

untersucht werden, da eine Beschleunigung des Verkehrs meist mehr Verkehr anzieht und so zu zusätzlichen Belastungen führen kann.

6. Reduzierung und Steuerung des Güterverkehrs

Auch der Güterverkehr führt hauptsächlich nach Passau hinein oder von dort heraus (Ziel- und Quellverkehr) oder findet im Binnenverkehr innerhalb Passaus statt. Für eine wirksame Entlastung müssen Maßnahmen hier ansetzen. Eine Beschränkung auf den überörtlichen Güterverkehr wäre nicht merklich. Auf wenigen Straßen kann es geboten sein, auch durch Maßnahmen beim überörtlichen Güterverkehr Entlastung zu schaffen.

Für die Gestaltung des städtischen Güterverkehrs hat der Verkehrsclub Deutschland fachliche Konzepte erstellt und einen Leitfaden ausgearbeitet. Daher beschränke ich mich darauf, hier nur ein paar Maßnahmen anzureißen:

Zur Steuerung des Güterverkehrs stehen z.B. Logistikzentren und ein Güterverkehrsmanagement zur Verfügung. Die Belieferung sensibler Gebiete wie der Fußgängerzone, der Altstadt oder dem Kernbereich der Innenstadt sollte gebündelt stattfinden, so dass die Gesamtzahl der Fahrten reduziert wird. Die Reduktion der hohen Anlieferfrequenzen verringert auch die Kosten seitens des Einzelhandels beim Empfang der Waren. Der Einsatz emissionsarmer Fahrzeuge ist durch Benutzervorteile zu fördern. Die Einhaltung und Überwachung der Lieferzeiten in der Fußgängerzone ist anzustreben. Andere Städte, wie z.B. Bremen, Münster, Heidelberg oder Bad Reichenhall haben diese Maßnahmen bereits umgesetzt.

7. Verkehrsberuhigung voranbringen

Besonders in der Innenstadt und Altstadt findet unnötig viel Autoverkehr statt. Diese Straßen sollten den Anwohnern und Fußgänger- und Radverkehr zur Verfügung stehen. Zur Verfügung stehen Shared-Space-Konzepte, Begegnungszonen nach dem Vorbild der Schweiz und der deutsche Verkehrsberuhigte Bereich. Auch das Bahnhofsumfeld sowie die Bahnhofstraße ließen sich damit aufwerten.

Durchfahrtsrouten wie über die Heiliggeistgasse, Theresienstraße oder Innbrückgasse sind unnötig. Der meisten Verkehr dort dient der Suche nach einem freien Parkplatz. Das Überangebot an Parkplätzen in der Innenstadt und Altstadt wird zu mehr als 99 % der Zeit nicht ausgelastet. Diese unwirtschaftliche Verschwendung von Kapital und Platz sollte als Chance begriffen werden, Parkplätze im Straßenraum zurückzubauen. Die abgestellten Pkw finden in den freien Parkhäusern, -tiefgaragen und Großparkplätzen reichlich Platz. Damit wird der Parksuchverkehr reduziert und gleichzeitig die städtebauliche Kulisse verschönert.

Die gesamte Altstadt verkehrlich zu beruhigen und als Shared Space den Fußgängern die Flächen wiederzugeben, würde sie sowohl für die Bewohner als auch die Touristen erheblich aufwerten. Dazu trägt bei, dass dann etliche Verkehrszeichen, die heute die Altstadt prägen, aus dem Straßenraum verschwinden könnten. Der Durchgangsverkehr durch die Altstadt sollte weitgehend vermieden werden. Am wirkungsvollsten dazu ist die Sperrung der Innbrückgasse für den motorisierten Verkehr. Damit würde auch der illegale Schleichverkehr durch die Schustergasse beendet werden.

Würde man auf der Durchfahrt durch die Innenstadt zwischen Schanzlbrücke und Marienbrücke die Geschwindigkeit auf 30 km/h beschränken, bringt dies nicht nur weniger Emissionen in diesem stark belasteten Bereich, sondern steigert zusätzlich die Attraktivität dieser Straßenzüge für Fußgänger und Radfahrer und erhöht erheblich die