

Kontakt:
E-mail:
regensburg@spd-stadtratsfraktion.de

Internet:
www.spd-stadtratsfraktion.de

Tel. 0941/5071062 + 1063
Fax 0941/5071064

Bankverbindung:
Sparkasse Regensburg
BLZ 750 500 00 Konto: 265066

Leitsätze zur Verkehrsentwicklung in der Region Regensburg

1. Präambel:

Die positive Entwicklung der Region Regensburg in den letzten Jahren wirft in verschiedenen Bereichen Fragen auf, die nur durch gemeinsames Handeln von Stadt und Landkreis Regensburg gelöst werden können.

Einer dieser Themenkomplexe ist die Verkehrsentwicklung in der Region Regensburg. In dieser Frage kann keine der Gebietskörperschaften für sich allein betrachtet Lösungen erreichen. Nur im Zusammenspiel aller kommunalen Entscheidungsträger aus Stadt und Landkreis Regensburg mit den Behörden des Freistaats und des Bundes sind hier Lösungen denkbar.

Vor dem Hintergrund dieser Überlegungen haben sich Vertreterinnen und Vertreter der SPD aus der Stadt und dem Landkreis Regensburg auf Einladung der SPD Stadtratsfraktion zu Verkehrsgesprächen getroffen um zur Vorbereitung einer abgestimmten Haltung der SPD in Stadt und Landkreis Regensburg einen Entwurf für Leitsätze zur Verkehrsentwicklung in der Region Regensburg zu erarbeiten.

2. Leitsätze zur Verkehrspolitik:

2.1 ÖPNV Schienenverkehr

2.1.1 Taktzeiten

Die SPD in Stadt und Landkreis Regensburg befürwortet einen Ausbau des Schienennahverkehrs mit Verbesserung der Taktfrequenz (mind. 30 Minuten-Takt) auf den vorhandenen Bahnstrecken zwischen Regensburg und Schwandorf, Landshut, Straubing, Neumarkt und Kelheim.

Begründung:

In den vorhandenen Bahnstrecken bietet sich für die Region Regensburg ein noch nicht ausreichend ausgeschöpftes Potenzial für deutliche Attraktivitätssteigerungen beim ÖPNV. Voraussetzung dafür ist eine Verbesserung des Angebots durch eine übersichtliche Gestaltung des Fahrplanangebots im Wege einer verbesserten Vertaktung, flankiert durch ein attraktives P+R-Angebot und optimierte Umsteigeverbindungen zum Busangebot.

2.1.2 Regio-S-Bahn

Die SPD in Stadt und Landkreis Regensburg schlägt mittelfristig den Aufbau eines attraktiven Regio-S-Bahn-Systems für die Region Regensburg mit der Schaffung von angemessenen P+R Angeboten an allen Bahnhofpunkten vor.

Begründung:

Siehe Begründung zu 2.1.1

2.1.3 Bahnhofpunkte

Die SPD in Stadt und Landkreis Regensburg befürwortet eine Reaktivierung der Bahnhofpunkte Burgweinting und Walhallastraße und begrüßt den Umbau des Bahnhofpunktes Sinzing.

Die SPD in Stadt und Landkreis Regensburg regt an, die Schaffung weiterer Bahnhofpunkte zu prüfen, u.a. in Zeitlarn und Wutzlhofen/Haslbach:

An den Bahnhofpunkten im Stadtgebiet Regensburg (Prüfening, Burgweinting und Walhallastraße) sind attraktive Umsteigeverbindungen zu den innerstädtischen Buslinien einzurichten.

Begründung:

Die Bahn bietet beim Faktor Fahrzeit eine gegenüber Individualverkehr und Bus vielfach (deutlich) bessere Alternative (Beispiel: Regenstauf – Regensburg Hbf. 13 Minuten, Beratzhausen – Regensburg Hbf. 18 bis 24 Minuten). Durch die Schaffung weiterer Bahnhofpunkte kann dieser Angebotsvorteil für einen neuen Nutzerkreis erschlossen werden.

2.2 ÖPNV - Buslinien

2.2.1 Buslinien im RVV-Gebiet

Die SPD in Stadt und Landkreis Regensburg fordert eine Überprüfung des derzeitigen Buslinienangebots im Umland auf Optimierungsmöglichkeiten.

Hierbei soll insbesondere die Einrichtung weiterer Schnelllinien mit Anbindung an ein attraktives P&R Angebot sowie eine verbesserte, bedarfsgerechte Anpassung der Taktzeiten und Vertaktungen geprüft und den Gremien des Regensburger Verkehrsverbunds zur Entscheidung vorgelegt werden.

Diese Verbesserungen sind angezeigt, um das vorhandene Fahrgastpotential für den ÖPNV besser zu erschließen.

Begründung:

Die Attraktivität des ÖPNV steht und fällt mit dem Zeitfaktor, d.h. mit der Frage, welche zeitlichen Vor- und Nachteile sich gegenüber dem Individualverkehr ergeben. Erfahrungen zeigen, dass bei einem Umsteigen auf den ÖPNV geringfügige Fahrzeitverlängerungen gegenüber dem Individualverkehr in Kauf genommen werden, diese sich jedoch in einem sehr engen Rahmen bewegen müssen. Der Kostenfaktor hatte schon bisher eine dem gegenüber nur nachrangige Bedeutung und dürfte, angesichts der Kostenentwicklung im Individualverkehr weiter an Bedeutung verlieren.

2.2.2 Steinerne Brücke als ÖPNV-Trasse

Die SPD in Stadt und Landkreis Regensburg vertritt die Auffassung, dass die Steinerne Brücke umgehend zu sanieren ist.

Nach Abschluss der Sanierung ist die Brücke wieder zu öffnen, solange dies für ein angemessenes ÖPNV-Angebot notwendig ist.

Begründung:

Die Errichtung von Ersatzbrücken vor einer Sanierung der Steinernen Brücke ist nicht realisierbar, da zum einen der Bauzustand einen weiteren zeitlichen Aufschub der Sanierung nicht mehr zulässt und zum anderen ein Brückenneubau sowohl auf der in der Überprüfung befindlichen West- wie auch auf der Osttrasse auf absehbare Zeit rechtlich gegen den öffentlich erklärten Bürgerwillen nicht durchsetzbar ist. Eine vollständige Verlagerung des ÖPNV auf die einzig denkbare Alternative, die Nibelungenbrücke, würde eine deutliche Verschlechterung für den ÖPNV bedeuten und ist aus diesem Grund nicht mit grundsätzlichen politischen Zielsetzungen der SPD vereinbar.

2.2.3 Optimierung des innerstädtischen Liniennetzes

Die SPD in Stadt und Landkreis Regensburg spricht sich mittelfristig für eine optimierte Ergänzung und Fortentwicklung des derzeitigen innerstädtischen Liniennetzes z. B. durch die Schaffung von zwei gegenläufig verkehrenden „Ringlinien“ aus.

2.2.4 Verbesserung der Taktfrequenz und bedarfsgerechte Ausweitung der Verkehrszeiten

Die SPD in Stadt und Landkreis Regensburg spricht sich für eine Verbesserung des derzeitigen ÖPNV-Angebots durch einen Ausbau der Taktfrequenz und eine fahrgastorientierte Ausweitung der Verkehrszeiten aus.

2.3 Stadtbahn

Die SPD in Stadt und Landkreis Regensburg spricht sich dafür aus, weitere Überlegungen für die Neuerichtung einer Stadtbahn einzustellen. Die SPD in Stadt und Landkreis Regensburg setzt stattdessen auf eine fahrgastorientierte Optimierung und Verbesserung der derzeitigen ÖPNV-Angebots.

Begründung:

Eine Stadtbahn mit Infrastrukturkosten von 5 bis 9 Mio. Euro pro Streckenkilometer und einem in Aussicht genommenen Streckennetz von 40 bis 50 Kilometern ist finanziell und wirtschaftlich auch längerfristig in den Haushalten der beteiligten Kommunen nicht darstellbar.

Bei der Stadtbahndiskussion ist auch zu berücksichtigen, dass ein modernes Stadtbahnssystem etwas anderes ist als die Regensburger Straßenbahn früherer Prägung. Ein Stadtbahnssystem spielt seine Vorteile nur dort aus, wo eine schnelle Beförderung der Fahrgäste auf eigenen, straßenunabhängigen oder straßenbegleitenden Trassen möglich ist. Diese Voraussetzungen wären in Regensburg über weite Streckenbereiche nicht gegeben und auch nicht realisierbar, (z.B. Donauparallele, Weißgerbergraben, Jakobstraße, D.-Martin-Luther-Straße usw.). Ferner wäre zu berücksichtigen, dass die Donauparallele absolut hochwassersicher sein müsste, weil sonst im Hochwasserfall das ÖPNV System nicht mehr funktionsfähig wäre. Auch wäre bei Großveranstaltungen im Altstadtbereich (Bürgerfest usw.) der Bereich der Stadtbahntrassen vom Festgeschehen freizuhalten, weil eine Umleitung, wie jetzt bei den Buslinien üblich, nicht möglich wäre.

2.4 Individualverkehr – Straßen und Brücken

2.4.1 Sinzinger Nahverkehrsbrücke

Die SPD in Stadt und Landkreis Regensburg spricht sich dafür aus, die Trasse für eine Sinzinger Nahverkehrsbrücke und deren Anschlussstraßen bauleitplanerisch zu sichern und damit die Option für eine solche Brücke offen zu halten.

Begründung:

Eine Sinzinger Nahverkehrsbrücke steht gegebenenfalls in Konkurrenz zum ÖPNV-Angebot auf der Schiene. Sie steht in der Priorität im Vergleich zu vielen anderen Maßnahmen, die im Verkehrsgutachten genannt werden, an nachrangiger Stelle, so dass allein aus finanziellen Gründen mit einer kurz- bis mittelfristigen Realisierung nicht gerechnet werden kann. Ungeachtet dessen sollte die Trasse planungsrechtlich in den Flächennutzungsplänen der Stadt Regensburg und der Gemeinde Sinzing gesichert werden um sich die Option für diese Brücke offen zu halten, falls sie sich langfristig als notwendig erweisen sollte.

2.4.2 Kneitinger Brücke

Die SPD in Stadt und Landkreis Regensburg lehnt eine Kneitinger Brücke mit innerstädtischer Anbindung an die Killermannstraße bzw. Clermont-Ferrand-Allee ab.

Begründung

Die Brückenverbindung würde innerstädtisch mehrere Kindergärten und Schulen massiv tangieren und ein erhebliches Durchgangsverkehrsaufkommen in reine Wohngebiete leiten. Ferner würde die Brücke eines der bedeutendsten innerstädtischen Naherholungsgebiete (Donaupark) mit mehreren wohnungsnahen Kinderspieleinrichtungen durchschneiden und damit massiv stören. Darüber hinaus würde die innerstädtische Anbindung am östlichen Ende Clermont-Ferrand-Allee quasi im nichts enden.

2.4.3 Parallelbrücken zur Pfaffensteiner Brücke

Die SPD in Stadt und Landkreis Regensburg spricht sich für eine unverzügliche, detaillierte Prüfung der technischen und finanziellen Realisierbarkeit der im Verkehrsgutachten vom Juni 2005 vorgeschlagenen Parallelbrücken unmittelbar östlich und westlich der Pfaffensteiner Brücke aus.

Den Belangen des Lärmschutzes für die Anlieger ist besonderes Augenmerk zu schenken.

Begründung:

Die Notwendigkeit der Schaffung eines leistungsfähigen Donauübergangs für den innerstädtischen Verkehr im Stadtwesten ist unbestreitbar. Die A 93 (Pfaffensteiner Brücke) wird diese Aufgabe auf Dauer nicht mehr erfüllen können, da bereits heute in Spitzenlastzeiten deren Kapazitätsgrenzen überschritten werden. Der Bau der vom Gutachter vorgeschlagenen Parallelbrücken kann, sofern er bau- und verkehrstechnisch umsetzbar ist, unter Beibehaltung gewachsener Verkehrsbeziehungen hier eine adäquate Lösung darstellen. Es würde damit zudem die Möglichkeit für eine Verbesserung des ÖPNV geschaffen (Stichwort: Ringlinie), die bei einer anderen Lage einer weiteren Donauüberquerung nicht gegeben und auch über die bestehende Autobahnbrücke nicht möglich wäre.

2.4.4 2-spurige Verlängerung der Osttangente zur B16 / Optimierung des Knotens Nord (Lappersdorfer Kreisel)

Die SPD in Stadt und Landkreis Regensburg fordert die Beschleunigung der Planung und den Weiterbau der Osttangente zwischen der Schwabelweiser Brücke und der B 16 im Bereich Haslbach.

Ferner ist die B 16 zwischen der Einmündung der Osttangente und dem Knoten Nord zu ertüchtigen und

eine Umgestaltung des Knotens Nord mit einer verbesserten Abwicklung der Verkehrsbeziehung zwischen A 93 (Nord) und B 16 anzustreben.

Den Belangen des Lärmschutzes, insbesondere für die Wohngebiete am Brandlberg und in der Konradsiedlung ist dabei durch ein optimales Lärmschutzkonzept für die neue Osttangente Rechnung zu tragen.
Begründung:

Die Weiterführung der Osttangente ist ein lange überfälliger Lückenschluss im Straßennetz des Stadtnordens und dient vorrangig der Verknüpfung des städtischen Gewerbegebietes Haslbach mit den Gewerbe- und Industriegebieten im Stadtsüdosten. Darüber hinaus kann dadurch auch eine gewisse Verkehrsentlastung im Bereich der Amberger Straße, des Pfaffensteiner Tunnels und der Pfaffensteiner Brücke erreicht werden, wenn die Anbindung an den Knoten Nord und die A 93 über die B 16 optimiert wird.

Die Frage des Lärmschutzes ist für die Akzeptanz dieser Straßenverbindung von hoher Bedeutung, weshalb an die Qualität des Lärmschutzes auch mit Blick auf die besonderen topographischen Gegebenheiten hohe Anforderungen zu stellen sind.

2.4.5 Sallerner Regenbrücke

Die SPD in Stadt und Landkreis Regensburg sieht die Errichtung einer 2-spurigen Sallerner Regenbrücke (zzgl. Busspuren) nur im Kontext mit dem vorherigen Bau der Osttangente (vgl. 2.4.4), einer Lösung der Lärmschutzproblematik an der Nordgaustraße (vollständige Einhausung im Bereich Reinhausen/Im Gschwander) und einem kreuzungsfreien Ausbau der Kreuzung Frankenstraße-Walhallaallee/Nordgaustraße als denkbar an.

Begründung:

Neben der Tatsache, dass diese Brücke eine wichtige Frischluftschneise im Stadtnorden durchqueren würde besteht bei Errichtung dieser Brücke die Gefahr, dass bei prognostizierten 34.000 Fahrzeugen pro Tag (in 2020) mit hohem LKW-Anteil quasi hinsichtlich des Verkehrsaufkommens eine zweite Stadtautobahn entstehen könnte. Es wäre mit hoher Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass ein erheblicher Anteil des überörtlichen, auch LKW-Verkehrs, von der A 93 (Weiden/Hof) zur A 3 (Straubing/Passau) von der Autobahn durchs Stadtgebiet ausweichen würde. Unter diesem Gesichtspunkt kann diese Brücke isoliert betrachtet nicht als langfristig tragfähige und verträgliche Lösung der Verkehrsprobleme der Region Regensburg gesehen werden. Der Bau dieser Brücke ist für die innerstädtischen Verkehrsbeziehungen allenfalls dann in akzeptabler Weise darstellbar, wenn vorher der Bau der Osttangente mit verbesserter Anbindung an den Knoten Nord über die B16 erfolgt ist und im Zuge eines vorherigen, kreuzungsfreien Ausbaus der Kreuzung Frankenstraße-Walhallaallee/Nordgaustraße der Linksabbiegeverkehr von der Nordgaustraße zur Walhallaallee unproblematisch abgewickelt werden kann. Der Bau der Sallerner Brücke ohne vorherigen Umbau dieser Kreuzung würden einen Zusammenbruch des Verkehrs mit entsprechenden Rückwirkungen auch auf den ÖPNV provozieren, da diese heute bereits an der Kapazitätsgrenze angekommene Kreuzung weiteres, zusätzliches Verkehrsaufkommen, insbesondere in den Linksabbiegebeziehungen, nicht bewältigen kann.

2.4.6 Südspange zwischen A 93 und A 3

Die SPD in Stadt und Landkreis Regensburg hält eine Südspange, ausgehend von der BAB A 93 – AS Bad Abbach – zur BAB A 3 im Bereich Neutraubling/Rosenhof für notwendig, um das Autobahnkreuz Regensburg (A93/A3) und den Verkehrsknoten Obertraubling zu entlasten.

2.5 Verkehrsbeeinflussungsmaßnahmen

2.5.1 Verkehrsleitsystem auf der A 93

Die SPD in Stadt und Landkreis Regensburg fordert die umgehende Realisierung einer aktiven Streckenbeeinflussungsanlage an der A 93 zwischen den Anschlussstellen Schwandorf-Süd bzw. Hausen und Regensburg um dadurch eine Zuflussregulierung durch variable, verkehrsangepasste Geschwindigkeitsbeschränkungen zu ermöglichen.

Der Freistaat Bayern ist aufzufordern die notwendigen Planungen für diese, in seinem alleinigen Entscheidungsbereich liegende Maßnahme zu beschleunigen.

Begründung:

Die Einrichtung von Verkehrsbeeinflussungsanlagen mit variabler, verkehrsabhängiger Geschwindigkeitsbegrenzung haben sich z.B. in Bayern auf den Autobahnen im Raum München bzw. Nürnberg bewährt. Es ist deshalb unverständlich, weshalb der Freistaat Bayern nicht schon längst zu diesem Mittel der Verkehrslenkung auf der hoch belasteten Autobahn im Raum Regensburg gegriffen hat. Anders als der Gutachter sieht die SPD in Stadt und Landkreis Regensburg die Notwendigkeit, diese Verkehrsbeeinflussung in einem deutlich weiteren Umfeld einzusetzen, da sonst die Gefahr einer nur ungenügenden

Wirksamkeit (zur Stauvermeidung) besteht und ein Ausweichen ab der Anschlussstelle Regenstauf nicht ausgeschlossen werden könnte.

2.5.2 Verkehrsleitsystem auf der A 3

Die SPD in Stadt und Landkreis Regensburg spricht sich dafür aus, mittelfristig auf der A 3 eine aktive Streckenbeeinflussungsanlage zwischen den Anschlussstellen Laaber und Neutraubling und zwischen der AS Rosenhof und dem AK Regensburg aufzubauen um dadurch eine Zuflussregulierung zum Autobahnkreuz Regensburg durch variable, verkehrsangepasste Geschwindigkeitsbeschränkungen zu ermöglichen.

Der Freistaat Bayern ist aufzufordern, die notwendigen Planungen für diese in seinem alleinigen Entscheidungsbereich liegende Maßnahme in Angriff zu nehmen.

Begründung:

Es steht zu erwarten, dass mittelfristig die jetzt bestehenden statischen Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht mehr ausreichend sind um den Verkehrsfluss auf der A 3 im Raum Regensburg zu gewährleisten. Deshalb sollten die entsprechenden Vorarbeiten für eine mittelfristig angelegte Realisierung eines variablen Verkehrsbeeinflussungssystems durchgeführt werden.

2.5.3 Zuflussbegrenzungsanlage zur A 93 (Ampel) – AS Regensburg Nord

Die SPD in Stadt und Landkreis Regensburg lehnt derzeit eine Zuflussbegrenzungsanlage (Zufahrtsampel) an der Anschlussstelle Regensburg Nord (Richtung Holledau) ab, da diese zu einer Verlagerung des Verkehrs in der Morgenspitze (zwischen 7 und 8 Uhr) in die Lappersdorfer Straße mit negativen Auswirkungen auf den ÖPNV führen würde.

Begründung:

Die Einrichtung der von Gutachter genannten Zuflussbegrenzungsanlage (Ampel) an der Einfahrt zur A 93 (Fahrtrichtung Holledau) am Knoten Nord, würde die Leistungsfähigkeit dieser Zufahrt so stark reduzieren, dass eine massive Verkehrsverlagerung auf die Lappersdorfer Straße zu erwarten wäre. Dies hätte zur Folge, dass es zu nicht unerheblichen Beeinträchtigungen der dort verlaufenden ÖPNV Linien käme. Verschlechterungen für den ÖPNV sind jedoch nicht hinnehmbar.

2.5.4 Zuflussbegrenzungsanlagen zur A 93 (Ampeln) im Stadtgebiet – AS West, AS Prüfening, AS Pfaffenstein

Die SPD in Stadt und Landkreis Regensburg lehnt derzeit Zuflussbegrenzungsanlagen (Zufahrtsampeln) an den genannten Anschlussstellen ab.

Begründung:

An diesen Anschlussstellen zur A 93 im Stadtgebiet müsste vor einer Entscheidung zur Errichtung von Zuflussbegrenzungsanlagen der schlüssige Nachweis geführt sein, dass sich dadurch keine spürbar nachteiligen Verkehrsverlagerungen ins städtische Straßennetz einstellen. Insbesondere dürften durch solche Zuflussbegrenzungsanlagen an den Autobahnanschlussstellen keine Nachteile für den ÖPNV entstehen. Dieser Nachweis ist bisher nicht geführt.

2.6 Großräumige Alternativen - Ausbau des überörtlichen Straßennetzes – flankierende Maßnahmen

2.6.1 Ausbau der B 20 und B 85

Die SPD in Stadt und Landkreis Regensburg sieht den umgehenden 4-spurigen Ausbau der Verbindung Straubing-Schwandorf (B 20 und B85) als einen wesentlichen Baustein für eine Entschärfung der Verkehrsprobleme im Großraum Regensburg an.

Der Freistaat Bayern ist hierzu in die Pflicht zu nehmen, die notwendigen Planungsverfahren umgehend voranzutreiben und die Finanzierung der Maßnahme zu bewerkstelligen.

Begründung:

Der 4-spurige optimierte Ausbau dieser bereits vorhandenen Bundesstraße auf der bestehenden Trassenführung wäre eine zeitnah zu realisierende Alternativroute für das Verkehrsaufkommen, dass den Raum Regensburg jetzt auf dem Weg von der A 3 (östlich Straubing) zur A 93 nördlich Schwandorf) und umgekehrt nur als Durchgangsrouten nutzt. Darüber hinaus könnte der Verkehr aus der Region Cham und aus Tschechien, der sein Ziel nicht in Regensburg oder in Richtung München hat über diese Verbindung weiträumig um die Region Regensburg herumgeführt werden. Auf die Verbesserung der Anbindung des Landkreises Cham an das Autobahnnetz darf ergänzend hingewiesen werden.

2.6.2 Ausbau der A 3

Die SPD in Stadt und Landkreis Regensburg tritt nachdrücklich für den 6-spurigen Ausbau der A3 zwischen dem AK Regensburg und der AS Rosenhof und die Verwirklichung notwendiger Lärmschutzbauwerke ein.

Der Freistaat Bayern ist aufzufordern die notwendigen planerischen Vorarbeiten umgehend zum Abschluss zu bringen und die Maßnahme als vordringliches Projekt in seinen Planungen und in den Abstimmungen mit dem Bund vorzustellen.

Begründung:

Die Kapazitätsgrenzen der A 3 im genannten Bereich sind bereits heute zeitweise überschritten, so dass angesichts der Prognosen zur Entwicklung des Verkehrsaufkommens eine umgehende Realisierung des 6-spurigen Ausbaus unumgänglich ist. Insbesondere der prognostizierte weitere Anstieg des Schwerlastverkehrs stellt die Notwendigkeit dieses Straßenausbaues heraus.

2.6.3 Optimierung der Verkehrsbeziehungen am AK Regensburg

Die SPD in Stadt und Landkreis Regensburg unterstützt die Überlegungen des Gutachters zur Optimierung der Verkehrsströme am Autobahnkreuz Regensburg.

Dies gilt für den Verkehr aus und in Richtung Holledau zur A 3 (Passau) ebenso, wie auch für den Verkehr aus Richtung Weiden.

Die zuständige Straßenbauverwaltung des Freistaats Bayern sollte beauftragt werden die dafür notwendigen Planungen alsbald in Angriff zu nehmen.

Begründung:

Das Autobahnkreuz Regensburg ist an seiner Kapazitätsgrenze angelangt. Insbesondere die derzeitige Ausgestaltung des Autobahnkreuzes für den „Über-Eck-Verkehr“ von der A 93 zur A 3 (Passau) ist verbesserungsbedürftig. Die entsprechenden Überlegungen des Gutachtens sollten deshalb zwingend und beschleunigt weiter verfolgt werden.

2.6.4 Ausbau des P+R-Angebots

Die SPD in Stadt und Landkreis Regensburg fordert einen Ausbau des Angebots an P&R Anlagen und Pendlerparkplätzen in der Region Regensburg. Soweit möglich ist auf eine Verbesserung der ÖPNV Anbindung solcher Anlagen hinzuwirken.

Die Landkreisgemeinden sind in dieser Frage gefordert, zusammen mit dem RVV ein P&R Konzept für die Region zu entwickeln.

Begründung:

P&R Anlagen und Pendlerparkplätze sind geeignet, einen Umstieg insbesondere von Berufspendlern auf den ÖPNV oder die Bildung von Fahrgemeinschaften zu fördern und damit eine Reduzierung des Individualverkehrs im Stadt-Umland-Bereich zu ermöglichen.

3. Schlussbemerkungen

Die SPD in Stadt und Landkreis Regensburg in Stadt und Landkreis stellt sich der Verantwortung für die Region und sieht die Region als einen gemeinsamen Handlungs- und Entwicklungsraum an, in dem über Gemeindegrenzen hinweg eine verantwortliche Politik nur im Miteinander der vor Ort handelnden Entscheidungsträger sinnvoll sein kann.

Die SPD in Stadt und Landkreis Regensburg anerkennt dabei die Notwendigkeit zum Kompromiss zwischen Stadt und Landkreis sowie zwischen den einzelnen Städten und Gemeinden der Region.

Diese Maxime soll das Handeln der SPD in Stadt und Landkreis Regensburg in Kreis- und Stadtverband, in Stadtrats- und Kreistagsfraktion in der Zukunft noch stärker als bisher leiten.

Die SPD in Stadt und Landkreis Regensburg hat ihren Fähigkeit und ihren Willen zu regionalem Denken in der Frage der Schulpolitik bereits unter Beweis gestellt. Sie wird ihre Anstrengungen darauf richten, dieses regionale Denken auch auf weitere Felder des kommunalpolitischen Handelns zu übertragen.

Die hier vorliegenden Leitlinien zur Verkehrsentwicklung in der Region Regensburg sind ein Angebot der SPD in Stadt und Landkreis Regensburg zu einer verantwortungsbewussten und zukunftsorientierten Entwicklung von Stadt und Landkreis Regensburg beizutragen.

Regensburg, 09.Januar 2006