

# Forderungen an die Kommunalpolitik:

## Bereich Verkehr

### 1.1 Gesamtziel

---

Bis zum Jahr 2030 sollen 50% des Verkehrs im Landkreis und in den Städten und Gemeinden klimaneutral abgewickelt werden, bis zum Jahr 2050 100%.

Schwerpunkte, um dies zu erreichen, sind

- die Begrenzung und Vermeidung von Verkehr (z. B. durch „kurze Wege“, Funktionsmischungen u.ä.)
- Förderung von Fußgängern, Fahrrad und E-Bike sowie von öffentlichen Verkehrsmitteln anstelle von motorisiertem Individualverkehr (insbesondere Verkehr mit fossilen Treibstoffen).

Das bedeutet zum Beispiel: „Freizeitradler sollen Alltagsradler werden“, etwa für den Weg zwischen Wohnung und Arbeit oder Schule; der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) soll hinsichtlich Geschwindigkeit, Preis und Qualität zu einem echten Angebot für die Mobilität im Landkreis und darüber hinaus werden.

- Förderung von KFZ ohne CO<sub>2</sub>-Emissionen<sup>1</sup>. Die Maßnahmen sollen durch die längerfristig vorgegebene, kalkulierbare Änderung der Kosten und Bedingungen bei anstehenden Neuanschaffungen von Fahrzeugen die Entscheidung für emissionsfreie Fahrzeuge fördern und erleichtern.

### 1.2 Maßnahmen für einzelne Verkehrsträger

---

#### 1.2.1 Fußgänger

1. Bessere Instandhaltung der Infrastruktur (Gehwege, Treppen, Unterführungen etc.), verbesserte Unterhaltung der Gehwege (z. B. Schneeräumung) mit mindestens gleicher Priorität wie für Straßen für motorisierten Verkehr.
2. Schaffung sicherer Fußgänger-Übergänge ohne Anforderungs-Ampeln; Freihaltung von Gehwegen von sonstigem Verkehr, einschließlich parkenden Fahrzeugen.

---

<sup>1</sup> Der Begriff „ohne CO<sub>2</sub>-Emissionen“ bzw. „emissionsfrei“ wird hier zunächst zur Unterscheidung zwischen KFZ mit fossilem Antrieb einerseits und Antrieb aus erneuerbaren Energien (wie Strom oder Wasserstoff) andererseits verwendet. Diese Benennung erfolgt im Bewusstsein, dass motorisierter Individualverkehr schon aufgrund des großen Energie- und Materialaufwandes für die Herstellung und in den Lieferketten nie emissionsfrei ist, unabhängig von der Art des Antriebes. Bei E-Autos (wie auch, allerdings in sehr viel geringerem Maße bei E-Bikes) spielt selbstverständlich auch die Art der Erzeugung des jeweils genutzten Stromes eine Rolle, Strom z. B. aus Kohle- oder Atomkraftwerken verlagert Emissionen bzw. Gefahren und Risiken lediglich an andere Stelle.

## 1.2.2 Fahrrad

1. Errichtung eines systematisch aufgebauten, dichten und sicheren Fahrrad-Wegenetzes.

In der Regel sollen eigene Fahrradwege zur Verfügung gestellt werden (z. B. für „Fahrrad-Highways“ zu Schulen, zur TH Deggendorf, zum Technologie-Campus Plattling u. ä. sowie an sicherheitsrelevanten Stellen). An untergeordneten Strecken bzw. vorübergehend / vorläufig können auch sog. „Schutzstreifen“ (abgegrenzte Seitenstreifen wie z. B. in der Bahnhofstraße Deggendorf) zum Einsatz kommen.

Das Fahrradwege-Netz soll im Landkreis und in den Kommunen professionell durch Verwaltung und geeignete Ingenieurbüros ausgearbeitet und kontinuierlich weiterentwickelt werden, in gleicher Weise und in derselben Qualität wie das Straßennetz für KFZ.

Grundlage für die Planung ist die regelmäßige Erhebung und Analyse der bereits stattfindenden Pendlerbewegungen bzw. der potenziellen Bewegungen, insbesondere z. B. von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern, Studentinnen und Studenten sowie Schülerinnen und Schülern.

Als ein Gütekriterium für die Qualität des Fahrradweg-Systems gilt, dass es so sicher werden muss, dass Eltern ihre Kinder guten Gewissens mit dem Fahrrad z. B. in die Schule oder zu Freizeiteinrichtungen (Sportzentren, Elypso u. ä.) fahren lassen können.

2. Der nötige Flächenbedarf für das Fahrradwege-System soll ggf. zu Lasten des KFZ-Verkehrs gedeckt werden, nicht dagegen durch eine Inanspruchnahme von Flächen für Fußgänger.

Da in der Ausdehnung und Qualität des Fahrradwege-Netzes (wie auch beim ÖPNV) im Landkreis wie in den Kommunen ein großer Nachholbedarf besteht, sind hierfür bis zum Ausgleich der bestehenden Defizite höhere Ausgaben erforderlich und in den kommunalen Haushalten einzuplanen als für die KFZ-Infrastruktur.

Bis zur Herstellung eines gleichwertigen Fahrradwegsystems sollen keine neuen KFZ-Straßenprojekte geplant, gefordert oder unterstützt werden (z. B. weitere Donaubrücke Deggendorf, dritte Autobahn-Ausfahrt Plattling, sechsspüriger Ausbau der A3). Landkreis und Kommunen nehmen die vorhandenen bzw. künftige Fördermöglichkeiten für den Fahrradverkehr in Anspruch.

3. Auf- und Ausbau der erforderlichen begleitenden Infrastruktur für den stehenden Rad-Verkehr: abschließbare Parkhäuser für Fahrräder, Ladepunkte (mit Solarzellen am Dach ...), z. B. in den Innenstädten, an Bahnhöfen, am Klinikum, an Hochschuleinrichtungen, an Schulen.
4. Landkreis und Kommunen bieten Anreize für Firmen, Verwaltungen und andere Arbeitgeber für Angebote an Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zum Umstieg, wie z. B. Leasing von Fahrrädern oder E-Bikes, Aufbau von Stellplätzen und Ladepunkten (mit Solarzellen am Dach ...), Umzieh- und Duschkmöglichkeiten.

Finanzielle Förderungen z. B. zu 3. und 4. werden durch die Mittel ermöglicht, die durch die Einsparung von ansonsten geplanter neuer KFZ-Infrastruktur frei werden.

In Bezug auf den Aufbau eines Fahrradwegsystems können und sollen Erfahrungen von besonders fahrradfreundlichen Städten genutzt werden (in einem bundesweiten Ranking des ADFC liegen auf den ersten Plätzen Baunatal (Landkreis Kassel), Ingelheim am Rhein und Rees (in NRW), in Bayern liegt unter den in der Größe vergleichbaren Städten Gunzenhausen an erster Stelle).

### 1.2.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

1. Mindestens zwischen 6 und 22 Uhr werktags (am Wochenende ggf. mit weiterem „Diskobus“ nachts) sollen in den Kommunen und im Landkreis ausreichend dichte Verbindungen angeboten werden (mindestens Stundentakt, bei Bedarf, z. B. früh, mittags, abends auch dichter).
2. Die Verbindungen sollen auch landkreisübergreifend funktionieren, d. h. die Verbindungen sind in einen Regionalverbund einzubinden, der bis Regensburg, Passau, Landshut und in den Bayerischen Wald reicht.
3. Stadtlinien wie in Deggendorf oder Plattling und Landkreislinien sollen zu einem abgestimmtes Netz zusammengeführt werden.
4. Mit dem Öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis sollen
  - das Oberzentrum Deggendorf-Plattling innerhalb von höchstens 45 Minuten Fahrtzeit aus allen Teilen des Landkreises erreichbar sein,
  - von allen Orten die jeweils nächstgelegenen Zentren laut Regionalplan (Deggendorf, Plattling, Hengersberg, Osterhofen, Schöllnach, Metten, Lalling) innerhalb von höchstens 30 Minuten Fahrtzeit erreichbar sein,
  - jeder Umstieg (Bus-Bahn, Bus-Bus u. ä.) maximal 15 Minuten Wartezeit in Anspruch nehmen,
  - Zubringerfahrten zu Bahnlinien (z. B. Stadtbusse) höchstens doppelt so lange dauern wie die gleiche Fahrt mit dem PKW.
5. Für den Landkreis soll unter Beachtung dieser Vorgaben ein Nahverkehrsplan erstellt werden, der u. a. auch als Grundlage für die Vergabe von Lizenzen dient.
6. Die Grundvoraussetzung für ein gelungenes ÖPNV Konzept ist ein landkreisübergreifender Verkehrsverbund. Im Raum steht ein Verkehrsverbund der Landkreise DEG, REG, PA, FRG, CHA. Ein Anschluss an den Verkehrsverbund Regensburg ist ebenfalls vorstellbar. Gefordert wird eine baldige Richtungsentscheidung von Seiten des Landkreises sowie eine offene Debatte.
7. Für alle Menschen in Ausbildung sowie für Seniorinnen und Senioren sollen Verbundtickets zu deutlich vergünstigten Konditionen Mobilität ohne Auto ermöglichen; Schülerinnen und Schüler sollen so zugleich frühzeitig an Mobilität ohne Auto gewöhnt werden.
8. Buslinien müssen
  - ausreichend Sitzplätze bereitstellen (gilt z. B. besonders für Schulbusse),

- vollständig barrierefrei nutzbar sein (Einstieg, Sicherheit während der Fahrt etc.),
- die angegebenen Haltestellen tatsächlich anfahren und die angegebenen Abfahrtszeiten tatsächlich einhalten,
- an den Haltestellen und an den Bussen eindeutig und gut lesbar gekennzeichnet bzw. beschriftet sein.

9. Alle ÖPNV-Verbindungen sollen für geeignete vorhandene Apps bzw. zusammen mit dem Fahrradwegesystem für eine regionale „Mobilitätsapp“ zur Verfügung gestellt und die entsprechenden Daten regelmäßig aktualisiert werden.

Die Nutzung von Verkehrsmitteln alternativ zum motorisierten KFZ-Verkehr soll aktiv beworben und gefördert werden.

Für Fragen und auch Beschwerden z. B. über ausgefallene Verbindungen muss eine qualifizierte, ortskundige, telefonische sowie auch digital erreichbare Hotline zur Verfügung stehen und an jeder Haltestelle deren Telefonnummer angegeben werden.

10. Landkreis und Kommunen bieten Anreize für Firmen, Verwaltungen und andere Arbeitgeber für Angebote an Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zur Nutzung von ÖPNV.

#### **1.2.4 Verkehr in den Innenstädten, künftiger motorisierter Individualverkehr**

1. Der Verkehr in den Innenstädten (für Deggendorf z. B.: Stadt innerhalb der Gräben) soll bis Ende (2025) emissionsfrei sein.
2. In Deggendorf soll der Luitpoldplatz (mit Bahnhofstraße und Pfluggasse ab den Stadtgräben) in diesem Zeitraum zudem, so wie der Obere Stadtplatz, autofrei werden (ausgenommen Zufahrt und Abfahrt zur Tiefgarage, Durchfahrt von Taxis und Bussen in Schrittgeschwindigkeit).
3. Bis 2030 soll der Verkehr in den gesamten Städten des Landkreises emissionsfrei sein.
4. Pro Jahr sollen 5 % der Stellplätze in den Stadtgebieten zu Stellplätzen für Elektrofahrzeuge umgewidmet (und mit entsprechender Lade-Infrastruktur ausgerüstet) werden.

Für Car-Sharing-Fahrzeuge werden jeweils privilegierte Stellplätze eingerichtet, diese Fahrzeuge müssen für die Nutzung z. B. durch eine Plakette erkennbar sein.

Zugleich sollen die Gebühren von Stellplätzen in den Stadtgebieten für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor um 10% pro Jahr steigen. Die zusätzlichen Einnahmen sollen für den ÖPNV verwendet werden.

Die Stellplätze für Taxis in den Innenstädten sollen bis zum Ende der nächsten Wahlperiode (2025) zu Stellplätzen ausschließlich für E-Taxis umgewidmet werden.

5. Für konventionelle Fahrzeuge sollen an geeigneten, möglichst bereits vorhandenen oder überbauten bzw. versiegelten Plätzen an den Einfallstraßen an den Stadträndern Umstiegs - Möglichkeiten (P+R-Parkplätze) bereitgestellt und mit Buslinien an die Innenstadt angebunden werden.

### **1.2.5 Sonstige Maßnahmen:**

Kommunale Reisen werden nur mehr klimafreundlich veranstaltet.

### **1.3 Bereits Vorhandenes, auf dem aufgebaut werden kann**

---

- Seit April 2019 Fahrrad-Ausschuss in der Stadt Deggendorf;
- kostenlose Busse zu bestimmten Veranstaltungen;
- Rufbus-System existiert, muss jedoch noch bekannter gemacht werden;
- ÖPNV-Plan der Stadt Deggendorf wird aktuell überarbeitet und bietet damit Chancen für Anpassungen und Einpassung in ein Gesamtkonzept für den Landkreis und die Region;
- Studie für Regionalverbund des ÖPNV beauftragt.

### **1.4 Sonstiges**

---

Eine weitere Stärkung des ÖPNV empfiehlt sich auch als Reaktion auf den demografischen Wandel (Zunahme des Durchschnittsalters der Bevölkerung, d. h. zunehmend mehr Menschen auch in den Dörfern können ohne ÖPNV die Zentren nicht mehr zumutbar erreichen).