

# Bausteine für eine alt- und innenstadtorientierte Entwicklung Regensburgs

## Inhalt

Detlef Marx                      Einführende Überlegungen  
Zu notwendigen Zielen u. Maßnahmen für die Regensburger Alt- u. Innenstadt

Wünsche und Vorstellungen für die Regensburger Altstadt - Podiumsdiskussion und Statements

Johann Bauer                      Perspektive für die Regensburger City oder ihr Dilemma  
Werner Chrobak                      Grundsätzliche denkmalpflegerische Erwägungen und Leitsätze  
Robert Fischer                      Neue Bauformen beleben die Innenstadt -  
familiengerechtes Wohnen erfordert mehr Aufenthaltsqualität für Kinder  
Peter Morsbach                      Meine kleinen Wünsche für die Altstadt Regensburg  
Josef Mühlbauer                      Regensburg ist ein guter Standort  
Ullrich Volk                      Wünsche und Vorstellungen für die Regensburger Altstadt  
Detlef Marx                      Zur Diskussion nach den Statements

Gerrit Manssen:                      Möglichkeiten u. Grenzen der Innenstadtgestaltung  
durch das kommunale Baurecht

Reinhard Aehnelt:                      Die Innenstadt als Wohnstandort –  
Demografischer Wandel und (Innen-) Stadtentwicklung

Stefan Holl:                      Lebendige Innenstadt und Einzelhandel

Thomas Hauff                      Lebendige Innenstadt und Umweltstörungen

Hans-Henning  
von Winning                      Verkehren in der Innenstadt

Christine  
Schimpfermann                      Die Regensburger Altstadt – Perspektiven einer vitalen Primadonna

Einzelne Restexemplare sind noch verfügbar.

Bitte schriftlich bestellen bei:

Pro Regensburg, Im Reichen Winkel 9, 93057 Regensburg

## Innenstadtorientierte Verkehrsentwicklung - Gedanken zur Situation in Regensburg

### Zentraler Ausgangspunkt: Urbanität

Die Stadt Regensburg ist seit 2000 Jahren gewohnt und in der Lage, ihre Entwicklung selbstbewusst zu steuern. Und auch seit einem halben Jahrhundert, seit einige ihrer städtischen Eigenschaften durch den Zeitgeist der autoorientierten Lebensstile bedroht und in Frage gestellt wurden und werden, ist ihre urbane Identität noch stark – nicht zuletzt auch gestützt durch ein staatliches Städtebauprogramm zur Sanierung, dessen fachliche Qualität Weltruf genießt.

Ein kurzer Beitrag „von außen“ kann da allenfalls einige wenige Gedanken beitragen. Das soll im Folgenden auf Einladung von pro Regensburg versucht werden. Allerdings ohne Anspruch auf Vollständigkeit und mit nur sehr eingeschränkter Kenntnis des Ortes und seiner aktuellen Probleme.

Meine Gedanken basieren auf fast dreißig Jahren Erfahrungen und Analogien im Umgang mit Stadtentwicklung und Verkehr in Innenstädten: von Köln bis Dresden, von Oberviechtach bis Olfen im Münsterland, und vielen anderen.

Mir ist es in dem hier gezogenen Rahmen wichtig, den Gedanken der Urbanität in den Mittelpunkt meiner Ausführungen zu stellen: Urbanität ist nicht eine sentimentale Erinnerung, die man aus Respekt vor der Geschichte, wegen der Corporate Identity oder als Luxus pflegen mag, wenn Geld übrig ist, nein: Urbanität ist unabdingbare Voraussetzung für hohe Mobilität und Wahlfreiheit, und damit unverzichtbarer Motor für ökonomischen und kulturellen Erfolg. Das gilt besonders dann, wenn es gilt, Ziele der Nachhaltigkeit stärker zu betonen und für Gemeinden, die möglicherweise nicht in allen Bereichen mit wirtschaftlichem und sonstigem Wachstum auf Dauer rechnen können.

### Einige begriffliche Vorüberlegungen

Zunächst möchte ich einige Begriffe etwas näher beleuchten, die in der öffentlichen und fachlichen Diskussion keineswegs einheitlich und gelegentlich sogar widersprüchlich verwendet werden. Damit will ich kein Definitionsmonopol über diese Begriffe beanspruchen; es soll nur deutlich gemacht werden, welche Bedeutung ich diesen Begriffen gebe, um Missverständnisse gering zu halten, die in den emotional sehr aufgeladenen Bereichen „Siedlung“ und „Verkehr“ immer wieder auftreten – sei es aus Nachlässigkeit, sei es aus bestimmten Zielsetzungen heraus. Es sind die Begriffe Mobilität, Urbanität, und Nachhaltigkeit.

**Mobilität** wird in der Regel in Personenkilometern (oder Güterverkehr in Tonnenkilometern) also **als Aufwand** gemessen. Die (für Gegenwart oder Zukunft) analysierten zurückgelegten km gelten oft als die Verkehrsnachfrage oder als „der Bedarf“. Für die Erfüllung dieser so verstandenen Verkehrsnachfrage werden Maßnahmen der öffentlichen Hand im Bereich Infrastruktur und Bereitstellung der (für die größeren Distanzen natürlich motorisierten) Verkehrsmittel gefordert.

Wir müssen davon ausgehen, dass der beste Verkehr (Transport) der ist, der nicht stattfindet bzw. nicht stattfinden muss. (Nicht nur bei den heutigen Benzinpreisen, sondern auch unter dem Aspekt des vermeidbaren Ressourcenverzehr unter dem Ziel der Nachhaltigkeit ist das eine unmittelbar einleuchtende Feststellung, die praktisch von niemand in Zweifel gezogen wird).

Der übliche Mobilitätsbegriff als Aufwand beinhaltet eine Reihe von Annahmen, die zu schwerwiegenden Missverständnissen führen können, weil ja unterstellt wird, Mobilität sei etwas Positives, Erstrebenswertes:

---

<sup>1</sup> Prof. Dr. v. Winning ist Architekt, Stadt- und Verkehrsplaner und lehrt an der Hochschule Liechtenstein und der Universität Kassel Verkehrswesen und Raumentwicklung. Siehe auch [www.verkehrsplanung.de](http://www.verkehrsplanung.de)

- Es wird die **zurückgelegte Entfernung** gemessen, nicht aber die Anzahl der Ziele oder Aktivitäten, die ja eigentlich der Zweck der Mobilität sind. Damit misst man den Aufwand, hat aber keinerlei Hinweis über den Erfolg dieses Aufwandes.
- Es wird **keine** Aussage über Schäden oder Kosten dieses Aufwandes gemacht; vielmehr wird unterstellt, dass - wie bisher - nur einen Bruchteil der Schäden und Kosten der mobile Nutzer selbst trägt. Rund zwei Drittel, nämlich Infrastrukturkosten und Umweltkosten tragen andere. Eine Nachfrageermittlung ohne Preise ist aber eine sehr eigentümliche Ökonomie: selbst bei rein staatlich gelenkten Teilen der Ökonomie ist das als Legitimationsgrundlage mehr als fragwürdig.
- Aus den gleichen Gründen werden die nicht motorisierten Verkehrsarten Fuß- und Radverkehr bei dieser Betrachtung systematisch unterschätzt: Sie tragen sehr viel zu kurzer Distanzüberwindung bei. Ihre besonderen Vorteile, nämlich ihre geringen Schäden und Kosten, werden im Vergleich und in der Bilanzierung des modal split in der Regel nicht erkennbar.
- Schließlich ist dieser falsche Mobilitätsbegriff mit verantwortlich für eine fatale Wachstumsspirale: sie produziert nicht nur immer mehr und immer schnelleren und aufwändigeren Verkehr. Falsch verstandene Mobilität fördert wegen der durch sie bedingten Flächeninanspruchnahme und durch Störwirkungen der motorisierten Verkehre ein ständig zunehmendes Auseinanderrücken der Siedlungen. Das wiederum schränkt die Möglichkeiten des Fuß- und Radverkehrs und vor allem die Rentabilität und Schnelligkeit der ÖV-Verkehre (wegen der Entwertung der Haltestelleneinzugsbereiche) drastisch ein.

Der so verstandene, breit verwendete, aber missverständliche Mobilitätsbegriff misst also eigentlich Verkehre (Transporte). Er ist damit nicht nur ein schlechter Indikator für Mobilität als Erreichbarkeit, sondern bezeichnet implizit Schäden und Kosten. So wird dann sinkende Erreichbarkeit als wachsende Mobilität dargestellt.

**Mobilität als Erreichbarkeit** dagegen kommt den eigentlichen Zielsetzungen näher. Tatsächlich soll ja Mobilität der Differenzierung der Lebensmöglichkeiten, der Freiheit der Auswahl zwischen unterschiedlichen Angeboten dienen. Man ist dann mobil, wenn man möglichst viele Gelegenheiten der Erreichbarkeit hat und zwischen diesen wählen kann. Das gilt für die bekannten Märkte von Arbeit, Einkauf und Ausbildung. Es gilt aber ebenso für alle anderen, auch die ganz privaten Lebensbereiche wie Freunde und Freundinnen, Freizeit, Betreuung von Kindern oder Senioren. Auch dieser Mobilitätsbegriff hat eine Reihe von Implikationen, die nicht auf den ersten Blick erkennbar sind:

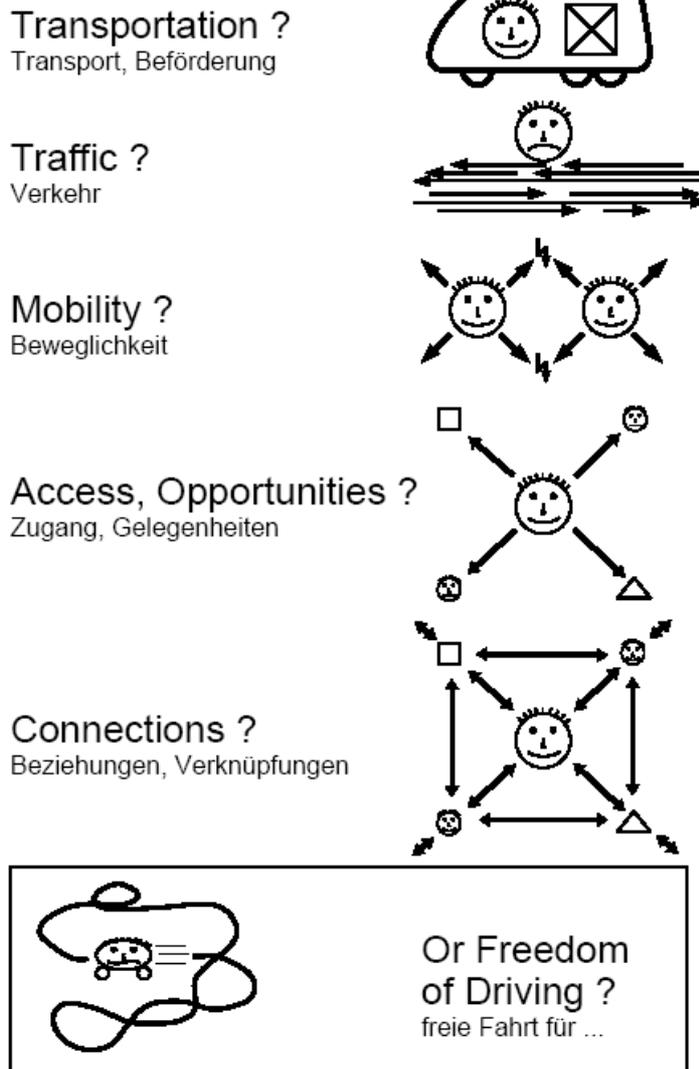
- Erreichbarkeit muss den Gesamtaufwand der Transportleistung (des Verkehrs) dem Nutzer in Rechnung stellen. Das sind eben nur zum geringsten Teil Fahrschein und Tankrechnung. Vielmehr sind es insbesondere auch die Infrastrukturkosten, also die Verzinsung und Abschreibung der bestehenden Strassen und Schienen, sowie die Umwelt- und Sozialkosten. Allgemein formuliert: die sozialen Zusatzkosten, die stets zu den einzelwirtschaftlichen Kosten hinzugerechnet werden müssen.<sup>2</sup>
- Mobilität ist eine Eigenschaft von Standorten. Dazu gehört sicher das Verkehrsangebot eines Standortes; insbesondere ist aber seine Siedlungsstruktur von Bedeutung. Das wiederum betrifft weniger die großräumige Lage nach Ballungsraum oder Peripherie, sondern vor allem die kleinräumige, lokale Urbanität oder Dispersion im Maßstab 500 x 500m.
- Die Möglichkeit zur Mobilität ist damit ein Ergebnis politischen Handelns, namentlich einer erfolgreichen Stadtplanung. Der Bürger, das Individuum, kann sich nicht durch individuelles Handeln mobil machen. Mit der hier vertretenen Interpretation von Mobilität als Erreichbarkeit gilt – auch unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit - je höher sich der Bürger motorisiert und je mehr Strassen er dafür fordert, umso niedriger wird seine Mobilität als Summe aller Erreichbarkeiten.

---

<sup>2</sup> In unserer Fachsprache: einzelwirtschaftliche Kosten + soziale Zusatzkosten = volkswirtschaftliche Kosten insgesamt = gesellschaftliche Kosten

So offensichtlich die beschriebenen Zusammenhänge rund um den Mobilitätsbegriff sind – es wird auch deutlich, dass dazu einige Veränderungen in den Institutionen und den Köpfen notwendig sind. Das beginnt bei der naiven Ideologie, individuelles Handeln führe ohne (Stadt-) Politik einfach so zu gedeihlichen Verhältnissen und endet noch nicht beim Automobilsystem, das nicht als zunehmend belastender, politisch erzwungener Kostenfaktor, sondern irrtümlich oft als Garant von Freiheit und Reichtum propagiert und verstanden wird.

## WHAT IS MOBILITY ?



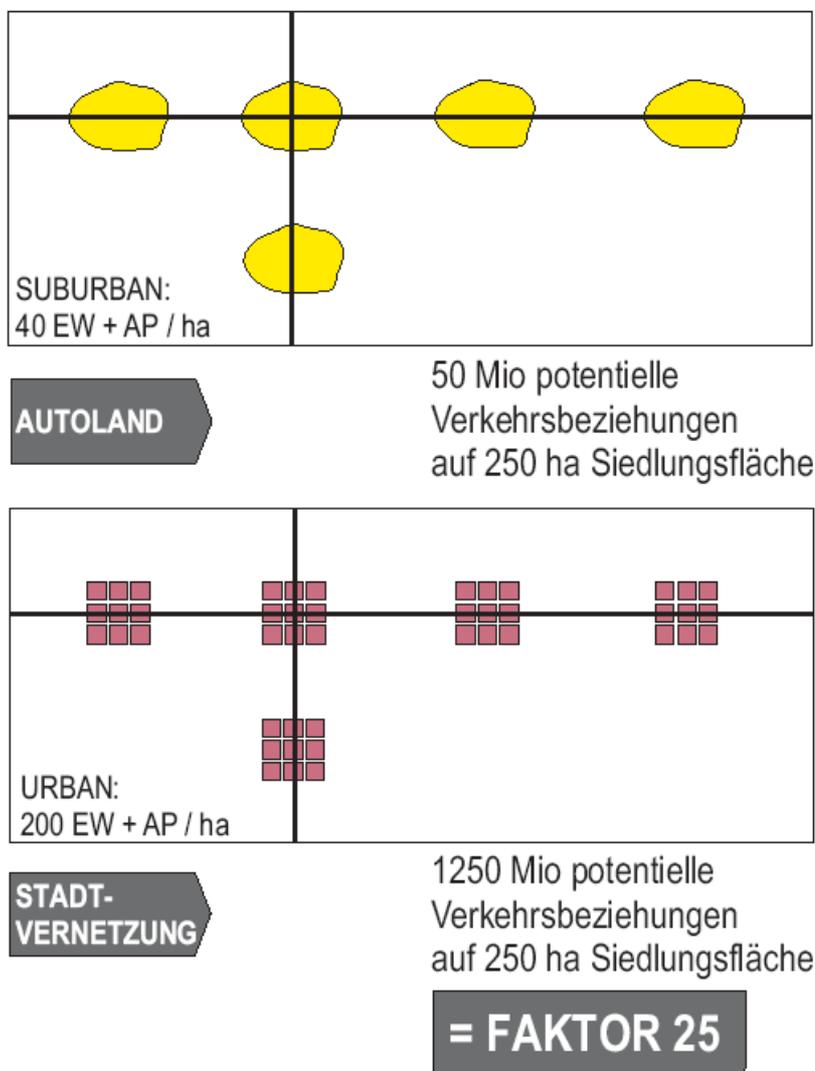
v. Winning/Krug, Uni Kassel, 01/2004

Abb. 1: Was ist Mobilität?

**Urbanität mit Dichte, Mischung und Öffentlichkeit** soll von vielfach verwendeten anderen Urbanitätsbegriffen abgegrenzt werden. Hier soll ausdrücklich nicht eine urbane Gesinnung bezeichnet werden, und auch nicht suburbane Siedlungsformen, die weder ländlichen noch städtischen Charakter haben, die Zwischenstadt. Hier meint „Urbanität“ einige physische Eigenschaften von Siedlungsteilen von 500-1000 m Ausdehnung, die entscheidende Auswirkungen auf die Mobilität im Sinne von Erreichbarkeit haben.

Dies ist erstens eine sehr hohe **Dichte**, in der Größenordnung üblicher Altstädte oder Stadterweiterungen des ausgehenden 19. Jahrhunderts. Nur solche Dichten gewährleisten eine hohe Anzahl

von Wahlmöglichkeiten in Fuß-Erreichbarkeit. Vor Allem aber sind nur so hohe Dichten in der Lage, ÖV-Haltestellen so mit Fahrgästen zu füttern, dass mit einigermaßen großen Behältern – Bussen oder Bahnen – die ökonomischen und ökologischen Vorteile des ÖPV auch wirklich erreicht werden.



## MOBILITÄTSVERGLEICH URBAN - SUBURBAN

v. Winning/ Krug  
Uni Kassel, 12/2003

Abb.2: Mobilitätsvergleich Urban:Suburban = 25:1

Haltestellen mit dispersem Umfeld sammeln zwar dort vielleicht noch ein paar Restfahrgäste auf, aber um den Preis unzumutbar vieler Halte für die Durchfahrenden.

Intensive **Nutzungsmischung**, also **Funktionsvielfalt**, wie in der Alt- bzw. Innenstadt, ist ebenfalls mobilitätsrelevant: Nur sie gewährleistet eine hohe Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen: auch in die „andere“ Richtung, auch am Abend, auch am Wochenende, auch in den Ferien. Eine Verkehrsampel, die nur einem Schulzentrum dient, ist nur zweimal am Tag, nur fünf Tage in der Woche, und nur neun Monate im Jahr genutzt: Bei gleichem Aufwand vielleicht ein Zehntel des Nutzens und damit der Effizienz der Mobilität, verglichen mit einem gemischten Quartier.

Schließlich soll Urbanität **Öffentlichkeit** beinhalten: Öffentliche Strassen, die für jedermann zugänglich sind; auf die sich Häuser aller Art orientieren und die dadurch sicher sind; die allseits vernetzt sind, um kurze Wege zu ermöglichen; die durch Dichte, Mischung und attraktive Gestaltung zu allen Tageszeiten belebt sind; und schließlich verkehrsberuhigt unter Einschluss verträglichen Autoverkehrs. So verstandene Öffentlichkeit von Strassen und Plätzen ist zwingende Voraussetzung für die Sicherheit und Komfort des Fuß- und Radverkehrs – und als Zugang zur ÖV-Haltestelle und damit auch des Öffentlichen Verkehrs.

Es sei vermerkt, dass nach 1950 im Zuge der Vollmotorisierung - jedenfalls in Europa - kaum neue Beispiele in dieser urbanen Tradition entstanden sind; dass sich dieser Urbanitätsbegriff sehr stark in der Ausprägung historischer Beispiele, also etwa in den Altstädten materialisiert. Das wäre aber nicht zwingend: Neugründungen und selbst radikale neue Interpretationen wären möglich. Und ebenfalls nicht zwingend notwendig für diese Urbanität ist die Zentralität im Sinne eines Stadt-Umland-Bezuges.

Hierzu folgen am Ende dieser Ausführungen noch ein paar Gedanken.

Die Zielsetzung der **Nachhaltigkeit in der Mobilität** wird allzu oft verkürzt auf griffige Formeln wie: Rad ist besser als Bahn, ist besser als Bus, ist besser als Auto; und: was ökologisch richtig sei, sei meist wirtschaftlich problematisch (und umgekehrt).

Auch hier sind einige wichtige Sprachregelungen angebracht.

**Nachhaltigkeit** erfordert mindestens bestmögliche Bilanzen im Hinblick auf Energie- und Flächenverbrauch. In solchen Bilanzen werden aber regelmäßig die Lasten der Erstellung der Infrastrukturen vernachlässigt. Und wenn diese noch im Sinne einer „ökologischen Abschreibung“ und Verzinsung einen Zeitfaktor eingerechnet bekämen, sähe manche Vergleichsrechnung der Schäden deutlich anders aus als heute. Man muss auch, um einen plausiblen Effizienzvergleich zu erreichen, den Nutzen der Mobilität den volkswirtschaftlichen Kosten gegenüberstellen: auch hier nicht als Aufwand, sondern, wie oben beschrieben, als Erreichbarkeit und Wahlfreiheit.

Eine solche Berechnung nähert sich verblüffend einer rein ökonomischen Effizienzberechnung an; plötzlich verschwinden vermeintliche Widersprüche zwischen Ökologie und Ökonomie. Dazu gehört **in der Mobilität** aber auch, dass, anders als heute üblich, die Berechnungen zur Wirtschaftlichkeit von Verkehrsinfrastrukturen korrekt marktwirtschaftlich gemacht werden. Und das bedeutet auch hier vor Allem die angemessene Berechnung der Grundstückskosten sowie der erforderlichen Abschreibungen und der marktüblichen Zinsen auf das eingesetzte Kapital.

Denkt man in diesen notwendigen Kategorien weiter, wird plötzlich die gewohnte Rangliste der Nachhaltigkeit der Verkehrsmittel fraglich: Positiv ist nach wie vor mit weitem Abstand der ÖPNV in der Vernetzung von Urbanität; als zweites wäre in der dispersen Vernetzung, in der der Flächenverbrauch weniger zu Buche schlägt, ein „ökologischer“ Autoverkehr effizienter als ein ÖPV mit seinen schlecht ausgelasteten Haltepunkten.

Und der Stadt-Umland-Verkehr wäre sowohl im ÖV (nämlich auf der Seite der dispersen Standorte) als auch im MIV (nämlich auf der Seite der urbanen Standorte) besonders ineffizient.

Diese Zusammenhänge soll die folgende Grafik „Siedlung, Verkehr und Nachhaltigkeit“ verdeutlichen.

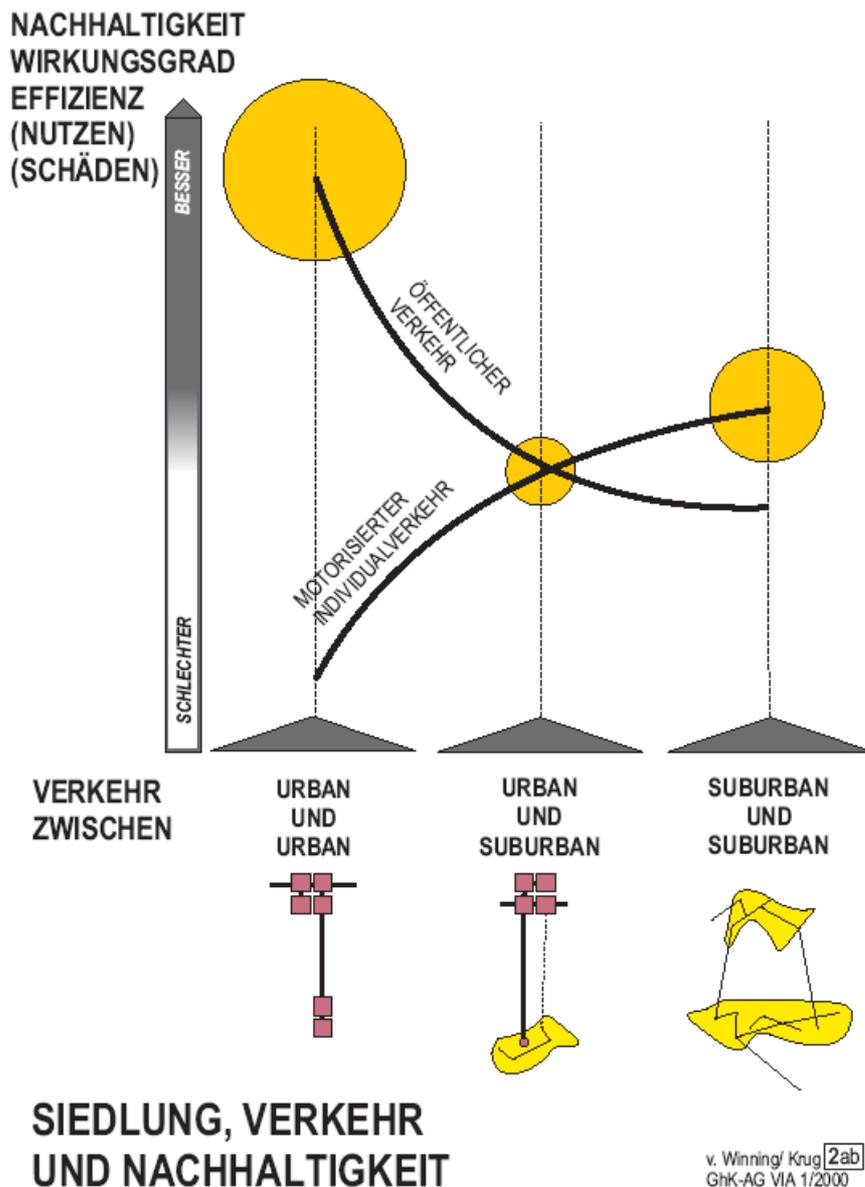


Abb.3: Autoland und Stadtvernetzung: Zur Effizienz von ÖV und MIV

### Umsetzung, Anwendung

Die beschriebenen Kriterien führen zu konkreten Schlussfolgerungen und Empfehlungen bei Fragen von Städtebau, Stadtplanung und Verkehr in Innenstädten.

Für aktuelle Fragestellungen in Regensburg lassen sich einige Aussagen ableiten, die bei weitergehenden Überlegungen Gewicht haben könnten.

**Standorte neuer Bauvorhaben** sollten nach ihrer ÖV- oder MIV-Affinität entweder als urban oder als dispers gewählt werden.

Ein besonderes Defizit in vielen urbanen Lagen, also vor Allem in Innenstädten, haben meist hochwertige Wohnungen – also solche, bei denen auch in historischer Lage private Terrassen und im knappen öffentlichen Raum Nutzung und Zugang als qualitätvolle öffentliche Freifläche gegen fließenden und ruhenden Autoverkehr verteidigt werden.

Aktuell stellt sich in Regensburg die Standortfrage für ein neues „**Kultur- und Kongress-Zentrum**“. Im Vergleich mit typischen autoorientierten Nutzungen in disperser Form wie Logistikcentern, Einfamilienhäusern oder spezifischen Gewerbeanlagen scheint ein RKK nach fast allen Merkmalen eine besondere Chance für eine typisch urbane Einrichtung zu sein: es besteht eine sehr hohe Affinität zum Personenverkehr; und die häufig mehrtägigen Veranstaltungen lassen sogar die Beziehung zum Umfeld – hochwertiger Einkauf, Gastronomie u.ä. – wichtiger erscheinen als die An- und Abreise selbst.

Nach diesen Überlegungen scheinen die Standorte Schlosspark/Hauptbahnhof und fast noch mehr Donaumarkt hervorragend geeignet. Bei beiden Standorten kann – soweit ich sehe – der Einfluss der Stadt besonders klar viel öffentliche Freifläche qualitativ und nutzbar freihalten und die relativ wenigen „Auto-Zufahrts-Notwendigkeiten“ der Anlage integriert nutzbar, durchlässig und als normale öffentliche verkehrsberuhigte Strassen und Mischflächen gestalten.

Der Donaumarkt bietet zusätzlich die Chance, die in Regensburg erstaunlich vernachlässigte Beziehung zum großen Strom städtebaulich zu aktivieren: eine ganz besondere Zukunftsinvestition in historischer Kontinuität.

Auch der Standort Unterer Wöhrd ist – mit Abstrichen – ein urbaner Standort. Aber er bedarf nicht so sehr einer besonderen Identität, wie sie ein RKK vermitteln kann. Meines Erachtens sollte er für zukünftige Einrichtungen reserviert bleiben, die dringender auch die Auto - Verkehrserschließung benötigen, die die Nähe der Nibelungenbrücke bietet.

**Städtebaulich angepasste, verkehrsberuhigte Strassen** sind in der Regensburger Altstadt schon seit langem üblich und bewährt. Nach unseren Erfahrungen sind Strassen am besten geeignet, die schmale (3-5m, je nach Raumbreite und Verkehrsstärke) Fahrgassen mit angedeuteten Abgrenzungen (Rinne, niedrige Rundborde) haben, die im Begegnungsfall oder von Parkern überfahrbar sind, bis hin zu Verkehrsmengen bis zu 800 Kfz/h und mehr. Sie sollten möglichst einheitlich gepflastert werden; notwendige unvermeidbare Einbauten, Ausstattungen, Möblierungen, Masten Schilder, Schaltkästen usw. sollten zugunsten der städtebaulichen Raumwirkung in die Bebauung integriert werden.

Vielleicht eine Anregung für Regensburg ist der Hinweis, dass auch **städtebaulich angepasste Verkehrs- und Hauptverkehrsstrassen** in einen verträglichen Gestaltungskanon einbezogen werden können. Auch hier kann die Funktionalität für den Autoverkehr durch entsprechende Interpretation der Strassenbaurichtlinien erreicht werden. So könnten letztlich auch über die Grenzen der Altstadt hinaus die Vernetzung und das Erlebniskontinuum entstehen, die für städtische Funktionalität und Identität konstituierend sind.

Nur ein solches flächendeckendes System kann sowohl die städtebaulichen Anforderungen als auch die Anforderungen aller Verkehrsmittel abgewogen erfüllen. Solche Strassen sind städtebaulich keine Fremdkörper und funktionieren für Fuß- und Radverkehr auch in Schwachlastzeiten gut. Schließlich sind sie sichtbare Zeichen dafür, dass der öffentliche Raum engagiert von den Bürgern gestaltet, gepflegt und genutzt wird. Und das ist wiederum die wesentliche Voraussetzung für ein verträgliches Miteinander aller Straßenbenutzer einschließlich des notwendigen Autoverkehrs.

**Qualitäten im Fußgänger- und Radverkehr** haben eine wichtige Voraussetzung, die in der Regensburger Altstadt (noch) vorhanden ist: nämlich viele Ziele in der Nähe durch urbane Dichte, Mischung und Öffentlichkeit.

Verbesserungen bedürfen nicht eines großen Wurfes, sondern vieler kleiner Maßnahmen. Diese können baulich sein wie z.B. Übersicht im Strassenraum, Engstellen für Fahrzeuge, Absenkung von Bordsteinen oder kleine Durchstiche, Boulevardgestaltungen oder Netzergänzungen. Sie können auch rechtlich sein, wie etwa Zulassung von Radverkehr gegen die Einbahnstrassenrichtung oder bessere Ahndung überhöhter Geschwindigkeiten. Und hilfreich sind auch Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit, Bildung und Bewusstseinsbildung: Veranstaltungen zur Schulwegsicherung, Fahrradtage, Straßenfeste, Quartiersveranstaltungen und vieles andere mehr. Nur ein Fußgänger- und Radfahrerfreundliches, kooperatives Verkehrsklima, gestützt durch eine städtebaulich attraktive Gestaltung, kann dauerhaft diese Verkehrsarten sichern – und damit auch den öffentlichen Verkehr, der auf einen guten Zugang zu Fuß angewiesen ist. Fraglich dagegen sind meist technische, rein funktionale Maßnahmen wie Zebrastreifen, Rote Radwege, Fußgängerunterführungen oder – Ampeln: Sie polarisieren und machen vor Allem deutlich, dass sonst und daneben das Auto je-

denfalls Vorrang genießt. Das gilt auch für zu starke Erweiterungen der reinen Fußgängerzonen. Meist ist durch eine Beschränkung von Geschwindigkeiten, Verkehrsmengen und parkenden Fahrzeugen ausreichende Qualität erreicht; die Beschränkung der notwendigen Verkehre auf wenige Tagesstunden macht gerade diese unattraktiv, und stellt eigentlich eine überzogene Beschränkung dar.

**Öffentlicher Verkehr** und Urbanität gehören zusammen: auch hier hat die Regensburger Altstadt beste Voraussetzungen. Die Optimierung ist nicht einfach, und auch hier gibt es vielleicht ein paar innovative Gedanken, die für Regensburg überlegenswert sein könnten.

So wäre etwa ein flächenhafter Busvorrang an den Lichtsignalanlagen des gesamten Busstreckennetzes hocheffizient für die Schnelligkeit, Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit des Busnetzes. Bei Verzicht auf Busbuchten bleibt der Bus dazu ohne Zeitverlust immer unbehindert der Pulkführer und ein begleitendes Staumanagement kann den unvermeidbaren Stau auf unempfindliche Strecken verlagern, wo dann kurze Busspuren auch kein großes Flächenproblem darstellen. Haltestellen brauchen nach meiner Erfahrung keinerlei extra Flächen: In einer Altstadt ist jeder qm gerade im Sinne von mehr Fahrgästen für den ÖV besser als Baufläche oder Freifläche geeignet und Bushalte von 30 Sekunden sind überall einfach durch Halten auf der Fahrbahn möglich. Mehr als ein 5-Minuten-Takt wäre dabei fragwürdig – ist aber auch fast nirgends sinnvoll oder gar notwendig, da sonst eher durch Verlegung von Linien und Halten besser das Liniennetz verdichtet werden sollte (kürzere Wege zur Haltestelle!).

Überlegungen zum **Schieneverkehr** scheinen ebenfalls für Regensburg aktuell zu sein. Die Schiene ist, noch stärker als der Bus, besonders effizient bei größeren Garnituren und sehr urbanen Haltestellenumfeldern. Damit ist die überregionale Städtevernetzung mit Nürnberg und Passau oder mit München und Weiden eine besondere Chance.

Bevor die Schiene im Regionalverkehr verstärkt wird, sollte aber unbedingt überprüft werden, ob die weiteren Halte in der Stadt und in den Gemeinden der Region ausreichend urbane Entwicklungen (verdichtetes Wohnen) um die Haltestellen herum in Aussicht stellen können. Ausreichend sind hier bei weitem nicht einige Einfamilienhäuser oder Einkaufsmärkte. Ohne derart deutliche Veränderungen im Bereich verdichteter Städtebau wären Investitionen in den Betrieb von S-Bahn oder Regio-Tram unter den Gesichtspunkten der Kostendeckung des ÖPNV und der Nachhaltigkeit nicht vertretbar – jedenfalls nicht für die Stadt Regensburg, die damit nur der Zersiedelung des Umlandes Vorschub leisten würde.

**Fliessender Autoverkehr** gehört in gewissem Umfang natürlich auch zu einer lebendigen Alt- und Innenstadt. Die Kunst der Planung ist, die Abwicklung verträglich zu halten: das leisten verkehrsberuhigte Strassen und ein kooperatives, von Bürgersinn geprägtes Klima auf den Strassen. Schwieriger ist die notwendige Beschränkung der Verkehrsmengen. Unabdingbar dafür sind Parkplatzpreise in angemessener Höhe.

In Zukunft wird zusätzlich ein Road Pricing möglich werden. Wenn die Städte ihre Chancen wahrnehmen, werden sie dadurch nicht nur nennenswerte Einnahmen haben, sondern auch die Verkehrsmengen durch entsprechende Preise zeitlich und teilträumlich steuern können. Das gilt für Überlastungen durch Staus ebenso wie für Überbelastungen des städtischen Umfeldes.

Zu erwähnen wären noch Sperrungen und Einbahnstrassen (=Sperrungen einer Richtung). Im Einzelfall mögen sie sinnvoll und unvermeidlich sein. Wird aber ein rückläufiges Schleifensystem zum Prinzip erhoben, werden nur Umwege erzeugt – schädlich für die Autofahrer genauso wie für die Umwelt. Das Prinzip „langsam, teuer und auf direktem Weg“ ist eher geeignet, geringe Verkehrsmengen zu gewährleisten, auch wenn dabei vielleicht der ein oder andere „Durchgangsverkehr“ nicht behindert wird. Insgesamt scheint aber in Regensburg der fließende Autoverkehr in der Altstadt selten ein verträgliches Maß zu sprengen.

**Der Ruhende Verkehr** scheint dagegen noch erhebliche Verbesserungspotenziale zu beinhalten. Dies gilt speziell für Regensburg unter Verwendung allgemeiner Grundsätze und Entwicklungen. Denn meines Erachtens ist die Situation weder für die Dauer-, Kurz-, Wohn-, Geschäfts- oder Pendlerparker, noch für Nutzbarkeit und Erscheinungsbild der öffentlichen Strassen und Plätze wirklich zufrieden stellend.

Das Problem der **Kurzparker bis zu 15 oder 30 Minuten** ist relativ leicht zu lösen: Der Gesamtplatzbedarf ist nach allen Erfahrungen so harmlos, dass man das Kurzparken grundsätzlich überall ohne besondere Regelung auf der Strasse erlauben könnte, am Straßenrand in verkehrsberuhigten Strassen ebenso wie auf Bürgersteigen in Verkehrsstrassen, ohne besondere Markierung, nur mit einem allgemeinen Behinderungsverbot (z.B. Durchgängigkeit des Fußweges für die Mutter mit dem Kinderwagen !). Das trägt der Tatsache Rechnung, dass die Beeinträchtigungen in der Summe nicht höher sind, wenn sie an wechselnden Stellen stattfinden. Aber der Bedarf wechselt eben: Wenn die Semmeln frisch sind, wenn Handwerker alle eine Baustelle andienen, oder wenn ein Serviceladen an einer neuen Stelle eröffnet hat.

Einzige Bedingung ist, dass die Zeitbeschränkung konsequent eingehalten wird und das werden in Kürze Satellitensysteme zuverlässig garantieren.

**Dauerparker** dagegen haben im „Erdgeschoss“ eines attraktiven, dichten und urbanen Bereiches eigentlich überhaupt keinen Platz. Ohnehin könnten dort nicht mehr als 10 oder 20% des Bedarfs gedeckt werden und dann ist es besser, erst gar keine Hoffnung auf einen Dauerparkplatz und damit Parksuchverkehr zu produzieren. Auch zeigt jede echte Wirtschaftlichkeitsberechnung: Grundstückspreise von 1000 €/qm bedeuten 25.000 €/Parkplatz (und wenn man korrekt das Erdgeschoss-Baurecht kalkuliert, noch deutlich mehr); zuviel, um es unter Preis zu verteilen. Auch ein Parkhaus ist keine Lösung: Wäre an der Stelle z.B. ein Wohn- und Geschäftshaus, würden eben diese Wohnungen und Geschäfte für die ganze Innenstadt mehr Erreichbarkeit schaffen – eben sie bereichern! Auch hier würde das eine ehrliche Renditeberechnung bestätigen. Und damit bleibt für das Abstellen von Autos nur der Untergrund, also **Tiefgaragen**. Dafür gibt es klare Entwurfsmerkmale: Die Ein- und Ausfahrten gehören unmittelbar an das Hauptverkehrsstraßennetz, damit keine Durchfahrung der untergeordneten Gassen angeregt wird. Sie müssen allgemein zugänglich sein und sie müssen sich vollständig ohne öffentliche Zuschüsse über die Benutzer finanzieren (das geht natürlich nur, wenn die Stadt oberirdisch keine billigere Konkurrenz anbietet). Schließlich wären am sinnvollsten automatische, mechanische Anlagen, die sich zwischenzeitlich bewährt haben: Dabei bleibt der Benutzer im öffentlichen Raum, es wird unterirdisch Platz gespart, und die Automatik kann für höchste Auslastung und damit Wirtschaftlichkeit sorgen.

Als allgemeines Prinzip bedeutet dieses Konzept die Abkehr von quasi kommunistischer Versorgungsmentalität und die Einführung einiger kaum bestreitbarer marktwirtschaftlicher Elemente bei der Produktion und Verteilung des knappen, materiellen Gutes Parkplätze; also nicht mehr, sondern weniger Planerwillkür, und nicht weniger, sondern mehr Freiheit der individuellen Entscheidung. Bei den in der Diskussion befindlichen Quartiersgaragen ist es m.E. ein diskussionswürdiges Programm für die Baukonjunktur diese vermutlich notwendigen Garagen unterirdisch zu bauen. Für die Bürger und die Altstadt wäre das dauerhaft eine erhebliche Verbesserung.

## Weiterführende Überlegungen

Die beschriebenen Perspektiven sollen nicht darüber hinwegtäuschen, dass in vielen Fällen die politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen einer ökonomisch und ökologisch effizienten Entwicklung von Städtebau und Verkehr entgegen wirken.<sup>3</sup> Hier stehen aber einige interessante Entwicklungen an, die – richtig interpretiert – positiv sein könnten.

**Nachhaltige Mobilität** ist, wie in den Vorüberlegungen dargestellt, von unterschiedlicher Behandlung der dispersen Siedlungen einerseits, und der urbanen Netze andererseits abhängig. Ökologisch und ökonomisch effiziente Mobilität ist, wie in *Abb.3* dargestellt, erst erreichbar, wenn die öffentliche Verkehrssubventionierung allgemein, und speziell die hohen ÖV-Subventionen in der Dispersion und die noch höheren Auto-Subventionen in den urbanen Netzen eingestellt werden. Das aber heisst **Verkehrspreise**, die für die Nutzer nicht nur die aktuellen Betriebskosten beinhalten, sondern auch die viel beschworenen **Umweltkosten** und vor Allem die **Verzinsung und Abschreibung für die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen** – Strassen, Schienen, Flughäfen usw. berücksichtigen.

---

<sup>3</sup> Vgl. hierzu auch „Regensburg auf dem Weg zur nachhaltigeren Entwicklung I u. II“ hrsgb. von pro Regensburg, Regensburg 2001

Erst dann wird sich eine Verkehrsnachfrage einstellen, die nicht wie heute auf Freibierökonomie beruht und dadurch völlig überzogen ist, sondern die unserer marktwirtschaftlichen Ordnung entspricht, d.h. dass knappe Güter auch Knappheitspreise haben.<sup>4</sup> Wichtig ist, dass in die Kostenrechnung des Transports **alle gesellschaftlichen Kosten** eingehen. In diesem Fall werden sich dann Ökonomie (Marktsteuerung) und Ökologie einmal nicht ausschließen, sondern gegenseitig bedingen und ausgerechnet hier haben wir Schwierigkeiten mit der Einführung.

**Ein flächenhaftes kleinteiliges allgemeines Road- und Park- Pricing** ist dafür eine Voraussetzung und gerade das wird in wenigen Jahren mit dem Galileo- Satellitenfunk-Ortungssystem preiswert und in ausreichender Datenkapazität zur Verfügung stehen. Dessen Nutzung für „Jedes Fahrzeug in Europa alle 10m alle 10sec“ wird uns ohnehin nicht erspart bleiben. Aber sie ist, wie oben beschrieben auch sinnvoll: Endlich können die Autofahrer ihre kaufkräftige Nachfrage durch ihre Zahlungsbereitschaft ausdrücken, endlich zahlen die Nutzer das, was sie verbrauchen, endlich kann man durch weniger Fahren Transport sparen, und endlich erhalten die Eigentümer der Strassen, nämlich alle Bürger in Bund, Ländern und Gemeinden, für ihr in Strassen angelegtes Kapital, das man ihnen jahrzehntelang als Investition verkauft hat, eine Rendite. Und endlich wird (wie schon jetzt an dem Lamento der Autofahrer erkennbar) deutlich, dass diese Rendite gemessen an allgemeinen Kapitalrenditen recht ärmlich ausfallen dürfte: Ein deutliches Zeichen, dass das Ausmaß des Straßensystems – unter Renditegesichtspunkten - längst höchst unwirtschaftlich ist, und dass man es – von Ausnahmen abgesehen - keinesfalls auch noch erweitern sollte.

Allerdings gilt es, das Road Pricing System angemessen zu gestalten und die Bürger vor seinem Missbrauch zu schützen: Da ist zum Einen die Forderung nach Anonymisierung und dezentrale Kontrolle: Fotobrücken und Datensammlungen über komplette Fahrprofile haben nichts mit Road Pricing zu tun, sind technisch dafür nicht notwendig und sind eine mehr als fragwürdige Nebentätigkeit der Betreiber. Zum zweiten müssen die Preise stark, vielleicht bis zum Faktor 10 oder mehr räumlich und zeitlich gestaffelt werden: nur so können die Strassenbenutzungspreise die hohen Grundstückskosten von Stadtstrassen, die Übernachtfrage an Staustrecken und Stauzeiten, die hohen Kosten der Hochgeschwindigkeitsautobahnen, Brücken oder Tunnels, aber auch und die geringen Kosten einfacher angepasster Landstrassen widerspiegeln. Nebenbei bemerkt erspart die Technik ausserdem die Kontrolle von Parkdauern (siehe das Kurzzeitparken: nach den besagten 15 oder 30 Minuten schaltet die Abbuchung einfach auf 1€/5min. um!), das Inkasso von Parkgebühren, das Aufstellen von Parkscheinautomaten und könnte noch viele andere sinnvolle Features beinhalten. Jedenfalls wird deutlich, dass die kostenlose Strassennutzung der eigentlich schädliche Staatseingriff ist, während ein richtig konzipiertes **Road Pricing Liberalisierung und Ökologisierung** bedeutet.

Markt- und umweltgerechte Verkehrspreise lassen aber nicht nur deutlich effizientere Verkehre erwarten. Sie dürften auch vor Allem sehr heilsame **Einflüsse auf die Siedlungsstruktur und die Raumentwicklung** haben.

Eine starke **Nachfrage nach urbanen Standorten und Abkehr von der Zersiedelung** wäre eine sicher fast überall erwünschte Folge – und nebenbei bemerkt, wahrscheinlich ohne differenzierte Transportpreise weiterhin - wie bisher - ein unerfüllbarer Wunschtraum. Denn die höheren Mobilitätskosten der Dispersion wären plötzlich ein schlagendes Argument für die Innenstädte. Man könnte die Verkehrspreise ganz allmählich so steigern, dass der natürlich auch weiter existierende Bedarf an Logistikhallen, Einfamilienhäusern usw. aus dem Bestand gedeckt werden könnte, und das Volumen an Neubau- und Renovierung weitestgehend an hochurbanen Standorten realisiert würde.

Eine **heilsame Verringerung der Stadt-Umland-Beziehungen** (die ja auch besonders teuer würden!) wäre eine weitere Folge; gleichzeitig würden vor Allem hoch urbane Vernetzungen, und in gewissem Umfang auch, getrennt davon, die Auto-Vernetzung innerhalb der dispersen Zwischenstadt nachgefragt werden. Solange sich die Innenstädte vor Allem als Zentren des Umlandes verstehen, könnte man das als problematisch ansehen. Tatsächlich ist, historisch gesehen,

---

<sup>4</sup> Vgl. hierzu auch die im politischen Raum mit großer Vehemenz geführte Debatte über die Notwendigkeit, den Flächenverbrauch einzuschränken und den CO<sub>2</sub>- Ausstoß zu vermindern.

die Zentrenfunktion der Städte eher weniger bedeutsam: der kulturelle und wirtschaftliche Fortschritt kam immer aus den Städtenetzen, wie im klassischen Griechenland, der Hanse, der oberitalienischen Renaissance, oder der deutschen Moderne zu Beginn des 20. Jahrhunderts.

Die Zielsetzung und Bedeutung der Zentrenhierarchien und der Anbindung des ländlichen Raumes ist kaum hundert Jahre alt: Ihr politisches Ziel, nämlich die Einbindung von 50% ländlicher, kulturell und wirtschaftlich zurückgebliebener Bevölkerung in Wohlstand und Fortschritt, ist meines Erachtens längst erreicht. Es bedarf auch keiner staatlichen Eingriffe mehr zur Aufrechterhaltung dieser Konzeption.

Die Anbindung der „ländlichen“ Räume (ein längst inhaltsleer gewordener Begriff!) durch diverse politische Programme und Projekte über Unter- und Mittelzentren an die jeweiligen Oberzentren ist historisch aus den begrifflichen Kategorien der Landesplaner und den Zuweisungen staatlicher Mittel für Infrastrukturleistungen verständlich. Tatsächlich fördert sie seit Jahren kaum mehr als eine wirtschaftlich, ökologisch und kulturell höchst schädliche Zersiedelung.

Hohe Urbanität im beschriebenen Sinne und hohe Mobilität gehören untrennbar zusammen. Urbanität und urbane Netze sind nicht ersetzbar durch mehr Motorisierung oder mehr motorisierte Infrastruktur – weder im Individual- noch im Massenverkehr. Und ohne Urbanität sind mehr Verkehrsausgaben sinnloser Konsum, und keine Investition. Diese Eigenschaften waren bekannte Merkmale der Europäischen Stadt bis in die Zwanziger Jahre des zwanzigsten Jahrhunderts. Die dadurch entstandenen Mobilitätsvorteile (im Sinne von Erreichbarkeit !) waren wohl die wichtigsten Beiträge zu ihrem weltweit einmaligen kulturellen, ökonomischen und sozialen Erfolg, der auch der Erfolg Regensburgs war.

Sie können auch wieder Motor des Fortschritts werden, wenn Städte wie Regensburg im Verbund und in der Gemeinsamkeit mit anderen Städten sich Ihres urbanen Selbstbewusstseins erinnern.