hamburg („MetroBus“), Wuppertal („CityExpress“) und Münster („CityTakt“) genannt.

<p>1.2 (M)</p>	<p>Busführung „Donauquerung“/ Ersatztrasse für Steinernen Brücke → Grundlage für Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems in Regensburg</p>
<p>Beschreibung</p>	<p>Für eine dauerhafte Lösung der bis 2008 über die Steinernen Brücke geführten Linien 4, 12, 13 und 17 ist schnellstmöglichst eine altstadtnahe Ersatztrasse zu schaffen. Die Ersatztrasse muss eine sinnvolle Einbindung in das städtische Busnetz sicherstellen und eine (zur bisherigen Führung über die Steinernen Brücke) möglichst gleichwertige ÖPNV-Anbindung des Stadtnordens bzw. des nördlich angrenzenden Landkreises, für Stadtamhof und die Altstadt sowie deren Verbindung untereinander dauerhaft herstellen können.</p> <p>Die sich grundsätzlich als machbar erwiesenen Varianten - einer Ersatzbrücke östlich bzw. einer Ersatzbrücke westlich der Steinernen Brücke - sind aufgrund ihrer räumlichen Lage am Rand der Welterbe-Kernzone in enger Abstimmung mit der UNESCO planerisch weiterzuentwickeln und anschließend eine Variante für die Umsetzung zu konkretisieren.²⁰¹.</p>
<p>Bewertung</p>	<p>In einer parallel zum RNVP erarbeiteten Verkehrsuntersuchung²⁰² wurde vertiefend analysiert, ob im Falle des dauerhaften Wegfalls der Steinernen Brücke für den ÖPNV mittels einer Führung der betroffenen Buslinien über vorhandene Donaubrücken ein annähernd <u>gleichwertiges</u> ÖPNV-Angebot geschaffen werden kann. Im Ergebnis stellt sich heraus, dass die dauerhafte Umleitung der betroffenen Linien folgende verkehrliche und ökonomische Wirkungen hätte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Stadtamhof wäre nicht mehr ausreichend im ÖPNV-System angebunden, ■ die westliche Altstadt sowie der Stadtwesten (insb. auch Schulstandorte) wären wesentlich schlechter aus den nördlichen Stadt- und Stadt-Umland-Gebieten erreichbar, ■ durch Fahrzeitverlängerungen würde der ÖPNV ca. 285.000 Fahrgäste pro Jahr verlieren, ■ die Umleitung der Buslinien würde betriebliche Mehrkosten in Höhe von 545.000 € pro Jahr verursachen, die zusammen mit den Mindererlösen des o.g. Fahrgastverlustes ein Defizit von insg. ca. 715.000 € pro Jahr entstehen ließen, ■ auch bei einer dauerhaften Umleitung entstehen höhere Kosten für den Infrastrukturausbau (Beschleunigungs- und sonstige bauliche Anpassungsmaßnahmen). <p>Zusätzliche (kompensatorische) Maßnahmen, die den Fahrgastverlust im betroffenen Linieneinzugsbereich (mit dem Ziel „Gleichwertigkeit mit Angebot über die Steinernen Brücke“) zu minimieren versuchen, würden sowohl im betrieblichen Bereich als auch im infrastrukturellen Bereich zu weiteren deutlichen Kostensteigerungen führen, ohne dass dabei aber die verkehrlichen Mängel vollständig behoben werden können.</p> <p>Fazit: Eine altstadtnahe Ersatztrasse für den ÖPNV wird aus Sicht der Nahverkehrsplanung als unverzichtbar angesehen. Ohne Ersatztrasse wären nicht nur erhebliche verkehrliche Nachteile in Kauf zu nehmen, sondern zusätzlich wäre auch ein Großteil der für das Gesamt-ÖPNV-System zur Verfügung stehenden Finanzmittel gebunden mit gravierenden Folgen für die Weiterentwicklung des ÖPNV. Das Ziel einer Erhöhung des Modal-Split-Anteils</p>

²⁰¹ siehe hierzu auch die Beschlüsse des Ausschusses für Stadtplanung, Verkehr, Umwelt- und Wohnungsfragen vom 14.10.2008

²⁰² PGN Planungsgruppe Nord Kassel: Liniennetzalternative zu einer altstadtnahe Donauquerung - verkehrliche und ökonomische Untersuchung; Auftraggeber: Stadt und Landkreis Regensburg; Inhaltlicher Endstand der Untersuchung: Juni 2008 (redaktionelle Fertigstellung: Februar 2009)

	<p>des ÖPNV wäre nur mit der Bereitstellung weiterer Finanzmittel erreichbar, da in der Konsequenz Fahrgäste verstärkt in anderen Bereichen durch Angebotsverbesserungen gewonnen werden müssten.</p> <p>Die grundsätzlich machbaren Varianten sind aus verkehrlicher Sicht wie folgt zu bewerten:</p> <p>Die sog. Westtrasse (Brücke vom Schopperplatz zur Holzlande) ist mit der geringsten Betriebskostensteigerung im Vergleich zur Linienführung über die Steinerne Brücke verbunden. Die Trasse bietet weiterhin eine ähnlich gute Anbindung der westlichen Altstadt. Eine Verbesserung der Anbindung wird für den Bereich Oberer Wöhrd und den westlichen Bereich Stadtamhofs erreicht (Freibad, Dultplatz). Ein Vorteil der Westtrasse ist, im Vergleich zur Führung über die Nibelungenbrücke und zur Osttrasse, die geringere Frequentierung der Donauparallele.</p> <p>Die sog. Osttrasse (Gräblstraße - Grieser Spitz – Brücke über den Donaunordarm – Maffeistraße) ist im Vergleich zur Westtrasse mit einem längeren Fahrweg verbunden, der zu geringfügig höheren Betriebskosten führt. Die Osttrasse ist im Vergleich zur Westtrasse mit einer besseren Anbindung der östlichen und mittleren Altstadt verbunden, die Osttrasse bietet jedoch nicht die gleichen Erreichbarkeitsvorteile für die westliche Altstadt wie die Westtrasse. Stadtamhof kann mit dieser Variante ebenfalls nicht so optimal angebunden werden.</p>
Weitere Prüfung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Abstimmung mit UNESCO ■ Durchführung städtebaulicher Wettbewerb ■ als Zwischenlösung bis zur Herstellung einer altstadtnahen Ersatztrasse ist als Basiserschließung die Führung einer Regionalbuslinie über Stadtamhof zu prüfen²⁰³ (Voraussetzung ist Wiederherstellung der Befahrbarkeit der Protzenweiherbrücke)
1.3 (P)	<p>Untersuchung der Weiterentwicklung des Busverkehrssystems („Liniennetzneuordnung“)</p>
	<p><i>Die letzte grundlegende Überplanung des Regensburger Busnetzes wurde vor rund 15 Jahren vorgenommen, die Herausnahme der Durchmesserlinien aus der Altstadt erfolgte 1998. Vor diesem Hintergrund ist im Kontext mit der städtebaulichen Entwicklung in der Stadt eine Überprüfung des Liniennetzes auf Basis umfassender Mobilitätsuntersuchungen (Gesamtmobilität) sinnvoll und erforderlich.</i></p> <p><i>Folgende Schritte sind vorzunehmen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufnahme der Gesamtmobilität in Regensburg - Bewertung der ÖPNV-Anteile auf den einzelnen Relationen und Identifizierung der zusätzlichen Potenzialen für den ÖPNV - Erfassung der Nachfrageverflechtungen im ÖPNV <p><i>Die „Überprüfung des Liniennetzes“ verfolgt als primäres Ziel eine bessere Bedarfsgerechtigkeit des ÖPNV-Systems verbunden mit einer wirksamen Erhöhung der Fahrgastnachfrage und somit auch eine Erhöhung des Modal-Split-Anteils. Die Optimierungsbestrebungen haben dabei in erster Linie die Gesamtmobilität zu betrachten; darauf aufbauend sind zusätzliche Potenziale im ÖPNV auf den einzelnen Relationen oder bei bestimmten Zielgruppen auszuschöpfen.</i></p> <p><i>Die nachfolgend genannten Einzelprojekte stehen in engem, komplexen Zusammenhang zueinander, weshalb im RNVP eine integrierte</i></p>

²⁰³ Durch die zusätzliche Schlaufenführung einer Regionalbuslinie entstehen für den Großteil der Busnutzer (insbesondere aus dem Markt Lappersdorf), die lediglich durch Stadtamhof in Richtung Altstadt bzw. andere Ziele südlich der Donau „durchreisen“ wollen, zusätzliche Fahrzeitverlängerungen, weshalb diese Linienführung nur als Zwischenlösung vertretbar ist.

<i>Gesamtuntersuchung und -planung der aufgezeigten Ansätze zugrunde gelegt wird.</i>	
1.3.1 (P)	Prüfung der Durchbindung der Halbmesseräste der RVB-Linien
Beschreibung	Die Durchbindungen der Halbmesseräste der RVB-Linien am zentralen Verknüpfungspunkt sind anhand der aktuellen Mobilitätsstrukturen und des Fahrgastverhaltens (Durchfahrer und Umsteiger) zu prüfen sowie unter Berücksichtigung vorhandener Qualitäten ggf. neu anzupassen.
Bewertung	Verbesserung der Fahrgastakzeptanz durch Reduzierung von Umsteigezwängen, ggf. Fahrzeitverkürzungen sowie Aufnahme neu entstandener Bedarfe.
Weitere Prüfung	Durchführung einer Fahrgastbefragung zu den Nachfrageverflechtungen sowie einer Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten.
1.3.2 (P)	Erhöhung der Kapazitäten/ Steigerung der Leistungsfähigkeit (Kernbaustein des RNVP)
Beschreibung	<p>Entwicklung und Prüfung folgender Ansätze zur Erhöhung der Kapazitäten und zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des Busverkehrssystems (v. a. auf den heutigen Linien 1, 2 und 6 sowie im universitätsbezogenen Linienverkehr):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ansatz 1: Einsatz von Bussen mit höheren Fahrgastkapazitäten (z. B. überlange Gelenk- bzw. Doppelgelenkbusse - ggf. in Verbindung mit Anpassungen im Liniennetz (Ansatz „Busbahn“); ggf. auch andere zukünftig einsatzfähige Bustechnologien mit höheren Fahrgastkapazitäten (z. B. Busanhänger) • Ansatz 2: Verdichtung der Takte in den relevanten Korridoren <p>Voraussetzung: Schaffung einer ausreichenden Leistungsfähigkeit am Verknüpfungspunkt Hauptbahnhof/ Albertstraße (Einsatz von Bussen mit höheren Fahrgastkapazitäten erfordert zusätzliche Kapazitäten)</p>
Bewertung	Eine Erhöhung der Kapazitäten ist zur Abwicklung der prognostizierten Fahrgastnachfrage erforderlich (ÖPNV-System ist im Status Quo an der Grenze der Leistungsfähigkeit) und ist somit Voraussetzung für das Erfüllen des Ziels „Erhöhung des Modal-Split-Anteils des ÖPNV“ (Regensburg Plan 2005).
Weitere Prüfung	<p>Erforderliche Grundlagen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausprägung (Dimension) und Zeitfenster von Kapazitätsengpässen in den o. g. Linienkorridoren (besonderer Schwerpunkt ist u. a. die Andienung der Universität und Fachhochschule) • Ermittlung infrastruktureller Voraussetzungen für neue Fahrzeugkategorie (z. B. zentraler Verknüpfungspunkt Albertstraße, Betriebshof, Haltestellen) und des erforderlichen Anpassungsbedarfs • Nutzen-Kosten-Vergleich der Ansätze
1.3.3 (P)	Erschließung des zentralen Altstadtbereiches inkl. Altstadtbus (Kernbaustein des RNVP)
Beschreibung	<p>Zielsetzung für den zentralen Altstadtbereich ist, die bestehende Erschließungsqualität, bei gleichzeitiger Verbesserung der Wirtschaftlichkeit, zu sichern und möglichst zu optimieren. Im Rahmen des Projektes ist grundsätzlich im Kontext mit den städtebaulichen, nutzungsstrukturellen und touristischen Entwicklungen und Planungen zu klären, in welcher Ausprägung und Qualität zukünftig die zentrale Altstadt erschlossen werden soll.</p> <p>Zu prüfen sind dabei sowohl die Erschließungsfunktionen, die das Stadtbussystem für die einzelnen Altstadtbereiche besitzt, die darauf aufbauende Erschließungsfunktion des Altstadtbusystems sowie mehrere Ansätze für eine Optimierung des Altstadtbus-Konzepts, einschließlich einer möglichen Verlängerung/ Ausweitung des Altstadtbusses in andere Stadtbereiche.</p>

	Besonders zu berücksichtigen sind dabei Anforderungen der Umfeldakzeptanz und Aufenthaltsqualität (insbesondere an touristischen Aufkommensschwerpunkten), die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Nutzer sowie Anforderungen, die sich aus dem gewachsenen Städtetourismus nutzerseitig für den Altstadtbus ergeben.
Bewertung	<p>Aus Sicht des RNVP ist vor dem Hintergrund der mittel- und langfristigen demografischen Entwicklung sowie den Anforderungen an einen „weitgehend barrierefreien ÖPNV“ die Sicherung und Stärkung der zentralen Altstadterschließung von hoher Bedeutung im Gesamtkonzept.</p> <p>Für die steigende Zahl an Individualtouristen und Tagesbesuchern (insbesondere seit Erhalt des UNESCO-Weltkulturerbestatus) könnte der Altstadtbus, bei entsprechend attraktiver Produktgestaltung, neben seiner rein verkehrlichen Funktion darüberhinaus auch wichtige Funktionen zur Orientierung dieser Zielgruppen übernehmen.</p> <p>Unabhängig von der zukünftig Funktion und Systemgestaltung des Altstadtbusses ist die Erschließungsfunktion, welche die Stadtbuslinien und ein Teil der Regionalbuslinien für die Altstadt besitzen, von höchster Bedeutung für die Systemwirksamkeit des ÖPNV-Netzes (Donauparallele, Altstadthaltestellen, Bevorrechtigung).</p>
Weitere Prüfung	<p>Nachfrageorientierungen innerhalb des Altstadtbusystems sowie im Zulauf auf die Altstadt</p> <p>Konzepterarbeitung unter Berücksichtigung folgender Prüfpunkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Klären der Erschließungsfunktion der Stadtbuslinien für die Altstadterschließung sowie deren Zusammenwirken mit dem Altstadtbus • Einbindungsmöglichkeiten des Altstadtbusses in touristische Konzepte (Arbeitstitel „Welterbebus“) • Erschließungsfunktionen des Altstadtbusses (u.a. Notwendigkeit einer durchgängigen Ost-West-Trasse, Erreichbarkeit Gesandtenstraße/ Anbindung Neupfarrplatz) • Verlängerungsmöglichkeit des Altstadtbusses über die Altstadt hinaus • Verminderung der Konflikte mit Freiraumnutzungen und Funktionen des Städtetourismus (insbesondere Platzfolge) • Festlegung eines nachhaltigen Fahrzeugkonzeptes (Fahrzeuggröße, weitgehend barrierefreie Nutzbarkeit, Beförderungsqualität, Emissionen) • Stärkung des Produktprofils/Wiedererkennbarkeit für Stadttouristen/ Besucher <p>Auf Grund der Linienführung durch vom Fußgängerverkehr geprägtem bzw. bevorrechtetem Umfeld, und den damit einhergehenden Fahrplanschwankungen, erscheint ein eigenes Teilsystem wesentlich mit Vorteilen behaftet zu sein.</p>
1.3.4 (P)	Neuordnung Bereich Burgweinting/ Harting (Kernbaustein des RNVP)
Beschreibung	<p>Die Neuordnung des Liniennetzes/ Bedienungsangebotes im Bereich Burgweinting/ Harting ist anhand der aktuellen Mobilitätsstrukturen und des Fahrgastverhaltens (Verflechtungen) zu prüfen.</p> <p>Die Situation der Verkehrsbedürfnisse ist in diesem Bereich als ausgeprägt komplex zu bezeichnen – u.a. aufgrund parallel verlaufender Fahrwege, mehrerer Überkreuzbeziehungen, große Unterschiede im Nachfragevolumen auf den einzelnen Relationen.</p> <p>Als grundlegende Ziele der Neuordnung sind herauszustellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • direkt geführte Verbindungen mit Angeboten im 10'-Takt zwischen Burgweinting und Innenstadt (insbesondere aus Baugebiet I und unter Einbeziehung der Baugebiete II und III)

	<ul style="list-style-type: none"> • Erschließung der Baugebiete II und III • Beibehalten der Verbindungen zu Uni/ FH/ Klinikum; ggf. mit SPNV-Verknüpfung am Hp. Burgweinting <p>Untersuchungsschwerpunkte sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbindungen nach Neutraubling (insbesondere Erforderlichkeit der Verbindung Harting – Neutraubling) • Bedienungshäufigkeit zur Anbindung Harting (ggf. Verbindungen mit Umsteigen in Burgweinting) • Anbindung Haltepunkt Burgweinting (Festlegung der Anschlussbindungen)²⁰⁴ • Erschließung GE/ GI Burgweinting Nordost (inkl. Erschließung der Firmen in der Leibnizstraße) • Verbindungen aus Burgweinting zu den Industriebetrieben • Verbindungen Innenstadt – GE/ GI Burgweinting Nordost • Verbindungen Neutraubling – BMW • Einbindung der relevanten Regionalbuslinien (Linien 22, 23, 24 und 30/ 31)
Bewertung	<p>Folgende Verbesserungen in der ÖPNV-Anbindung werden mit dem Planungsprojekt verfolgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erschließung des Stadtentwicklungsbereiches Burgweinting-Nordwest • Stärkung des Korridors Landshuter Straße bzgl. der Bedienungsqualität unter Berücksichtigung der Entwicklungen im Bereich der Kasernen); verkehrsaufkommensintensive Nutzungsentwicklungen könnten für die Landshuter Straße ggf. Taktverdichtungen sinnvoll machen) • Verbesserung der Direktverbindung Burgweinting – Innenstadt • Anbindung der Industriebetriebe im Stadtosten
Weitere Prüfung	<p><u>Erforderliche Grundlagen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätsbefragungen der Haushalte im betreffenden Stadtbezirk • Erfassung der Herkunft der Beschäftigten in den Betrieben im betreffenden Stadtbezirk (Vertiefung: Mobilitätsbefragung der Beschäftigten) • Prüfung der Möglichkeiten für infrastruktureller Netzergänzungen (z. B. Querspange Harting – BMW-Werk) • Festlegung der Verkehrsfunktion für die einzelnen Linien • Abstimmung mit Regionalbusverkehr bzgl. der Einbindung der Linien 30 und 31
1.3.5 (P)	Erschließung der Gewerbegebiete im Stadtosten
Beschreibung	Prüfung der Verbesserung der Erschließung und Erreichbarkeit der Gewerbegebiete im Stadtosten (Kontext zu Teil-Handlungsfeldern 1.3.4 und 1.5)
Bewertung	Verbesserung der Erreichbarkeit der Betriebe im Stadtosten im Gesamtnetz.
Weitere Prüfung	<ul style="list-style-type: none"> • Erfassung der Herkunft der Beschäftigten in den Betrieben im betreffenden Stadtbezirk (ggf. Vertiefung: Mobilitätsbefragung der Beschäftigten) • belastbare Ableitung der Fahrgastpotenziale, die durch eine wirksame Verbesserung der ÖPNV-Anbindung generierbar sind

²⁰⁴ Der Haltepunkt „Burgweinting“ dient hinsichtlich der Verkehrsfunktion vorrangig dem Zielverkehr zu den nahegelegenen Industriebetrieben. In der Relation Burgweinting – Innenstadt ist davon auszugehen, dass der Haltepunkt ausschließlich für die im unmittelbar fußläufigen Einzugsbereich wohnende Bevölkerung von Relevanz ist.

	<ul style="list-style-type: none"> • Erstellen Angebotskonzept • frühzeitige Eruiierung der Kooperationspotenziale der Betriebe im Stadtosten im Hinblick auf ein wirksames, langfristig angelegtes Mobilitätsmanagement
1.3.6 (P)	Erschließung des Gewerbegebietes Haslbach
Beschreibung	Prüfung von Verbesserungsmöglichkeiten bzgl. der Erreichbarkeit der Betriebe aus den relevanten Herkunftsgebieten der Beschäftigten (Kontext zu Teil-Handlungsfeldern 1.3.4 und 1.5)
Bewertung	Verbesserung der Erreichbarkeit; Erhöhung des ÖPNV-Anteils des gebietsbezogenen Zielverkehrs.
Weitere Prüfung	<ul style="list-style-type: none"> • Erfassung der Herkunft der Beschäftigten in den Betrieben (ggf. Vertiefung: Mobilitätsbefragung der Beschäftigten) und belastbare Ableitung der Fahrgastpotenziale, die durch eine wirksame Verbesserung der ÖPNV-Anbindung generierbar sind • Angebotskonzept unter Berücksichtigung der Linie 7 sowie ggf. der tangierenden Regionalbuslinien 34 bzw. 35 • frühzeitige Eruiierung der Kooperationspotenziale der Betriebe im Stadtosten im Hinblick auf ein wirksames, langfristig angelegtes Mobilitätsmanagement
1.3.7 (P)	Prüfung der Tangentiallinien
Beschreibung	<p>Die im Busnetz vorhandenen Linien mit teilweisen tangentialen Verkehrsaufgaben (Linien 3, 4 und 11) sind bzgl. ihrer Linienführung im Kontext mit der städtebaulichen Entwicklung zu überprüfen.</p> <p>Die Einrichtung einer durchgängigen Ringlinie wird vor dem Hintergrund der geringen Stadtgröße, der spezifischen Stadtstruktur (Altstadt als ausgeprägter Dienstleistungsstandort, „Dienstleistungsachse“ in Nord-Süd-Relation) und der erfahrungsgemäß geringen Nachfragegenerierung als nicht sinnvoll bewertet. Ein solches Angebot würde mit hoher Wahrscheinlichkeit nur in Verbindung mit einer relativ geringen Takthäufigkeit wirtschaftlich realisierbar sein. Die vergleichsweise geringe Taktfolge lässt für den Fahrgast gegenüber einer Nutzung der heute bestehenden Durchmesserlinien, trotz der dabei erforderlichen Umsteigevorgänge, keine Vorteile erwarten.</p>
Bewertung	Bedarfsorientierte Angebotsoptimierung und ggf. Reduzierung der betrieblichen Aufwendungen.
Weitere Prüfung	im Kontext mit 1.3.1 auf Basis der zugehörigen Erhebungen.
1.3.8 (P)	Entwicklung eines „Schwachverkehrs-Netzes“ (Abend-, Sonn- und Feiertagsverkehr)
Beschreibung	<p>Entwicklung eines eigenständigen „Schwachverkehrs-Netzes“ für den Abend- und Sonntagsverkehr (in Abstimmung mit der Neuordnung des Liniennetzes und deren Netzhierarchie für den Tagesverkehr entsprechend der Teil-Handlungsfelder 1.3.1 bis 1.3.6)</p> <ul style="list-style-type: none"> • nur in SpätVZ (ab ca. 20:30 Uhr) und an Sonn- und Feiertagen ganztags • Rund-um-Anschluss am Hauptbahnhof (Rendezvous-Prinzip); Ausrichtung auf ITF im SPNV Voraussetzung hierfür ist die Erhöhung der Haltekapazitäten am Verknüpfungspunkt Hauptbahnhof (ZOB) um für die anzubietenden Umstiege die entsprechend längere Aufenthaltszeit der Fahrzeuge gewährleisten zu können (Platzbedarf für Rund-Um-Anschluss aller Linien im ITF-Anschluss) • modifizierte Netzgestaltung in Ausrichtung auf die Aktivitäts- und Nachfrageschwerpunkte im Abendverkehr

Bewertung	Verbesserung der Angebots- und Netzgestaltung unter Berücksichtigung der Verknüpfungen mit dem Regional- und Schienenverkehr in den Abendstunden (Stadtgebiete, die im Tagesverkehr einer hochwertigen Bedienung bedürfen, benötigen im Abendverkehr ggf. nur eine Grundbedienung); höhere Wirtschaftlichkeit des Angebots.
Weitere Prüfung	<ul style="list-style-type: none"> • Aufnahme der Nachfrageverflechtungen im Abendverkehr • Angebotskonzept für Abendnetz
1.4 (M)	Neugestaltung der Endbereiche der Linie 1
Beschreibung	<p>Auflösen der heutigen großen Schleifen und Schaffen „echter Endhaltestellen“ ohne Wartezwang für durchfahrende Fahrgäste (in der heutigen Situation müssen Fahrgäste wegen der großen Schleifen und den erforderlichen Pufferzeiten an den Endstellen 10 Minuten im Bus sitzen bleiben):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prüfen: Bau einer neuen Endhaltestelle mit Wendeschleife am Westende des Rennwegs „Klostergründe“ (neues Wohngebiet); Linie 11 wird über Roter-Brach-Weg bis zur heutigen Endhaltestelle der Linie 1 verlängert • Pommernstraße: kleine Schleife über Schlesierstraße mit einer Haltestelle als Endstelle (Vorzugslösung; ggf. auch größere Schleife)
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Netztransparenz • Verkürzung der Reisezeiten für Fahrgäste, die heute im Bereich der großen Endschleifen ein oder aussteigen • Verbesserung der betrieblichen Situation (ggf. Einsparung eines Fahrzeuges möglich) • Verschlechterung der Bedienungshäufigkeit Roter-Brach-Weg Nord; dafür Verkürzung der Reisezeit • geringfügige Verschlechterung der Erschließungswirkung in den Endbereichen (Auflassen der Haltestelle Argonnenstraße) <p>Die Maßnahme dient in erster Linie der Kundenbindung (Verminderung der lange Reisezeiten im Staus Quo).</p>
Weitere Prüfung	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung der Machbarkeit einer Wendeschleife am Westende des Rennwegs
1.5 (P)	Anbindung Hp. „Walhallastraße“ Richtung Stadtosten
Beschreibung	<p>Voraussetzung: Realisierung des Haltepunktes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prüfung der Einrichtung einer Verbindung zwischen dem neu einzurichtenden Haltepunkt Walhallastraße und den Gewerbegebieten im Stadtosten • Prüfen der geeigneten Bedienform • Prüfen der Umsetzungsmöglichkeiten in Verbindung mit einem flankierenden „betrieblichen Mobilitätsmanagement“ <p>Hinweis: Anbindung des Haltepunktes in Richtung DEZ ist Bestandteil des „Maßnahmenkatalogs Region“ (1.5)</p>
Bewertung	Verbesserung der Erreichbarkeit der Betriebe im Stadtosten aus den über den SPNV angebotenen nördlichen Teilbereichen des regionalen Nahverkehrsraumes (Schwandorf, Maxhütte-Haidhof, Regenstauf)
Weitere Prüfung	<ul style="list-style-type: none"> • Erfassung der Herkunft der Beschäftigten in den Betrieben im betreffenden Stadtbezirk (ggf. Vertiefung: Mobilitätsbefragung der Beschäftigten) und detaillierte Potenzialanalyse • belastbare Ableitung der Fahrgastpotenziale im SPNV • Bewertung des Nutzen-Kosten-Effektes einer verbesserten Anbindung des

	<p>Haltepunktes (Aufwand zur Generierung von Fahrgästen durch zusätzliche Zu- und Abbringer-Systeme; Berücksichtigung der Tarifiergiebigkeit von Übersteigern im RVV-System)</p> <ul style="list-style-type: none"> frühzeitige Eruiierung der Kooperationspotenziale der Betriebe im Stadtofen im Hinblick auf ein wirksames, langfristig angelegtes Mobilitätsmanagement
1.6 (P)	Anbindung/ Erschließung von Stadtentwicklungsgebieten
1.6.1 (P)	„Ladehofstraße“
Beschreibung	<p>Bei der Planung für das Stadtentwicklungsgebiet „Innerer Westen“ sind frühzeitig die Voraussetzungen für eine ÖPNV-Erschließung sicherzustellen.</p> <p>Querspanne für eine Busverbindung von der Ladehofstraße über eine neu zu errichtende Brückenverbindung über die Bahntrasse zur Klenzestraße oder zum Königswiesener Weg (z. B. für die Führung der Linie 8)</p>
Bewertung	<p>Buserschließung ist Voraussetzung für die Einhaltung der Erschließungs- und Bedienungsstandards für das Stadtgebiet gemäß Leitbild (ohne zusätzliche Erschließung würde eine Erschließungslücke entstehen).</p>
Weitere Prüfung	<ul style="list-style-type: none"> Berücksichtigung einer bustauglichen Straßeninfrastruktur bei der weiteren Planung (Rahmenplan) als Vorgabe für die Erschließungsplanung Linienkonzeption (z. B. Verlegung Linie 8) inkl. Auswirkungen im Zusammenhang mit Liniennetzneuordnung (Teil-Handlungsfeld 1.3) Prüfung der Nachfragepotenziale und der technischen Realisierbarkeit eines SPNV-Haltes in Höhe Ladehofstraße; über einen SPNV-Haltepunkt würden v.a. Fahrgäste aus der Region besser an das Gebiet angebunden werden können. <p>Die Erforderlichkeit der Busanbindung kann der SPNV-Haltepunkt aber nicht ersetzen. Voraussetzung für einen begründeten SPNV-Haltepunkt ist die Ansiedlung einer publikumsintensiven Einrichtung mit oberzentraler Funktion, die ein entsprechend hohes Ein- und Aussteigerpotenzial generieren kann.</p>
1.6.2 (P)	„Nibelungen-Kaserne“
Beschreibung	<p>Vorbehaltlich einer städtebaulichen Entwicklung im Gebiet „Nibelungen-Kaserne“ sind frühzeitig die Voraussetzungen für eine Buserschließung zu schaffen (Erschließung der inneren Flächen).</p>
Bewertung	<p>Mit einer direkten Erschließung kann die Entwicklung des Gebietes positiv flankiert werden.²⁰⁵ Für ÖPNV-affine Nutzungen (z. B. FOS/ BOS) ist die ÖPNV-Erschließung darüberhinaus wesentliche Nutzungsvoraussetzung.</p>
Weitere Prüfung	<p>Prüfung der technischen Machbarkeit einer Buserschließung im Zuge der Erschließungsplanung</p>

205 Beispiele in anderen Städten haben gezeigt, dass eine ÖPNV-Anbindung und -Erschließung bereits zum Beginn der Erschließung und der Immobilienvermarktung ausgesprochen positiv auf den nachhaltigen Erfolg des Entwicklungsprojektes wirken kann (Freiburg-Vauban, München Parkstadt Schwabing).

8.2.4 Handlungsfeld 2: „Ertüchtigung und Attraktivierung der Verknüpfungspunkte und zentralen Haltestellen“

2.1 (M)	Regionaler Verknüpfungspunkt Hauptbahnhof (ZOB); Hauptverknüpfungspunkt Stadtverkehr Kernbaustein des RNVP
Beschreibung	<p>Siehe Maßnahme I1 „Region“</p> <p>Aus Sicht des städtischen ÖPNV sind folgende Anforderungen von herausragender Bedeutung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Verknüpfung der Stadtverkehrslinien (ausreichende Anzahl an Abfahrtspositionen, störungsarmes Ein- und Ausfahren, ausreichende Flächen für Fahrgäste) • räumliche Zusammenführung der Verknüpfung im Stadt- und Regionalverkehr „auf einen Punkt“, nähere Zuordnung zum SPNV • Schaffung ausreichender Kapazitäten für einen „Rund-Um-Anschluss“ im Abendverkehr • ausreichende Flächen für die Abwicklung der Fahrgastströme (unter Berücksichtigung der gebietsbezogenen sonstigen Passantenströme) • hoher Fahrgastkomfort mit dem Anspruch eines modernen Zentralen OmnibusBahnhof (Überdachung, Fahrgastinformation, optimale Zuordnung des Kundenzentrums, Videoüberwachung, Infrastruktureinrichtungen/ Möblierung) • konsequente barrierefreie Ausgestaltung • Vermeiden von Umwegfahrten zum Erreichen der Haltepositionen (insbesondere Linien in der Nord-Süd-Relation)
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> • Die wirksame Erhöhung der Leistungsfähigkeit/ Kapazitäten am zentralen Verknüpfungspunkt ist unabdingbare Voraussetzung für positive Weiterentwicklung des Busverkehrssystems (insbesondere für Erhöhung der Beförderungskapazitäten und zur Schaffung von Freiheiten bei der Fahrplangestaltung). • Der ZOB als städtische „Empfangsadresse“ setzt für den Fahrgast die anwachsende Qualität des SPNV (ab 2010 „Regensburg Stern“) im Stadtverkehr fort („Fahren im System“). • deutliche Aufwertung des Bahnhofsvorbereichs • Attraktivitäts- und Qualitätsgewinn für den ÖPNV in der gesamten Region („Leuchtturmprojekt“): nachhaltiger Imageschub, der positiv auf die Fahrgastakzeptanz und Marktausschöpfung des Stadt- und Regionalverkehrs sowie des SPNV wirken wird. • Kostenschätzung: ca. 7 Mio. Euro (Umfang insg. 30 Haltepositionen)
Weitere Prüfung	<p>Erarbeitung eines städtebaulichen Konzeptes zur Prüfung der Möglichkeiten zur Neuordnung mit Erfüllung der im RNVP definierten Anforderungen</p> <p>Der RNVP sieht vor dem Hintergrund der wegweisenden Bedeutung für das Gesamtsystem eine zeitnahe Umsetzung im Kontext mit der Einführung des „Regensburg-Sterns“ im SPNV vor.</p>

2.2 (M)	Arnulfplatz
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des Verknüpfungspunktes „Arnulfplatz“ • Schaffung direkter, fahrgastfreundlicher Umsteigemöglichkeiten an einem Mittelbussteig
Bewertung	<p>Die Umgestaltung stärkt die Funktion des Arnulfplatzes als Verknüpfungspunkt I. Ordnung und verbessert die Umsteigesituation für die Verbindungen in die Weststadt (z. B. barrierefreie Gestaltung). Die Maßnahme ist unter dem Gesichtspunkt der Kundenbindung von hoher Bedeutung.</p> <p>Kostenschätzung: ca. 4 Mio. Euro (bzgl. Gesamtmaßnahme Platzflächenumgestaltung Arnulfplatz)</p>
Weitere Prüfung	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung (gemäß Investitionsprogramm)
2.3 (M)	Zentrale Omnibushaltestelle Universität („Uni-ZOH“)
Beschreibung	<p>Realisierung einer zentralen Haltestelle mit Verknüpfungsfunktionen im Bereich der Universität in enger Zusammenarbeit und Abstimmung mit den staatlichen Stellen</p> <ul style="list-style-type: none"> • räumliche Zusammenführung nahe gelegener Haltepositionen „auf einen Punkt“ • Erhöhung der betrieblichen Leistungsfähigkeit (zukunftsfähige Platzkapazitäten für Haltepositionen und Abstellflächen) • DFI • hoher Fahrgastkomfort mit dem Anspruch einer modernen ZOH (Überdachung, Fahrgastinformationssystem, Videoschutzeinrichtungen, Infrastruktureinrichtungen/ Möblierung) • Verbesserung der Übersichtlichkeit für die Fahrgäste (Haltestellenabfahrten nach Grundrichtungen) • konsequent barrierefreie Ausgestaltung • WC (für Fahrer)
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Anbindung der Universität (im Kontext mit der prognostizierten Zunahme der Studierendenzahlen) • Maßnahme ist zugleich Voraussetzung für die Erhöhung der Beförderungskapazitäten der universitätsbezogenen Linien (Zunahme der Studierendenzahlen, insbesondere durch G8-Umstellung ab WS 2011/ 2012). • Stärkung des Umsteigens zwischen den Linien im Tangentialverkehr (insbesondere Burgweinting-Uni – Klinikum) • Verbesserung des Fahrgastkomforts/ Attraktivitätsgewinn
Weitere Prüfung	<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung eines städtebaulichen Konzeptes in enger Zusammenarbeit mit den staatlichen Stellen: Machbarkeitsstudie 2008/ 2009 liegt vor; weitere Projektkonkretisierung als Teil eines städtebaulichen Wettbewerbs unter Bezugnahme auf städtebauliche Zielsetzungen der Universität (Rahmenplan) • Zeitnahe Umsetzung empfohlen (G8-Umstellung s. o.) • Kostenschätzung: ca. 1 Mio. Euro

2.4 (P)	Dachauplatz
Beschreibung	<p>Prüfung der Machbarkeit einer fahrgastfreundlichen, städtebaulich integrierten Lösung zur Zusammenführung der heute getrennten Abfahrtspositionen mit dem Anspruch einer städtebaulichen Aufwertung der Situation als „Tor zur östlichen Altstadt“ im Busverkehrssystem.</p> <p>Die Realisierung steht in der Prioritätenreihung deutlich hinter der Ertüchtigung des Regionalen Verknüpfungspunktes am Hauptbahnhof und des Verknüpfungspunktes Arnulfplatzes.</p>
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Funktionsfähigkeit der zentralen Haltestelle als aufkommenstarke zentrale Haltestelle (Hinweis: Bedeutung als Umsteigepunkt im Vergleich zu Hauptbahnhof und Arnulfplatz wesentlich geringer) • Verbesserung der Transparenz und Orientierungsqualität für die Fahrgäste
Weitere Prüfung	<p>städtebauliche Gestaltung in Verbindung mit geeignetem Fahrgastinformationssystem im Zusammenwirken mit der betrieblichen Abwicklung und der Führung der Ein-, Aus- und Umsteiger-Ströme</p>
2.5 (P)	St. Georgen-Platz (im Kontext mit 1.3)
Beschreibung	<p>Für den Fall, dass dauerhaft keine altstadtnahe Ersatztrasse geschaffen werden kann, ist im Zusammenhang mit der optionalen zukünftigen Führung der Linien 12, 13 und 17 in der Donauquerung (Teil-Handlungsfeld 1.2) die Etablierung einer Umsteigehaltestelle im Bereich „St. Georgen-Platz“ zu prüfen.</p> <p>Alternativen der Ausbildung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Richtungshaltestellen im Vorfeld der Eisernen Brücke und in der Thundorfer Straße • Zentrale Umsteigehaltestelle im Bereich des heutigen Parkplatzes (Ausbaustandard in Anlehnung an Planung Arnulfplatz); vorbehaltlich der städtebaulichen Konzepte <p>Prüfung der Machbarkeit einer städtebaulich integrierbaren und verkehrstechnisch realisierbaren Lösung.</p>
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> • Sicherstellung von Umsteigebeziehungen aus dem Stadtnorden in Richtung westliche Altstadt bzw. Stadtwesten • direkte Anbindung des Bereiches „Donaumarkt“ • Maßnahme führt zu weiteren Fahrzeitverlängerungen bei der Umfahrung der Altstadt für die verknüpften Stadtverkehrslinien oder – bei alternativer Auffassung von Haltestellen – zu einer Veränderung der Altstadterschließung im nahen Umfeld (Haltestelle Thundorferstraße, Haltestelle Eiserne Brücke)
Weitere Prüfung	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrstechnische Machbarkeit und verkehrliche Angebotswirkungen prüfen (durch den Verknüpfungspunkt entsteht des Weiteren Anpassungsbedarf im altstadtbezogenen MIV-System) • Städtebauliche Machbarkeit (insbesondere Eingriffe in vorhandene Strukturen am Donauufer)

8.2.5 Handlungsfeld 3: „Schaffung eines weitgehend barrierefreien ÖPNV“

3.1 (P+M)	Haltestellen-Konzept Kernbaustein des RNVP
Beschreibung	<p>Systematischer Umbau der bestehenden Haltestelleninfrastruktur zu „weitgehend barrierefreien“ Haltestellen. Auf Basis der in Kap. 8.4 für die definierten Haltestellenkategorien benannten Ausstattungsstandards werden die einzelnen Haltestellen des Stadtgebietes im Rahmen eines Haltestellenkonzeptes nach ihrer Verkehrsbedeutung (z. B. Fahrgastzahlen, Nähe zu publikumsintensiven bzw. senioren- und behindertenrelevanten Einrichtungen) den Kategorien zugeordnet, ihre jeweilige Umbauerforderlichkeit festgestellt und ein vorgesehener Umbau in einem Haltestellenprogramm zeitlich konkretisiert.</p> <p>Im Haltestellenkonzept sind die spezifischen Ausbildungsalternativen für die einzelnen Haltestellen (Kap, Busbuch oder Fahrbahnrandhaltestelle) anhand der jeweiligen Vor- und Nachteile zu entscheiden.</p> <p>Als Anforderungen an die Barrierefreiheit sind u.a. folgende zu erfüllen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau der Haltestellen mit niederflurgerechten Bordsteinen (sog. „Kapsteine“, „Kasseler Bord“ oder vergleichbar, Bordhöhe i. d. R. 18 cm, weitere Erläuterungen siehe Kapitel 8.4.2) • Minimierung der Konfliktpunkte Radfahrer – Fahrgäste im Haltestellenbereich (z. B.: Verlegung der Radwege, Aufhebung der Radwegführung im unmittelbaren Haltestellenbereich) • einheitliches und funktionierendes taktilen Leitsystem
Bewertung	Gewährleistung eines weitgehend barrierefreien Zugangs zum Busverkehrssystem
Weitere Prüfung	<ul style="list-style-type: none"> • Einstufung aller Haltestellen • Erarbeitung eines detaillierten Ausbauprogramms mit Prioritäten • dabei Einbindung der lokalen Kompetenzen und Interessensgruppenvertreter
3.2 (M)	Entwicklung „Musterhaltestellen“ für verschiedene Kategorien und Standortsituationen; „Musterlösung“ Altstadtaltestellen
Beschreibung	<p>Für die im Stadtgebiet Regensburgs typischen Standortsituationen sind im Kontext mit 3.1 konkrete „Musterlösungen“ zu entwickeln (inkl. der besonderen Standortsituation der Altstadtaltestellen).</p> <p>Für die Altstadtaltestellen ist eine „Musterlösung“ ggf. nur als Kompromisslösung machbar (z. B. Anforderungen Denkmalschutz/Umfeldgestaltung). Als Mindeststandard sollte dabei aber stets eine Bordhöhe von mind. 14 cm mit baulicher Ausbildung orientiert an „Buskapstein“ oder „Kasseler Bord“ zur Gewährleistung des parallelen Heranfahrens eingehalten werden (Schrägbordsteine zur Vermeidung von Gefährdungen beim Kneeling). Ggf. ist eine Verlegung von Haltestellen in städtebaulich unsensiblere Bereiche zu prüfen.</p>
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> • Gewährleistung eines weitgehend barrierefreien Zugangs zum Busverkehrssystem • Höherer Fahrgastkomfort für alle Fahrgastgruppen • Beschleunigung des Fahrgastwechsels und somit der Aufenthaltsdauer der

	Busse an den hochfrequentierten, aufkommensstarken Haltestellen der Altstadt (i.d.R. bestehen hier Kapazitätsengpässe)
Weitere Prüfung	<ul style="list-style-type: none"> • Konzepterarbeitung unter Abstimmung der verschiedenen Anforderungen – v.a. Einbeziehung der Interessensvertreter mobilitätseingeschränkter Personen
3.3 (P+M)	Ausstattung der zentralen Haltestellen mit barrierefreier Fahrgastinformation für Blinde/ Sehbehinderte
Beschreibung	Schaffung technischer Möglichkeiten zur Gewährleistung einer barrierefreien Fahrgastinformation für Blinde und Sehbehinderte an den zentralen Haltestellen (Prüfung der Möglichkeiten zur Nachrüstung des DFI-System mit digitaler Sprachausgabe der Fahrgastinformation auf Anforderung durch Fahrgäste; alternativ Rufsäule mit technischer Kommunikationsmöglichkeit zu auskunftgebenden Stellen wie RVV-Kundenzentrum bzw. RVB-Leitstelle)
Bewertung	Gewährleistung eines barrierefreien Zugangs für Blinde/ Sehgeschädigte zum Busverkehrssystem
Weitere Prüfung	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung der technischen Lösungen • Einbindung der lokalen Kompetenzen (Interessensvertretungen der Blinden- und Sehbehinderten) • bei positiven Prüfergebnis Erarbeitung eines Ausbauprogramms mit Prioritäten
3.4 (P+M)	Überprüfung von Haltestellenstandorten bzgl. Lagegunst, weitgehend barrierefreier Gestaltungsmöglichkeiten, Betriebsablauf und Verkehrssicherheit (im Kontext mit Teil-Handlungsfeld 3.1)
Beschreibung	<p>Überprüfung der Haltestellenstandorte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lagegunst zu publikumsintensiven Einrichtungen und zur Fußwegestruktur im Nahbereich • Verkehrssicherheit (Zuordnung zu Querungsanlagen; Konflikte mit dem Radverkehr) • Aufstellflächen und Ausstattungsmerkmale <p>Schwerpunkte sind insbesondere:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prüfeninger Straße • Haltestellen, die nur in einer Richtung angefahren werden (z.B. Michael-Burgau-Straße, Hofgartenweg, Johann-Hösl-Straße, Drehergasse)
Bewertung	Verbesserung der Zugänglichkeit zum und der Orientierbarkeit im Busverkehrssystem
Weitere Prüfung	<ul style="list-style-type: none"> • Untersuchung der einzelnen Standorte nach festgelegten Kriterien (Ortsbesichtigung) • planerische Ableitung und Festlegung von Prioritäten (z. B. Haltestellen mit ausgeprägten Konfliktpotenzialen mit anderen Verkehrsteilnehmern)

8.2.6 Handlungsfeld 4: „Ergänzung des Busbeschleunigungssystems“

4.1 (M)	Ausstattung weiterer, einzelner LSA mit Vorrangschaltung
Beschreibung	<p>Im Stadtgebiet sind bereits ca. 90 LSA mit Vorrangschaltung ausgestattet (zuletzt Nordgaustraße zwischen Holzgarten- und Isarstraße). Weiterer Bedarf für die Ausstattung mit Vorrangschaltungen wird für folgende LSA gesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • St. Georgen-Platz • Frankenstraße (im Kontext mit Teil-Handlungsfeld 1.2) • Bereich Königswiesen • Prüfeninger Straße
Bewertung	Weitere, ggf. punktuelle, Busbeschleunigungs-Maßnahmen als Beitrag zur Stabilisierung des Betriebes (Verstetigung) und damit zur Sicherung der Pünktlichkeit sowie zur Verbesserung des Fahrkomforts (weniger Bremsen und Anfahren)
Weitere Prüfung	Untersuchung der jeweiligen verkehrlichen Wirksamkeit
4.2 (P)	Einrichtung von weiteren Busspuren
Beschreibung	<p>Prüfung der Einrichtung von weiteren Busspuren, insbesondere auf Hauptachsen mit dichter Fahrzeugfolge:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prüfeninger Straße (inkl. Optimierung der Haltestellenanordnung) • Straßenzug D.-Martin-Luther-Straße • Galgenbergstraße <p>Anmerkung: Busspuren sind dort einzurichten, wo sie einen Zeitvorteil bringen und wo sie auch vom Bus genutzt werden können.</p>
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Pünktlichkeit • Reduzierung der Fahrzeiten • Verbesserung im betrieblichen Ablauf (z. B. Abbau von Kolonnenfahrten)
Weitere Prüfung	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrstechnische Machbarkeit • Nutzen-Kosten-Effekt (Abwägung unter Berücksichtigung der absehbaren Akzeptanz der jeweiligen Maßnahme in der Öffentlichkeit)
4.3 (P+M)	Integration ausgewählter Regionalbuslinien in das Busbeschleunigungssystem
Beschreibung	<p>Siehe auch Maßnahme I7 „Region“</p> <p>Schaffen der technischen Möglichkeiten zur Einbindung von Regionalbuslinien mit wirksamen Stadtverkehrsaufgaben in das Busbeschleunigungssystem (Gewährleistung der Ansteuerung der LSA durch die Fahrzeuge der relevanten Regionalbus-Linien)</p>
Bewertung	Regionalbus-Linien mit wirksamen Stadtverkehrsaufgaben (z. B. Linien 5, 13, 17 und 30/ 31) können bzgl. ihrer Pünktlichkeit stabilisiert sowie beschleunigt werden (Voraussetzung für stärkere Wahrnehmung von Stadtverkehrsaufgaben durch Regionalbus-Linien)
Weitere	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung der Kompatibilität des bakengestützten Systems der Stadt

Prüfung	<p>Regensburg mit dem GPS-gestützten RBL des Regionalbusverkehrs</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung mit den Betreibern der Regionalbus-Linien zur Schaffung der fahrzeugseitigen Komponenten zur Einbindung in das Busbeschleunigungssystem • Klärung der zentralen Datenpflege • Prüfung der Leistungsreserven des Beschleunigungssystems zur Intergration weiterer Linien (im Kontext mit Teil-Handlungsfeld 1.3.2; Taktverdichtung zur Erhöhung der Kapazitäten)
----------------	---

8.2.7 Handlungsfeld 5: „Service und Sicherheit“

5.1 (P+M)	Integration der Regionalbuslinien mit Stadtverkehrsaufgaben in das DFI-System
Beschreibung	<p>Ausstattung der Fahrzeuge mit Komponenten zur Ansteuerung des städtischen DFI-Systems (aktuell 24 DFI, 4 Standorte in Planung)</p> <p>Anmerkung: Aus städtischer Sicht werden an den Haltestellen DFI mit gemeinsamer Darstellung aller Linien angestrebt. Einzelne DFI der Verkehrsträger sind zwingend zu vermeiden.</p>
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> • Sicherstellung der DFI-gestützten Kommunikation des Gesamtangebotes an den Haltestellen • Verbesserung der Transparenz des Angebotes
Weitere Prüfung	<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung mit den Betreibern der Regionalbus-Linien zur Schaffung der technischen Voraussetzungen für die Einbindung in das DFI-System (z. B. fahrzeugseitige Komponenten, Verbindung zum Zentralrechner des städtischen RBL) • Klärung der zentralen Datenpflege • ggf. Bewertung des Nutzen-Kosten-Effektes
5.2 (P)	Entwicklung von weiterführenden Maßnahmen „Sicherheit im Busverkehrssystem“
	<p><i>Vorbemerkung:</i> <i>Aus der Analyse ergibt sich hier derzeit kein direkter Mangel. Es ist ähnlich wie in anderen kleineren Großstädten von einem relativ hohen Sicherheitsgefühl auszugehen. Das Thema „Schaffung eines hohen Sicherheitsgefühls im ÖPNV“ ist seit Jahren v.a. in deutschen Großstädten und verstärkt auch im ländlichen Raum ein Thema geworden und soll deshalb in Regensburg in der Weiterentwicklung des ÖPNV berücksichtigt werden. Die frühzeitige Implementierung von Maßnahmen mit einem präventiven Charakter wird im Kontext mit dem demografischen Wandel zur Sicherung der heutigen Marktanteile im ÖPNV eine zunehmende Bedeutung einnehmen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass sich erfahrungsgemäß die Stammkunden subjektiv im ÖPNV wesentlich sicherer und die Gelegenheitsnutzer sich tendenziell unsicherer fühlen. Für die angestrebte Erhöhung der Marktausschöpfung sind diese Gelegenheitsnutzer von besonderem Interesse.</i></p>
Beschreibung	<p>Zuätzlich zu bestehenden Sicherheitsvorkehrungen (Videoschutzanlagen an Verknüpfungspunkten) sollen Möglichkeiten zur weiteren Verbesserung der subjektiven Sicherheit der Fahrgäste geprüft werden.</p>
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Kundenakzeptanz • nachhaltige Gewährleistung des positiven subjektiven und objektiven Sicherheitsgefühls der Fahrgäste
Weitere	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung technischer und organisatorischer Lösungen (Kosten im Vergleich

Prüfung	zum erwarteten qualitativen Nutzen) <ul style="list-style-type: none"> • Eruiierung der Erfahrungen in anderen Verkehrsbetrieben • ggf. Erarbeitung eines Ausbauprogramms mit Prioritäten • ggf. Erarbeitung konkreter Handlungsanleitungen für die Umsetzung der „weichen Maßnahmen“ (Präventivmaßnahmen)
5.3 (P)	Ausweitung NachtBus-Verkehr (im Kontext Stadt-Umland-Verkehr)
Beschreibung	Die Ausweitung des städtisch wirksamen Nacht-Bus-Verkehrs auf Basis der vorhandenen RVV-Nachtlinien („Nachtschwärmer“) in den Nächten Freitag/ Samstag und Samstag/ Sonntag in Regensburg und den angrenzenden Gemeinden ist bzgl. der strategischen Ausrichtung der ÖPNV-Politik zu entscheiden (Kontext zu Maßnahme „Region“ A2 und Maßnahme 1.3.8 „Stadt“ Entwicklung eines „Schwachverkehrs-Netzes“). Der Nacht-Bus-Verkehr wird im RNVP wegen der besonderen Marktausrichtung und der Affinität zum Thema „Verkehrssicherheit“ als Baustein im Bereich „Sicherheit und Service“ dargestellt. Der Nacht-Bus-Verkehr sollte mit einem eigenen Tarif bzw. mit Nacht-Zuschlag vorgesehen werden, um eine Finanzierungsgrundlage über die Nutzer gewährleisten zu können. Anzustreben wären ggf. Sponsorenmodelle ²⁰⁶ .
Bewertung	Verbesserung der autounabhängigen Mobilität im Nachtverkehr sowie Verminderung des Verunfallungsrisikos
Weitere Prüfung	In Abstimmung mit Nachbargaufgabenträger: <ul style="list-style-type: none"> • Evaluierung der spezifischen Potenziale im Nachtverkehr • Abstimmung mit Betreibern von nachtverkehrsrelevanten Zielen bzgl. der Kooperationsansätze • Prüfung der Einbindungsmöglichkeiten von Sponsoren (z. B. Versicherungen) • Marketingmaßnahmen
5.4 (Option) (P)	Regelmäßige, systematische Kundenzufriedenheitsermittlung („Kundenbarometer“)
Beschreibung	Durchführung von systematischen Erhebungen zur Erfassung der Kundenzufriedenheit
Bewertung	Grundlage für marktgerechte Weiterentwicklung des ÖPNV
Weitere Prüfung	Auswahl geeigneter Analyse-/ Meßmethoden
5.5 (M)	Ausweitung der Altstadttarifzone zu einer Innenstadtтарifzone
Beschreibung	Ausweitung der bisher lediglich den Altstadtbereich und Stadtamhof umfassenden Tarifzone in östlicher Richtung bis zum DEZ (Haltestellen „Weichs“ und „An den Weichser Breiten“) sowie in westlicher Richtung bis zum Stadtpark (Haltestellen „Ostdeutsche Gallerie“ und „Taxisstraße“). Einzel- und Tagestickets sollen dabei beibehalten werden.
Bewertung	Insbesondere für Fahrgäste, die nur gelegentlich bis selten den ÖPNV nutzen, wird die Attraktivität einer ÖPNV-Nutzung beim Aufsuchen mehrerer, auf das Innenstadtgebiet verteilter oberzentraler Standorte Altstadt, DEZ und Arcaden

²⁰⁶ Beispiel: Sponsoring des NachtBus-Systems im Münsterland durch Versicherung

	<p>erhöht und analog dazu der innerstädtische MIV-Binnenverkehr reduziert. Dabei besteht die Möglichkeit, bestehende größere Parkieranlagen (v.a. Unterer Wöhrd) als P+R-Angebot einzubinden.</p> <p>Die Maßnahme ist zugleich geeignet, Neukunden für eine regelmäßige Nutzung des Gesamt-ÖPNV-Angebots zu gewinnen.</p>
Weitere Prüfung	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrgasterhebung zur Ermittlung der geeigneten Tarifparameter und der ökonomischen Wirkungen • Abstimmung eines geeigneten Marketingkonzepts

Karte 29 (Stadt): **Entwicklungskonzept – Maßnahmen Stadtverkehr**

8.3 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmittel

Park-and-Ride

Vorliegende Untersuchungen haben gezeigt, dass ein ausreichendes Park-and-Ride-Angebot (P+R) im Regensburger Stadtgebiet vorhanden ist²⁰⁷. Ferner wurde festgestellt, dass sich einige P+R-Anlagen in einer Konkurrenzsituation mit anderen Parkierungseinrichtungen in der Kernstadt befinden.

In Städten der Größenordnung Regensburg sind zielbezogene P+R-Strategien (d. h. P+R-Anlagen im Stadtgebiet) erfahrungsgemäß wenig erfolgversprechend. Um auch nur einen geringen Anteil des MIV-Aufkommens auf P+R verlagern zu können, müssten größere Parkieranlagen mit ausreichender Kapazität errichtet werden (Bau- und Unterhaltungskosten) und ein ÖPNV-Angebot in hoher Bedienungsdichte im 10-Minuten-Takt zu diesen Standorten, die um überhaupt Akzeptanz zu finden möglichst am Stadtrand liegen sollten, geschaffen werden.

Das P+R-Angebot im Regensburger Stadtgebiet soll nicht weiter ausgebaut werden. Anstelle einer solchen zielbezogenen P+R-Strategie (P+R direkt am Ziel) sollte hingegen in Zusammenarbeit mit den anderen Aufgabenträgern im Regionalen Nahverkehrsraum das vom RVV initiierte Neu- und Ausbauprogramm für ein quellenbezogenes P+R-System an den Regionalbahnhöfen (P+R im Nahbereich der Wohnorte der Einpendler, d. h. an den Zugangsstellen zum SPNV) weiterverfolgt werden. Dieser Ansatz ist nach den Erfahrungen in vielen Regionen hinsichtlich des Nutzen-Kosten-Effektes erfolgversprechender.

Die bisher in Regensburg angedachten Standorte für weitere P+R-Anlagen sind deshalb kritisch zu überprüfen:

- Regensburg-Nord (1.600 Plätze): Die Anlage lässt sich nur mit zusätzlichem Leistungsaufwand attraktiv an Busnetz anbinden (10-Minuten-Takt ist erforderlich für wirksame Nutzerakzeptanz; Linie 13 nur im 20-Minuten-Takt; zur Sicherung der Leistungsfähigkeit sind Verstärkerbusse notwendig).
- Regensburg-Süd (1.400 Plätze): Die Lage der Anlage südlich der Autobahn ist mit einer psychologischen Barriere („Autobahn“) verbunden, die stark auf die Nutzerakzeptanz wirkt. Weiterhin sind zusätzliche Busleistungen (dichterer Takt) für attraktive Anbindung erforderlich.

²⁰⁷ Siehe VO/06/1871/061 „Bericht P+R-Anlagen in Regensburg“; November 2006

Zusammengefasst kann eingeschätzt werden, dass bei einem zielbezogenen P+R ein zumindest nennenswerter Erfolg sehr teuer „erkauft“ werden muss. Die Investitionen in P+R-Anlagen sind in der Prioritätenreihung deutlich hinter den Maßnahmen in den Handlungsfeldern 2 und 3 einzuordnen.

Neben dem auf die Zielgruppe der Pendler ausgerichteten P+R-System ist in Regensburg im Kontext mit der Entwicklung des Städtetourismus (Weltkulturerbe) ein kombinierter Ansatz „Park-and-Ride und Park-and-Go“ für die Zielgruppe der Touristen zu prüfen. Im Falle einer Realisierung der Weststrasse ist dafür in erster Linie der Standort Dultplatz prädestiniert. Des Weiteren können bereits vorhandene innenstadtnahe Parkanlagen als Park-and-Ride-Anlage qualifiziert werden (Unterer Wöhrd, siehe Maßnahme 5.5).

Bike-and-Ride

In Regensburg sind die kompakte Stadtstruktur und die hohe Netzdichte im Busverkehr grundsätzlich als nicht förderlich für den flächenhaften Ausbau von B+R-Anlagen im Busverkehrssystem einzuschätzen.

Punktuell sind jedoch Potenziale für eine gezielte Verknüpfung von Fahrrad- und Busnutzung erkennbar. Insbesondere in den Randzonen des Stadtgebietes, in denen die räumliche Dichte des Liniennetzes abnimmt, ist ein nennenswerter Bedarf gegeben. Hier könnten die Einzugsbereiche der Haltestellen wirksam vergrößert werden. Dies betrifft v. a. die Bereiche Großprüfening, Graß, Leoprechting, Oberisling und Unterisling sowie Burgweinting. In Burgweinting könnten im Zusammenhang mit der angedachten Schaffung einer starken Busachse im Zuge der Obertraublinger Straße (Teil-Handlungsfeld 1.3.4) zusätzliche B+R-Potenziale geweckt werden. Bei der konkreten Bedarfsplanung sind die Ergebnisse der aktuellen Bearbeitung des Radverkehrsplans Stadt Regensburg zu berücksichtigen.

Im Zusammenhang mit der „Überprüfung des Liniennetzes“ (Teil-Handlungsfeld 1.3) und dem „Haltestellenkonzept“ (Teil-Handlungsfelder 3.1 und 3.3) ist der potenzielle Bedarf an B+R-Anlagen (auch kleinere Fahrradabstellanlagen) zu untersuchen und diese ggf. festzulegen.

Weiterhin sollten an allen SPNV-Haltepunkten B+R-Anlagen geschaffen werden, da wegen der größeren Einzugsbereiche von Haltepunkten (1.000 m; tlw. auch bis 2.000 m bei Fahrradnutzung) von einem höheren Bedarf auszugehen ist.

8.4 Vertiefung des Teil-Handlungsfeldes 3.1 „Erstellung Haltestellenkonzept“

8.4.1 Haltestellen-Kategorien



Die Haltestellen im Stadtgebiet werden in sieben Kategorien (Haltestellen-Typen) eingeteilt, denen konkrete Ausstattungsmerkmale im Sinne eines Baukastensystems zugeordnet werden. Die Haltestellen-Kategorien berücksichtigen dabei sowohl die Verkehrsaufgaben der Haltestelle im Gesamtsystem als auch die jeweilige Verkehrsbedeutung (Fahrgastresonanz, Anbindung spezifischer Institutionen). Bei Neubau bzw. grundhaftem Ausbau im Rahmen des Haltestellenprogramms sind die Ausstattungsmerkmale zwingend zu realisieren, soweit nicht im Einzelfall die örtlichen Gegebenheiten oder ein unverhältnismäßiger Aufwand dagegen sprechen. Vorhandene Haltestellen, welche nicht den Standards entsprechen, sind, im Rahmen der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel sukzessive anzupassen. Für die spezifische Situation in Regensburg werden die nachfolgend dargestellten Kategorien definiert. Die Haltestellen-Kategorien berücksichtigen sowohl die Verkehrsaufgaben der Haltestelle im Gesamtsystem als auch die jeweilige Verkehrsbedeutung (Fahrgastresonanz). Die Kategorien umfassen

- Verknüpfungspunkte (Kategorien A bis C)
- sonstige Haltestellen (Kategorien D bis G)

Die Kategorien A bis G enthalten keine durchgehend hierarchische Rangfolge. Haltestellen können im Einzelfall auch zwei Kategorien zugeordnet werden. In diesem Fall gelten jeweils die umfassenderen Anforderungen.

Tabelle 63: Haltestellen-Kategorien

Verknüpfungspunkte	
A	Regionaler Verknüpfungspunkt
	Albertstraße/ Hauptbahnhof
B	Verknüpfungspunkt I. Ordnung
	Annulfsplatz (im Bild) Universität (Neubau ZOH) Friedenstraße/ Galgenberg Brücke (Rückseite Hauptbahnhof)

C	Verknüpfungspunkt II. Ordnung	
		<p>Isarstraße/ Nordgaustraße/ Hans-Hayder- Straße (im Bild)</p> <p>Weichs (Dachauplatz; siehe Kategorie D²⁰⁸)</p> <p>Weißenburgstraße Stobäusplatz Lilienthalstraße Klenzestraße Justizgebäude Benzstraße Friedrich- Viehbacher-Allee</p>
Sonstige Haltestellen		
D	Haltestellen mit hoher Verkehrsbedeutung (> 500 Ein- und Aussteiger pro Tag oder temporär hohe Nachfrage)	
		<p>Beispiel:</p> <p>Dauchauplatz (im Bild)</p> <p>Fischmarkt Bismarckplatz Pommernstraße Klinikum</p>

208 Die Haltestelle „Dachauplatz“ wird als Verknüpfungspunkt II. Ordnung (Kategorie C) der Kategorie D zugeordnet, da diese höhere Ausstattungsanforderungen beinhaltet.

E	<p>Haltestellen an wichtigen Infrastruktureinrichtungen (insbesondere Haltestellen an Einrichtungen mit Bedeutung für Senioren/ Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigung)</p>
	<p>Beispiel: Westbad (im Bild) Bezirksklinikum Altstadtbus-Haltestellen Oberer katholischer Friedhof</p>
F	<p>Haltestellen mit mittlerer Verkehrsbedeutung (< 500 Ein- und Aussteiger pro Tag)</p>
	<p>Beispiel: Langer Weg (im Bild) Pfälzer Siedlung</p>

G	Haltestellen mit geringer Verkehrsbedeutung (< 50 Ein- und Aussteiger pro Tag)
	<p>Beispiel: Lieberkingstraße (s. Abb.) Nürnberger Straße</p> <p>Bildquelle: Stadt Regensburg</p>

8.4.2 Zuordnung der Ausstattungsstandards zu den Haltestellen-Kategorien

Für die Ausstattung und die bauliche Ausgestaltung der Haltestellen mit den einzelnen Elementen werden die nachfolgenden Anforderungsstufen definiert.

- | | |
|---|---|
| ■ | erforderliche Ausstattung/ Ausgestaltung |
| □ | anzustrebende Ausstattung/ Ausgestaltung (Prüfung bei Neu- bzw. Umbau) |
| X | nicht erforderliche Ausstattung/ Ausgestaltung |
| - | für Haltestellentyp nicht relevant (höherer Ausstattungsstandard definiert) |

Tabelle 64: Ausstattungsstandards für die Haltestellen-Kategorien

Ausstattung	Zuständigkeit	Kategorien						
		A	B	C	D	E	F	G
Gestaltung für Mobilitätseingeschränkte/ Barrierefreiheit								
Stufenfreier Zugang zum Bussteig/ zur Fahrbahnkante	Stadt	■	■	■	■	■	■	□
Hochbord als Formstein („Kasseler Bord“ oder gleichwertig) oder Buskapstein ²⁰⁹ (18 cm hoch ²¹⁰); Bordsteinhöhe von 20 bis 22 cm ist bei Haltestellenausbildung als Buskaps im Einzelfall zu prüfen	Stadt	■	■	■	■	■ ²¹¹	■	□
3,00 m Mindesttiefe der Aufstellfläche	Stadt ²¹²	■	■	□	□	□	X	X
2,00 m Mindesttiefe der Aufstellfläche; Durchgangsbreiten mind. 1,50m (Bewegungsräume für Benutzer mit Mobilitätsbehinderung) ²¹³	Stadt ²¹⁴	-	-	■	■	■	□	X

²⁰⁹ Vorzusehen sind Bordsteine, die ein Heranfahren des Busses an die Haltestellen mit geringem Spalt zwischen Fahrzeug und Bordsteinkante ermöglichen, beim Kneeling Verletzungsgefahren für die Fahrgäste ausschließen sowie eine Beschädigung der Reifenflanken sowie ein Klettern der Reifen verhindern.

²¹⁰ Bei Busbuchten 16 cm (Gewährleistung des fahrdynamisch ggf. erforderlichen „Überfahrens“ der Haltestellenbereiche). Im Falle unebener bzw. gewölbter Fahrbahnoberflächen im Ausnahmefall an Busbuchten 14 cm.

²¹¹ Altstadtbus-Haltestellen ggf. 14 cm

²¹² Abstimmung mit RVV bzgl. Anordnung der Wartehallen

²¹³ Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden (jedoch Mindestbreite 90 cm), wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

²¹⁴ Abstimmung mit RVV bzgl. Anordnung der Wartehallen

Ausstattung	Zuständigkeit	Kategorien						
		A	B	C	D	E	F	G
hindernisfreie Fläche 2,50 x 2,50 m im Bereich der zweiten Bustür (absolute Mindestgröße 2 x 2 m) ²¹⁵	Stadt	■	■	■	■	■	■	□
Rutschfester Belag (Kopfsteinpflaster nur bei Anforderung aus dem städtebaulichen Umfeld)	Stadt	■	■	■	■	■	■	□
vollständiges taktilen/ optisches Leitsystem als „geschlossene Kette“ im Haltestellenbereich (Aufmerksamkeitsfelder/ Einstiegsfeld, einheitl. System von Auffangstreifen, farblich kontrastierend)	Stadt	■	■	□	■	■	□	X
Auffangstreifen (inkl. Einstiegsfeld in Höhe der ersten Bustür)	Stadt	-	-	■	-	-	■	□
Lautsprecher für akustische Fahrgastinformationen	Verkehrsunter- nehmen	■	■	□	□	□	X	X
Komfort, Kundenservice und Sauberkeit								
Kundenzentrum	Verkehrsunter- nehmen	■	X	X	X	X	X	X
Witterungsschutz/ Wartehalle für alle Fahrtrichtungen (Mindestgröße 4,3 x 1,5 m; mind. drei Sitzplätze); im Einzelfall für ggf. zwei Haltespositionen ²¹⁶	Verkehrsunter- nehmen	■	■	□	■	□	□	X

²¹⁵ für 180-Grad-Wende von Rollstuhlfahrern

²¹⁶ Grundsätzlich Bestandsschutz für vorhandene Wartehallen, die funktionsfähig im Sinne der definierten Anforderungen sind und über ein ansprechendes Erscheinungsbild verfügen.

Ausstattung	Zuständigkeit	Kategorien						
		A	B	C	D	E	F	G
Witterungsschutz/ Wartehalle in der Hauptlastrichtung (reine „Ausstiegs-Richtungs- haltstellen“ benötigen keinen Witterungsschutz) ²¹⁷	Verkehrsunter- nehmen	-	-	■	-	■	□	X
Sitzgelegenheit ²¹⁸	Verkehrsunter- nehmen	■	■	■	■	■	□	□
Option: Steh-Lehnen	Verkehrsunter- nehmen	□	□	X	□	□	X	X
Öffentlicher Fernsprecher ²¹⁹	Stadt	□	□	X	X	X	X	X
Funkuhr (ggf. in DFI integriert)	Verkehrsunter- nehmen	■	■	X	□	X	X	X
Fahrscheinautomat (Standort für alle Benutzer barrierefrei erreichbar)	Verkehrsunter- nehmen	■	□	X	□ <small>220</small>	□ <small>221</small>	X	X
Fahrradabstellmöglichkei- ten (im Einzelfall; abhängig von B&R- Potenzial)	Stadt	□	□	□	□	□	□	□
WC	Stadt	■	■	X	X	X	X	X
Sicherheit								

²¹⁷ Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

²¹⁸ Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

²¹⁹ Die öffentlichen Fernsprecher sind so anzuordnen, dass ein „spontanes Parken“ im Nahbereich mit Behinderung des Busbetriebes ausgeschlossen wird.

²²⁰ Die Ausstattung mit Fahrscheinautomaten erfolgt in Abhängigkeit von der Nachfrage.

²²¹ Die Ausstattung mit Fahrscheinautomaten erfolgt in Abhängigkeit von der Nachfrage.

Ausstattung	Zuständigkeit	Kategorien						
		A	B	C	D	E	F	G
transparente Gestaltung der Wartehallen mit Einsicht von mindestens drei Seiten und kontrastreiche Warnmarkierung für Sehbehinderte an den Scheiben (im Falle der Realisierung einer Wartehalle); Werbeflächen in Fahrtrichtung; Sicherstellung der notwendigen Sichtbeziehungen zum Radverkehr	Verkehrsunternehmen	■	■	■	■	■	■	X
Videoschutzanlage	Verkehrsunternehmen	■	■	X	□	X	X	X
Option: Notruf-Anlage/ Gegensprechanlage zur Leitstelle (im Falle eines positiven Prüfergebnisses)	Verkehrsunternehmen	■	■	X	□	X	X	X
Umfassende Beleuchtung, weitgehend ohne "Schattenräume"	Stadt	■	■	■	■	■	■	□
Fahrgastinformation								
Haltestellen-Schild (in Höhe der ersten oder der zweiten Tür ²²² ; Kombination mit Auffangstreifen)		■	■	■	■	■	■	■
Wegweisung zur Haltestelle im Umfeld	Stadt	■	■	X	□	□	X	X
Wegweisung innerhalb der Haltestelle zu Zielen im Umfeld	Stadt	■	■	X	X	X	X	X

²²² In Regensburg werden die Haltestellenschilder bisher in Höhe der zweiten Tür bzw. mittig im Haltestellenbereich angeordnet. Vor dem Hintergrund einer barrierefreien Haltestellengestaltung wird in vielen Großstädten die Anordnung in Höhe der ersten Tür als Regellösung angewendet. Was in Regensburg die zukünftige Standardlösung sein soll, ist noch abzustimmen.

Ausstattung	Zuständigkeit	Kategorien						
		A	B	C	D	E	F	G
Dynamisches Fahrgast-information-System (DFI)	Verkehrsunternehmen	■	■	□	□ (■) 223	□	X	X
Umfassende Informationspakete an jedem Bussteig in beleuchteter Vitrine (Fahrplan, Tarifinformationen, Schematischer Liniennetzplan, Haltestellenübersichtspl an, Umgebungsplan); auch für kleinwüchsige Benutzer und Rollstuhlfahrer lesbar; freie Erreichbarkeit für alle Benutzer	Verkehrsunternehmen	■	■	□	■	□	X	X
Standard-Informationen an jedem Bussteig (Fahrplan, Tarifinformationen, Schematischer Liniennetzplan); auch für kleinwüchsige Benutzer und Rollstuhlfahrer lesbar; freie Erreichbarkeit für alle Benutzer; ausreichende Beleuchtung (direkt oder indirekt)	Verkehrsunternehmen	-	-	■	-	■	■	■

²²³ Bei Bedienung der Haltestelle durch mindestens drei Linien „erforderliche Ausstattung“

Ausstattung	Zuständigkeit	Kategorien						
		A	B	C	D	E	F	G
Busbetrieb								
Sicherung der bordsteinparallelen Anfahrbarkeit der Haltestelle zur Gewährleistung eines stufenfreien Einstiegs (z.B. Markierungen, Ordnen des Parkens im Haltestellenbereich) Hinweis: Busbuchten müssen eine Regellänge von 88,70 Metern (ggf. unter Inanspruchnahme von Einmündungen) für ein bordsteinparalleles Anfahren aufweisen	Stadt	■	■	■	■	■	■	■

An den Haltestellen im Altstadtbereich und an den Haltestellen an touristischen Sehenswürdigkeiten sind die Fahrgastinformationen zusätzlich mehrsprachig, zumindest in englischer Sprache, mit den Kerninformationen zur ÖPNV-Nutzung und den Tarifbedingungen vorzusehen.

Bei der Einrichtung, dem Umbau bzw. der kleinräumigen Verlegung (Standortanpassung) von Haltestellen sind weiterhin folgende Anforderungen zu beachten:

- Haltestellen sind so anzulegen bzw. zu verlegen, dass sie aus möglichst allen Richtungen über direkt geführte, weitgehend barrierefreie und ausreichend beleuchtete Wege umwegarm erreichbar sind.
- Richtungs-Haltestellen sollten sich dicht gegenüberliegen, um dem Fahrgast die Orientierung erleichtern zu können; in der unmittelbaren Nähe der Haltestellen sollten, soweit erforderlich, Querungshilfen angelegt sein,
- Konflikte mit dem Radverkehr im Haltestellenbereichen sind zu minimieren, z.B. durch Anordnung der Radwege hinter den Fahrgastaufenthaltsbereich oder durch Umwandlung der Radwege im unmittelbaren Haltestellenbereich in „Gehwege, Radfahrer frei“.

An Schulen und an Haltestellen mit fahrtenbezogenen erhöhtem Verkehrsaufkommen sind größere Aufenthaltsflächen zu berücksichtigen.

An den altstadtnahen Haltestellen (insbesondere Dachauplatz, Donauparallele) sind zusätzlich Maßnahmen zur Reduzierung der Fremdnutzung durch Reisebusse zu realisieren (z. B. Beschilderung, Markierungen)²²⁴.

8.5 Konkretisierung zu Teil-Handlungsfeld 3.2 „Entwicklung Musterhaltestelle“

Im Rahmen des aufzulegenden Haltestellen-Ausbauprogramms soll eine „**Regensburger Musterhaltestelle**“ entwickelt und abgestimmt werden, welche die Ansprüche eines einheitlichen Systems der baulichen Ausgestaltung (Bordsteintyp, taktiles Leitsystem, Anordnung der Elemente usw.) sowie eine einheitliche Möblierung verfolgt. Das Ziel besteht in der Etablierung einer „Haltestellen-Architektur aus einem Guss“, wodurch die Wahrnehmbarkeit und die Wiedererkennbarkeit des ÖPNV im Stadtbild nachhaltig erhöht werden. Die anzustrebende Standard-Möblierung sollte eine ausreichende Flexibilität für die stadtbildverträgliche Gestaltung in städtebaulichen/ denkmalpflegerischen Problembereichen gewährleisten.

Aufbauend auf diese „Musterhaltestelle“ sind Untervarianten für unterschiedliche Standortsituationen im Regensburger Stadtgebiet zu entwickeln. Diese berücksichtigen auf Grundlage der definierten Haltestellen-Kategorien die jeweilige Situation mit unterschiedlichen Ausbauformen (Anordnung der Elemente).

Bei der konkreten Planung und Umsetzung einzelner Haltestellen sind, ausgehend von den definierten Ausstattungsmerkmalen nach Haltestellen-Kategorien folgende Rahmenbedingungen bei der in Konfliktfällen ggf. erforderlichen Kompromissfindung zu berücksichtigen:

- Fahrgastbelange,
- betriebliche Belange,
- Belange anderer Verkehrsarten (Fußgänger, Radfahrer, fließender Verkehr, Parken, Anlieferverkehr),
- Belange Städtebau/ Denkmalpflege/ Grünplanung.

²²⁴ Die Fremdnutzung der Haltestellen durch Reisebusse hat sowohl Auswirkungen auf den Betriebsablauf (Leistungsfähigkeit im System) als auch auf die barrierefreie Nutzbarkeit und Zugänglichkeit der Haltestellen (bordsteinparalleles Anfahren der Haltestellenkante wird verhindert bzw. erschwert).

Abbildung 28: Beispiel für die Ausbildung einer Haltestelle als Buskap, Bordsteinausbildung mit „Kasseler Bord“, taktiles Leitsystem mit Aufmerksamkeitsfeld (gelb) an der 2. Bustür (Beispiel: Kassel)



Bildquelle: Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

Die Haltestellen im Stadtgebiet Regensburg sind entsprechend der Zielsetzungen des RNVP „weitgehend barrierefrei“ zu gestalten. Unter „Barrierefreiheit“ wird im Verkehrsbereich in der Außendarstellung nicht selten ausschließlich auf die Nutzergruppen der Gehbehinderten und der Rollstuhlfahrer sowie auch der Blinden und Sehbehinderten fokussiert. In der konsequenten Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (§ 4) umfasst die Forderung nach „Barrierefreiheit im ÖPNV“ alle Benutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität (z.B. hochbetagte Benutzer, gehörlose Benutzer, greifbehinderte Benutzer, Benutzer mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigung).²²⁵

Eine vollständige Barrierefreiheit für alle Haltestellen im Stadtgebiet wäre somit nur sehr langfristig und mit hohem Investitionsaufwand zu erreichen. Die „Musterhaltestelle“ sollte, wie in anderen Städten, den Anspruch verfolgen, für Benutzer mit Gehbehinderung, mit Rollstuhl und mit Sehbehinderung (Blinde) eine weitgehende Barrierefreiheit im Zugang zu gewährleisten. Die Fahrgastinformation ist für Sehbehinderte mit dem Anspruch einer Barrierefreiheit jedoch nur

²²⁵ Siehe: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008

akustisch, d.h. mit zusätzlicher technischer Ausstattung (Ansagetechnik) realisierbar.

Die Haltestellen der Kategorie A und B sowie in Ansätze D sollen weiterführend zu den oben definierten Anforderungen für gehörlose und schwerhörige Benutzer die Barrierefreiheit absichern (z. B. durch DFI).

Von ausschlaggebender Bedeutung für das Funktionieren eines barrierefreie Ein- und Ausstiegs an der Schnittstelle Haltestelle-Fahrzeug ist die bordsteinparallele Anfahrbarkeit der Haltestelle. Bzgl. der baulichen Ausgestaltung ist deshalb zukünftig im Stadtgebiet Regensburg das Buskap vorrangig auszuführen. Buskaps können i. d. R. auch in Hauptverkehrsstraßen eingesetzt werden. Sie haben u. a. den Vorteil, dass im Kontext mit dem parallelen Heranfahrens Bordsteine von bis zu 20 cm Höhe eingesetzt werden können, die einen absolut stufenfreien Einstieg ermöglichen.

Busbuchten sind die Alternative zu Buskaps in besonderen Situationen, z. B. bei durchschnittlichen Haltestellenaufenthaltszeiten von größer 30 Sekunden (hohes Fahrgastaufkommen, Umsteigehaltestellen) und/ oder bei Busfolgezeiten von länger 10 Minuten. Busbuchten müssen, um ein paralleles Heranfahren mit minimiertem Spalt an die Bordsteinkante ermöglichen zu können aus fahrdynamischen Gründen eine Regellänge von 88,70 m aufweisen.

Abbildung 29: Haltestelle mit taktilem Leitsystem Haltestelle mit Auffangstreifen in Höhe des Haltestellenschildes (Höhe 1. Bustür); Bordsteinausbildung mit Buskapstein (Beispiel: Gelsenkirchen)



Bildquelle: Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

Abbildung 30: Vollständiges taktiles Leitsystem und niederflurgerechte Borde an einer Haltestelleninsel (Beispiel: Freiberg/ Sachsen);



Bildquelle: Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

8.6 Ableitung der Umsetzungsprioritäten

Im RNVP werden für das Stadtgebiet umfassende Maßnahmen und Ansätze (Prüfaufträge und Projekte) zur Verbesserung des ÖPNV-Systems dargestellt, die in erster Linie eine Erhöhung des Modal-Split-Anteils des ÖPNV und damit die Erfüllung einer wesentlichen Zielsetzung des „Regensburg-Plan 2005“ bzw. des Verkehrsentwicklungsplanes verfolgen.

Die Umsetzung der genannten Maßnahmen und Projekte, und somit eine wirksame Verbesserung des ÖPNV, ist nur mit einem verstärkten Einsatz von öffentlichen Finanzmitteln realisierbar. Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass im Zusammenhang mit dem Thema „Donauquerung für die Linien 4, 12, 13 und 17“ im Falle des Nichtrealisierens einer altstadtnahen Ersatztrasse aufgrund des dabei entstehenden zusätzlichen Finanzierungsbedarfs (höhere Betriebskosten wegen der Umwegführung und geringere Einnahmen wegen prognostizierter Fahrgastrückgänge) ein Großteil des finanziellen Spielraumes für Verbesserungen in anderen Teilbereichen des ÖPNV-Systems bereits ausgeschöpft sein wird, sofern die entstehende „Finanzierungslücke“ nicht durch zusätzliche Mittelbereitstellungen geschlossen wird. Die schnellstmögliche Schaffung einer altstadtnahen Ersatztrasse ist somit von richtungsweisender Bedeutung für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems insgesamt.

Der Schwerpunkt im Mitteleinsatz wird in den nächsten Jahren im Kontext mit der Wirksamkeit am Fahrgastmarkt zu setzen sein. Die Erhöhung der Marktaus-schöpfung und Kundenbindung ist dabei in hohem Grade davon abhängig, in wie weit es gelingt die Kapazitäten im Busverkehrssystem, und damit dessen Leistungsfähigkeit, auszubauen. Eine Schlüsselrolle hat dabei nicht nur die Beförderungskapazität, sondern ebenso die Leistungsfähigkeit des zentralen städtischen Hauptverknüpfungspunktes (ZOB).

Ein zweiter Schwerpunkt ist bei den „Zukunftsinvestitionen“ zu definieren. Dies betrifft insbesondere die Maßnahmen, die in Ausrichtung auf den demografischen Wandel und die erwartenden Veränderungen im Mobilitätsverhalten in ihrer vollen Entfaltung der Wirksamkeit auf einen mittel- und langfristigen Horizont ausgerichtet sind. Der Schwerpunkt liegt dabei auf der Schaffung eines „weitgehend barrierefreien ÖPNV“ und auf die Maßnahmen zur Gewährleistung eines hohen Sicherheitsgefühls der Fahrgäste.

Vor dem Hintergrund des umfangreichen Maßnahmenprogramms, insbesondere der absehbar erforderlichen vielfältigen Investitionen mit zwingender Notwen-

digkeit (z. B. Regionaler Verknüpfungspunkt, Arnulfplatz, Uni-ZOH, ggf. altstadtnahe Busbrücke bei entsprechender Entscheidung, Ausbau von Haltestellen der Kategorie B; D und E) sind weitere wünschenswerte Maßnahmen realistischerweise auf einen längerfristigen Zeithorizont zu verschieben (z.B. Verbesserungen an der Haltestelle Dachauplatz, P+R-Anlagen, Ausbau von Haltestellen der Kategorien F und G). Im ÖPNV-System sind zusätzliche Betriebsleistungen in Priorität auf die nachhaltige Erhöhung der Leistungsfähigkeit bzw. auf Bedienungsverbesserungen in Stadtbereichen mit hohen Neukundenpotenzialen zu fokussieren, d. h. in Bereichen mit geringen Fahrgastpotenzialen stehen in der Prioritätenreihenfolge dahinter zurück. Aus Sicht des RNVP steht die nachhaltige Kundenbindung als Schwerpunkt an erster Stelle, die Gewinnung von Neukunden ist nachfolgend zu behandeln.

Stadtverkehr und Regionalverkehr bilden das städtische ÖPNV-System in Regensburg. Im Sinne der „regionalen Zusammenarbeit“ im Regionalen Nahverkehrsraum und der integrierten Entwicklung des ÖPNV-Systems sind die Maßnahmen zur Verbesserung des Zusammenwirkens von Stadt- und Regionalverkehr ebenfalls mit Priorität zu behandeln (z. B. Maßnahmen 4.3 und 5.1).

Die Tabelle zeigt den Handlungsbedarf bzgl. der Wirkung der Maßnahmen und der Umsetzungsprioritäten auf. Das Kriterium „Wirksamkeit auf die Fahrgastnachfrage und Kundenbindung im Gesamtsystem“ kategorisiert den qualitativ abgeschätzten Nutzen der Maßnahmen. Es wurden fünf Kategorien gebildet. Die Dringlichkeit und der Bezug zur zeitlichen Umsetzung werden mit dem Kriterium „Priorität für die Umsetzung“ in vier Stufen eingeordnet.

Tabelle 65: Bewertungskriterien

Wirksamkeit auf die Fahrgastnachfrage und Kundenbindung im Gesamtsystem	
1	sehr hohe Wirksamkeit im Gesamtsystem
2	hohe Wirksamkeit im Gesamtsystem
3	mittlere Wirksamkeit im Gesamtsystem
4	geringe Wirksamkeit im Gesamtsystem
5	sehr geringe Wirksamkeit im Gesamtsystem
Priorität für die Umsetzung	
I	sehr hohe Priorität (schnellstmögliche Umsetzung)
II	sehr hohe Priorität (schnellstmögliche Umsetzung; jedoch absehbar längerer Planungs- und Abstimmungsprozess)
III	hohe bis mittlere Priorität
IV	geringe Priorität

Tabelle 66: Bewertung der Handlungsfelder und Maßnahmen (Wirksamkeit und Prioritäten)

Nr.	Handlungsfeld/ Maßnahme	Wirksamkeit auf die Fahrgastnachfrage und Kundenbindung im Gesamtsystem	Priorität für die Umsetzung
Handlungsfeld 1: „Verbesserung des Bedienungsangebotes/ Liniennetzneuordnung/ Erhöhung der Kapazitäten“			
1.1 (P)	Produktprofilierung im Stadtverkehr	3	II (ggf. stufenweise Umsetzung)
1.2 (M)	Busführung „Donauquerung“/ Ersatztrasse Steinerne Brücke	1	I (vgl. längerer Prozess erforderlich)
1.3 (P)	Untersuchung der Weiterentwicklung des Busverkehrssystems („Überprüfung des Liniennetzes“)		
1.3.1 (P)	Prüfung der Durchbindung der Halbmesseräste der RVB-Linien	3	II
1.3.2 (P)	Erhöhung der Kapazitäten/ Steigerung der Leistungsfähigkeit	1	II (ggf. stufenweise Umsetzung)
1.3.3 (P)	Erschließung des zentralen Altstadtbereiches inkl. Altstadtbus	3	II
1.3.4 (P)	Neuordnung Bereich Burgweinting/ Harting	2	I
1.3.5 (P)	Erschließung der Gewerbegebiete im Stadtosten	4	III
1.3.6 (P)	Anbindung des Gewerbegebiets Haslbach	5	III
1.3.7 (P)	Prüfung der Tangentiallinien	4	IV
1.3.8 (P)	Entwicklung eines „Schwachlast-Netzes“ (Abend- sowie Sonn- und Feiertagsverkehr)	4	II
1.4 (M)	Neugestaltung der Endbereiche der Linie 1	4	I
1.5 (P)	Anbindung Hp. „Walhallastraße“	(5)	(II) (im Falle der Errichtung des Haltepunktes)
1.6 (P)	Anbindung/ Erschließung von Stadtentwicklungsgebieten		
1.6.1 (P)	„Ladehofstraße“	4	II (zum Beginn der Gebietsentwicklung)
1.6.2 (P)	„Nibelungen-Kaserne“	4	III (zum Beginn der Gebietsentwicklung)
Handlungsfeld 2: „Ertüchtigung und Attraktivierung der Verknüpfungspunkte und zentralen Haltestellen“			
2.1 (M)	Hauptbahnhof (Regionaler Verknüpfungspunkt)	1	I (vgl. längerer Prozess erforderlich)
2.2 (M)	Arnulfplatz	2	I
2.3 (M)	Zentrale Omnibushaltestelle Universität („Uni-ZOH“)	2	I
2.4 (P)	Dachauplatz	4	IV

2.5 (P)	St. Georgen-Platz (Option im Kontext mit 1.2)	(4)	(II) (im Falle Nichtrealisierung der altst. Donauquerung)
Handlungsfeld 3: „Schaffung eines weitgehend barrierefreien ÖPNV“			
3.1 (P)	Haltestellenkonzept	2	I
3.2 (M)	Entwicklung „Musterhaltestellen“ für verschiedene Kategorien und Standortsituationen; „Musterlösung“ Altstadtaltestellen	2	I
3.3 (P+M)	Ausstattung der zentralen Haltestellen mit barrierefreier Fahrgastinformation für Blinde/ Sehbehinderte	4	IV
3.4 (P+M)	Überprüfung von Haltestellenstandorten bzgl. Lagegunst, weitgehend barrierefreier Gestaltungsmöglichkeiten, Betriebsablauf und Verkehrssicherheit	4	II
Handlungsfeld 4: „Ergänzung des Busbeschleunigungssystems“			
4.1 (M)	Ausstattung weiterer, einzelner LSA mit Vorrangschaltung	4	II
4.2 (P)	Einrichtung weiterer Busspuren	4	II
4.3 (P+M)	Integration ausgewählter Regionalbuslinien in das Busbeschleunigungssystem	3	I
Handlungsfeld 5: „Service und Sicherheit“			
5.1 (P+M)	Integration der Regionalbuslinien mit Stadtverkehrsaufgaben in das DFI-System	3	I
5.2 (P)	Entwicklung von weiterführenden Maßnahmen „Sicherheit im Busverkehrssystem“	3 (mittelfristig angelegt)	III
5.3 (P)	Ausweitung NachtBus-Verkehr (im Kontext Stadt-Umland-Verkehr)	3	II
5.4 (Option)	Regelmäßige, systematische Kundenzufriedenheitsermittlung („Kundenbarometer“)	3	II
5.5 (M)	Ausweitung der Altstadttarifzone zu einer Innenstadtтарifzone	3	I

9 ÖPNV-Investitionsplan 2010 bis 2015 (nur Infrastruktur)

Abgeleitet aus dem in den Entwicklungskonzepten von Region Regensburg (Kap.7) und Stadt Regensburg (Kap.8) dokumentierten Ergebnis der Nahverkehrsplanung sind innerhalb des Zeitraums 2010 bis 2015 im Regionalen Nahverkehrsraum Regensburg folgende Investitionsbedarfe besonders hervorzuheben:

Entwicklungskonzept (Maßnahmen-Nr.)	Maßnahme bzw. Planungsprojekt	Kostenschätzung
Region, I11	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle Kelheim-Wöhrdplatz	noch nicht konkretisiert
Region, I8 und I9	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem für den Regionalbusverkehr einschl. LSA-Beeinflussung	1,7 Mio. €
Region, F1, F2 i. V. m. Kap 7.2.4	Haltestellenprogramm für den Landkreis Regensburg	120 T €
Region, I1 und Stadt, 2.1	Regionaler Verknüpfungspunkt / ZOB am Hauptbahnhof Regensburg	ca. 7 Mio. €
Stadt, 1.2	ÖPNV-Ersatzbrücke für die Steinerne Brücke, Variante Ost- oder Westtrasse	8 bis 12 Mio. € ²²⁶
Stadt 1.3.4	Haltestellenneubau in neu erschlossenen Siedlungsbereichen	noch nicht konkretisiert
Stadt, 2.2	Verknüpfungspunkt Arnulfplatz	4 Mio. € (Gesamtplatzumgestaltung)
Stadt, 2.3	Zentrale Omnibushaltestelle Universität	ca. 1 Mio. € ²²⁷
Stadt, 3.1	Barrierefreier Haltestellenumbau (Umbauprogramm)	jährliches Volumen ist noch zu definieren

²²⁶ Preisstand aus Nutzen-Kosten-Untersuchung 2005

²²⁷ Maßnahmenumsetzung durch Universität Regensburg / Staatliches Bauamt Regensburg