STADT REGENSBURG

Dokumentation Analyseworkshops

Teilnahme- und Workshopprozess Verkehrsberuhigung Altstadt Regensburg

team ewen
| Konflikt- und Prozessmanagement

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Impressum

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner
Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund

www.planersocietaet.de

Bildnachweis
Titelseite: Planersocietät

Projektwebsite: www.deine-altstadt-regensburg.de

Vorspann

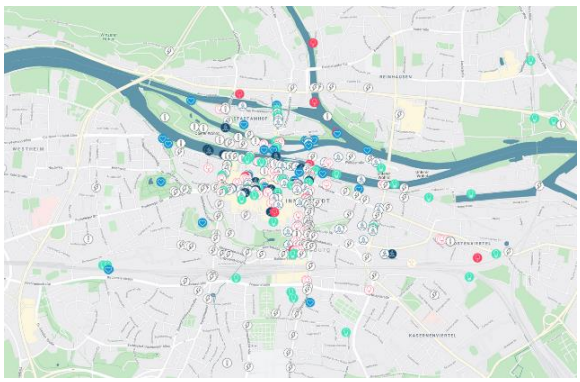
Am Freitag, den 23.07.2021 und am Samstag, den 24.07.2021 fand im Rahmen des Workshop- und Teilnahmeprozesses „Deine Altstadt Regensburg“ die Reihe zu den Analyseworkshops statt. Diese waren wie folgt unterteilt:

- Workshop A: Anbindung und Erschließung der Altstadt (23.07. 17.00-20.00 Uhr)
- Workshop B: Kfz-Verkehr und Nahmobilität (24.07. 09.00-12.00 Uhr)
- Workshop C: Aufenthalt, Stadtgestaltung und Grün (24.07. 13.00-16.00 Uhr)

Ein Online-Workshop D, der am 29. Juli (17.30-19.30 Uhr) stattfand, diente als zusammenführendes Element.

Die ankommenden Gäste werden im Foyer des Kolpinghauses in Regensburg begrüßt und können sich vor der Veranstaltung in den ausliegenden Handouts sowie an den aufbereiteten Plakaten an den Stellwänden über die Ergebnisse des ersten Online Dialogs informieren. Dieser fand vom 12. Juni bis zum 05. Juli statt und bildet zusammen mit den im Mai und Juni durchgeführten Akteursgesprächen die Grundlage für die Analyseworkshops. Die Akteursgespräche dienten den planenden Fachbüros zur Vororientierung des Gesamtprozesses. Der Online Dialog wurde in drei unterschiedliche Beteiligungsformate aufgeteilt:

- Zukunftsgeschichten auf den digitalen Postkarten
- Befragung zum Mobilitätsverhalten in der Altstadt
- Konkrete Verortung zu verschiedenen Kategorien auf einer interaktiven Karte



Beteiligungsformate der digitalen Postkarte und der interaktiven Karte im ersten Online Dialog

Überblick zum Ablauf der Veranstaltungen (Workshop A-C)

- Begrüßung und Einführung
  - Kennenlernen der Teilnehmenden

- Impulsvortrag seitens der Planersocietät
  - Worum geht es in dem Projekt und was soll es leisten?
  - Zusammenfassung der Akteursgespräche und des ersten Online Dialogs
  - Was sind Ziele und Gegenstände der Analyseworkshops?
  - Erläuterung der Arbeitsphasen und Thementische

- 1. Arbeitsphase – Ergänzung der Bestandsanalyse
- Zusammenführung der Diskussionsergebnisse im Plenum
- Priorisierung der Kernprobleme durch die Teilnehmenden
- 2. Arbeitsphase – Vertiefende Diskussion der Kernprobleme aus verschiedenen Rollenperspektiven
- Ergebnispräsentation und Verabschiedung im Plenum

Das Untersuchungsgebiet im Projekt „Deine Altstadt Regensburg“ (Quelle: eigene Darstellung)

Begrüßung und Einstieg

Einführung in den Ablauf und Kennenlernen

Herr Dr. Horelt (Team-Ewen) begrüßt die Teilnehmenden als Moderator der Veranstaltung. Zum Kennenlernen der Personen untereinander und um einen Eindruck von der Zusammensetzung des Teilnehmerkreises zu erlangen, bittet Herr Dr. Horelt die Teilnehmenden sich kurz vorzustellen und sich zu unterschiedlichen Fragen aufzustellen.

- **In welcher Funktion sind Sie hier?**

  Die Teilnehmenden vertreten unterschiedliche Funktionen. Diese sind sowohl Interessenvertreter*innen (z. B. Studierendenschaft, VCD, ADFC, Vertreter*innen der Hotellerie, mobilitätseingeschränkte Personen), Politikvertreter*innen, Altstadtbewohnende und Zufallsbürger*innen.

- **Welcher Mobilitätstyp sind Sie bzw. wie bewegen Sie sich in und zur Altstadt?**

  Die klare Mehrheit ist Fahrrad-orientiert oder bewegt sich zu Fuß fort. Einige Teilnehmende gestalten ihre Mobilität intermodal, nur vereinzelt wird der MIV genutzt.

- **Wo wohnen Sie in Regensburg?**

  Ein Großteil der Teilnehmenden wohnt in der Altstadt oder in Altstadtnähe. Vereinzelt wohnen die Teilnehmenden in den äußeren Stadtteilen Regensburgs oder im Umland.

- **Muss sich aus Ihrer Sicht etwas an der verkehrlichen Situation in der Regensburger Altstadt verändern?**

  Hier ist das Meinungsbild eindeutig: Die deutliche Mehrheit der Teilnehmenden ist der Ansicht, dass sich etwas an der verkehrlichen Situation in der Regensburger Altstadt verändern muss.

Verteilung der Teilnehmenden auf dem Regensburger Stadtplan je nach Wohnort (WS C)

Aufstellung der Beteiligten entlang einer gedachten Skala: Muss sich aus Ihrer Sicht etwas an der verkehrlichen Situation in der Regensburger Altstadt verändern? Hinten im Bild stehen die Teilnehmenden die eine Veränderung als notwendig ansehen. (WS A)

Zusätzlich wurden die Mitwirkenden der Veranstaltung vorgestellt:

- Herr Tonndorf (anwesend Workshop A & B) und Herr Heil (anwesend Workshop C) vom Stadtplanungsamt Regensburg sind von städtischer Seite die Ansprechpartner und begleiten das Projekt inhaltlich.
- Das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Planersocietät ist mit der externen Fachplanung für das Projekt Verkehrsberuhigte Altstadt Regensburg beauftragt. Anwesend war das Projektteam, bestehend aus Herrn Dr. Frehn, Herr Wolff, Frau Schmitz und Herr Baniseth.

Was soll das Projekt „Verkehrsberuhigte Altstadt Regensburg“ leisten und worum geht es heute?

Herr Dr. Frehn, Herr Wolff und Herr Baniseth begrüßen seitens der Planersocietät die Teilnehmenden der Workshops. Zur inhaltlichen Einführung und für einen Überblick zum Prozess hält die Planersocietät einen Impulsvortrag.

Zunächst wird angeführt mit welchen Inhalten sich das Projekt „Verkehrsberuhigte Altstadt Regensburg“ beschäftigt und was dieses leisten soll. Die Regensburger Altstadt befindet sich in einem ständigen Wandel und die Verkehrsberuhigung ist seit vielen Jahren ein konfliktträchtiges Thema. Zusammen mit der Bürgerschaft, Interessenvertreter*innen und politischen Akteur*innen wird nun in einem ergebnisoffenen Prozess ein Zielkonzept zur Verkehrsberuhigung der Altstadt erarbeitet. Dieses bildet die Grundlage für das im Anschluss zu erstellende Altstadterschließungskonzept. Im Vordergrund des Prozesses steht dabei der Dialog zwischen den verschiedenen Gruppen und das gemeinsame Entwickeln von Ideen.

Impulsvortrag der Planersocietät (Pascal Wolff, WS A)

Hierzu werden zunächst eine Dokumentenanalyse, Akteursgespräche und ein erster Online Dialog durchgeführt, welche die Grundlage für die Analyseworkshops A, B und C bilden. Ziel der Analyseworkshops ist es zunächst die Bestandsanalyse zu vervollständigen, im Anschluss daran, Kernprobleme herauszuarbeiten und diese aus verschiedenen Perspektiven vertiefend zu diskutieren. In dem vierten Analyseworkshop D, der online stattfindet, werden die Analyseworkshops A, B und C zusammengeführt.

Aufbauend auf den Ergebnissen der Analyseworkshop, folgt im Oktober 2021 der Leitzielworkshop, ein zweiter Online Dialog und Zukunftsworkshops im April 2022.

Übersicht über den Prozess des Beteiligungsverfahren zur verkehrsberuhigten Altstadt Regensburg

Workshopphase

Die Workshops A, B und C sind thematisch weiter in jeweils drei Thementische unterteilt:

Workshop A:	Workshop B:	Workshop C:
-Kfz-Erschließung & Parken	-Erschließungsschleißen & Lieferverkehr	-Plätze & Aufenthaltsorte
-Radrouten	-Radrouten & ÖPNV	-Nutzungskonflikte & Barrierefreiheit
-ÖPNV	-Fußverkehr	-Grün, Erholung & Spielflächen

1. Arbeitsphase

Zunächst werden die Teilnehmenden per Zufall einem der jeweils drei Thementische zugelost. An den Thementischen, die von der Planersocietät moderiert werden, erwarteten die Teilnehmenden verschiedene Kartenmaterialien. Darunter eine Informationskarte, auf der die Ergebnisse der ersten Online Beteiligung aufbereitet wurden und jeweils thematische Karten passend zum Thementisch, die als Arbeitsgrundlage dienen. Die Planersocietät stellt das Kartenmaterial kurz vor und leitet das Gespräch ein. Zur Gesprächsorientierung gibt es drei Leitfragen:

- *Sind die Problembereiche richtig beschrieben?*
- *Was genau ist das Problem und für wen?*
- *Sind Ergänzungen vorzunehmen?*

Der Arbeitsauftrag an die Teilnehmenden lautet, die vorhandene Bestandsanalyse zu kommentieren und zu komplementieren.

Diskussion der Teilnehmenden in der erste Arbeitsphase (WS B)

Während des Gesprächs notiert die Planersocietät die aufkommenden Aspekte, die aus den Diskussionen hervorgehen, und clustert sie zu übergeordneten Kernproblemen.

In einem weiteren Schritt stellt die Planersocietät im Plenum die an den jeweiligen Thementischen erarbeiteten Kernprobleme vor. Falls sich zwischen den Thementischen Kernprobleme überschneiden, so findet eine Zusammenführung statt.

Nachfolgend erhalten die Teilnehmenden jeweils drei Klebepunkte mit denen sie die Kernprobleme priorisieren sollen.

Priorisierung der Kernprobleme durch die Teilnehmenden mit Klebepunkten (WS B)

2. Arbeitsphase

Die zweite Arbeitsphase dient dazu die fünf Kernprobleme mit den meisten Stimmen vertiefend aus verschiedenen Blickwinkeln zu diskutieren. Dafür wird jedem Teilnehmenden per Zufall eine vorher definierte Rollenkarte zugewiesen. Bei den Rollen handelt es sich um Personen mit verschiedenen Mobilitäts- und Nutzungsansprüchen an die Regensburger Altstadt. So nehmen die Teilnehmenden beispielhaft die Rolle der 45-jährigen Hotelbesitzerin Kathrin oder des kleinen Jungen Elias ein.

Für die vertiefende Diskussion zu den Kernproblemen stehen Tische mit Arbeitsmaterial bereit. Die Teilnehmenden können sich selbstständig einem Kernproblem zuordnen, das sie mit den anderen Teilnehmenden aus der Sicht ihrer Rolle diskutieren.

Der Auftrag an die Gruppen lautet, zum jeweiligen Kernproblem, Probleme, Interessen und Konflikte aus der Sicht der Rolle herauszuarbeiten und gemeinsame Interessen, der an dem Tisch vertretenen Rollen herauszustellen. Somit werden u.a. Probleme aus verschiedenen Blickwinkeln beleuchtet. Die Ergebnisse werden seitens der Teilnehmenden im Plenum vorgestellt.

Vertiefende Diskussion zu den Kernproblemen aus jeweiliger Rollenperspektive (WS C)

Präsentation der Ergebnisse aus Arbeitsphase 2 (WS B)

Workshop A: Anbindung und Erschließung der Altstadt

Dieser Workshop steht unter der Leitfrage „Wie erreiche ich die Altstadt?“. Hierbei wird der Zugang zur und die Anbindung der Altstadt mit allen Verkehrsträgern kritisch beleuchtet. Für die Thementische in der ersten Arbeitsphase werden dementsprechend Inhalte zur Kfz-Anbindung & Parken, Radanbindung und zu den ÖPNV-Netzen aufbereitet. Somit können die Teilnehmenden über Erschließungsstraßen, vorhandene oder fehlende Parkplätze, Fahrradstraßen, wichtige Radverkehrsachsen, Busspuren und den Verlauf des Altstadtbusses Emil diskutieren. Zur Orientierung werden ebenfalls thematisch passende Kommentare aus der Online-Beteiligung kartografisch zusammengestellt.

Beispielhafter Ausschnitt Thementisch Kfz-Anbingung und Parken

Ergebnisse der 1. Arbeitsphase

Am *Thementisch Kfz-Erschließung und Parken* werden als Kernprobleme folgende Aspekte genannt:

Kernproblem	Dazugehörige Aspekte	Punktzahl
Zu hohe Kfz-Geschwindigkeit		3
	- Geschwindigkeitsüberschreitung - Kosten für P+R - Zunehmender Lieferverkehr - P+R zentrumsnah	
Straßenraum auf Kfz zugeschnitten		-
	- Zu viele Parkplätze - Lärm- und Luftschadstoffbelastung	
Liefer- und Handwerksverkehr		9
	- Weiterer digitaler Lieferverkehr - Fehlende Organisation des Lieferverkehrs - Fehlende Verbindung Kfz und ÖPNV - Zu viele Parkplätze - Mobilitätsdrehscheibe kommt zu spät - Schleichwege	

Am *Thementisch Radrouten* werden als Kernprobleme folgende Aspekte genannt:

Kernproblem	Dazugehörige Aspekte	Punktzahl
Schnelle Umgehungsroute		1
	- Fehlende schnelle Umgehungsroute - Alleengürtel ist nicht als Umgehungsroute geeignet	
Definition Radvorrangrouten		-
Netz von Fahrradstraßen/Radrouten		4
	- Überarbeitung ÖPNV-Plan für neue Radrouten - Neue Radbrücken über Donau/Regen - Stillgelegte Gleise als potenzielle Radwege	
Fahrradverleihsystem		-
Tempo 30		4
Radabstellanlagen in Randbereichen		1
	-Konflikte durch äußere Radabstellanlagen entschärfen	

Am *Thementisch ÖPNV* werden als Kernprobleme folgende Aspekte genannt:

Kernproblem	Dazugehörige Aspekte	Punktzahl
Emil		-
	- Zu groß für Altstadt, hat dort wenig Platz - Emil fährt samstags nicht - Emil ist überflüssig - (Emil ist wichtig für mobilitätseingeschränkte Personen)	
Sternförmiges Busliniennetz		-
	- Überlastung der Achsen zu Stoßzeiten - Fehlende tangentiale Buslinien - Norden der Stadt ist schlecht angebunden - Umsteigezentren fehlen - Haltestellen in Außenbereichen fehlen	
Stadtumlandbahn		-
	- Verknüpfung mit bestehendem Busverkehr - Mehr Knotenpunkte/ Umsteigepunkte	
P+R nicht ausreichend		(13)
	- Fehlende Parkplätze an ÖPNV Haltestellen - Umland durch P+R anbinden - Fehlender Pendlerparkplatz am Donau-Einkaufszentrum	

Kernproblem	**Dazugehörige Aspekte**	**Punktzahl**
Mobilitätsdrehscheibe		(13)
	- Mobilitätsdrehschreibe wird zu spät umgesetzt	
Tarifgrenzen		-
	- Fehlende Tarifgrenze für ÖPNV	

Im Plenum ergibt sich zusätzlich das Kernproblem *unzureichende Verkehrslenkung.* Die Priorisierung ergibt folgende Kernprobleme:

Kernproblem	**Punktzahl**
P+R nicht ausreichend / Mobilitätsdrehscheibe	13
Liefer- und Handwerksverkehr	9
Unzureichende Verkehrslenkung	5
Netz von Fahrradstraßen/ Radrouten	4

Priorisierung der Kernprobleme

Ergebnisse der 2. Arbeitsphase

	Probleme aus Sicht der Rollen	Interessen aus Sicht der Rollen	Konflikte aus Sicht der Rollen	Gemeinsames Interesse aus Sicht der Rollen
Liefer- und Handwerksverkehr	- Ruhender Handwerksverkehr blockiert Fußwege -Handwerksverkehr verursacht Lärm und Abgase -Haltende Fahrzeuge verursachen Unsicherheiten für Blinde -Liefer- und Handwerksverkehr fühlt sich als Störfaktor gegenüber Fuß- und Radverkehr	- Haltezonen für Handwerks- und Lieferverkehr -Freie Gehwege für mobilitätseingeschränkte Personen -Geschäfte müssen belieferbar bleiben	- Lieferant*innen finden nicht immer Parkplätze -Konflikte zwischen mobilitätseingeschränkten und andern Verkehrsteilnehmenden	- Ausweiten von Lieferzeiten -Geplante Bereiche zum Entladen -Vitale Altstadt als Auftraggeber/ Arbeitgeber -Altstadt als Aufenthaltsort
Netz von Fahrradstraßen/ Radrouten	- Undisziplinierte Radfahrende - Fahrradfahrende sehen Lieferverkehre als Störfaktor (Lieferant*in) -Kinder können sich wegen der Radfahrenden nicht sicher bewegen (Familie) -Kunden werden von zu vielen, zu großen und zu schnellen Fahrrädern verschreckt	- Definierte Fahrradrouten - Geschäft mit Auto anfahren	- Anfeindungen, wenn das Auto mehrere Tage nicht bewegt wird	- Bei einem ausgebautem Fahrradnetz könnten die Kunden aus dem Umland mit dem Fahrrad kommen

	Probleme aus Sicht der Rollen	Interessen aus Sicht der Rollen	Konflikte aus Sicht der Rollen	Gemeinsames Interesse aus Sicht der Rollen
P+R nicht ausreichend / Mobilitätsdrehscheibe	- Staus zu Hauptverkehrszeiten (Sonja) -Keine Parkplätze nahe den Geschäften -Lange Parkplatzsuche -Störende große private Pkws, die die Straßen verstopfen (Hannah) -Mangelnde Alternativen zum Auto	- Leichte Orientierung für Besucher*innen (Sonja) -Mehr P+R Parkplätze -Ruhenden Verkehr in Nebenstraßen verlegen (Hannah) -ÖPNV günstiger als Parken gestalten (Sandra) -Möglichkeit zum Abstellen von Fahrrädern etc. an P+R Parkplätzen -Mehr rücksichtsvolle Radfahrende (Hannah)	- Zugeparkte Altstadt (wenig Aufenthaltsqualität)	- Geordneter Verkehr -Weniger Parksuchverkehr - Weniger Verkehr in der Altstadt -Weniger Umsteigen beim ÖPNV
Unzureichende Verkehrslenkung	-Zu viele Verkehrsflächen und zu wenig Spielplätze (Kind) - Schwierig einen Abstellplatz für großen Transporter zu finden (Handwerker) -Anreise mit dem Zug ist nicht attraktiv für Tourist*innen (Hotelinhaberin)	- Teureres Anwohnerparken um Anreiz zum Verkauf des Pkws zu schaffen -ÖPNV-Anbindung ins Umland -Lastenrad-Sharing in der Altstadt für Handwerker*innen (Handwerker) -Spielplätze statt Parkplätze (Kind) -Definierte, ausgewiesene Flächen für Handwerker*innen (Handwerker) -Gepäcktransport mit Lastenrad ab Bahnhof (Hotelinhaberin)	-Andere Altstadtbesuchende sind genervt von dem zwangsläufig wildgeparkten Autos (Handwerker)	-Jobangebot für Studierende die Lastenräder fahren (Hotelinhaberin)

Workshop B: Kfz-Verkehr und Nahmobilität

Im zweiten Workshop steht die Frage „Wie bewege ich mich innerhalb der Altstadt?“ im Fokus. Hierbei sollte sich über die Mobilität innerhalb des Altstadtbereiches ausgetauscht werden. An den Thementischen wird so unter anderem über die Regelungen der Wohnverkehrsstraßen und Funktionen von Erschließungsschleifen diskutiert. Durch das übereinander legen des ÖPNV-Netzes und wichtiger Radrouten werden besonders konfliktreiche Stellen sichtbar und thematisiert. Auch der Fußverkehr steht im Fokus, so dass von den Teilnehmenden verdeutlicht wird, wo Querungsanlagen fehlen oder an welchen Stellen keine fußgängerfreundlichen Bedingungen vorzufinden sind. Zur Orientierung werden ebenfalls thematisch passende Kommentare aus der Online-Beteiligung kartografisch zusammengestellt.

Beispielhafter Ausschnitt Thementisch Rad und ÖPNV

Ergebnisse der 1. Arbeitsphase

Am *Thementisch Erschließungsschleifen und Lieferverkehr* werden als Kernprobleme folgende Aspekte genannt:

Kernproblem	Dazugehörige Aspekte	Punktzahl
Wohnverkehrsstraßen/Shared Space		11
	- Wohnverkehrsstraßen nicht optimal - zu wenig Beschränkungen - Unwissenheit, schlechte Strukturen, schlüssiges Konzept fehlt - Bestimmte Ausnahmen notwendig, aber nicht alle	
Lieferverkehr optimieren		7
	- Beschränkung auf Achsen & in HUBs - Zeiten des Lieferverkehrs müssen auch in Wohnstraßen gelten - E-Lastenräder als Potenzial	

Kernproblem	**Dazugehörige Aspekte**	**Punktzahl**
Verkehrslenkung optimieren		3
	- Parksuchverkehr zu hoch - Verkehrsleitsysteme im Vorfeld fehlen - zu wenig Einbahnstraßen mit Verkehrsleit-system	
Autoposer		2
	- fehlende Kontrolle	
Autofreie Zone ausweiten		11
	- zu wenig autofreie Zonen - Anwohnerstellplätze in Teilen ungeregelt - Verkehrsüberwachung fehlt	
Mehr Tempo 30		7
	- Tempo 50 im Altstadtbereich nicht mehr zeitgemäß	
Alternativen für Anwohnerparken		2
Verkehr für Hotelgäste		3
	- schlechte Regelung - keine Alternativen	

Am *Thementisch Rad und ÖPNV* werden als Kernprobleme folgende Aspekte genannt:

Kernproblem	**Dazugehörige Aspekte**	**Punktzahl**
Konflikte zwischen Rad und Bus (Umfahrung Kernstadt)		-
	- Umweltspuren als Gefahrenquellen - in Teilen keine getrennte Signalisierung - Ampelschaltung für Radverkehr suboptimal - zu wenig Platz für gleichzeitige Nutzung (Achse Thundorferstr./Keplerstr.)	
Konflikte Fuß- & Radverkehr		-
Konflikte MIV und Rad (Umfahrung Kernstadt)		-
	- zu hohe Geschwindigkeiten - Forderung der Schrittgeschwindigkeit	
Radbrücken fehlend/suboptimal		-
	- aktuelle Donauüberquerungen suboptimal (Eiserner Steg, Grieser Steg) - fehlende Brücken (Bsp. Übergang Unterer Wöhrd)	
Fehlende Umgehungsroute für den Radverkehr		10

Kernproblem	Dazugehörige Aspekte	Punktzahl
	- Durch fehlende Umgehungsroute Konflikterzeugung mit Fußverkehr innerhalb der Altstadt	
Veraltetes ÖPNV Netz		9
	- zu viele Busse passieren die Altstadt, besonders Thundorfer- & Keplerstr. stark belastet	

Zudem wird angemerkt, dass die Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmenden in den jeweiligen Straßenzügen einzeln analysiert und Problembereiche individuell ausgearbeitet werden müssen.

Am *Thementisch Fußverkehr* wird als Kernprobleme folgende Aspekte genannt:

Kernproblem	Dazugehörige Aspekte	Punktzahl
Wohnverkehrsstraßen als suboptimal		-
	- mangelndes Bewusstsein - Wahlenstr. als positives Beispiel, Obermünsterstr. als negatives Beispiel	
Aufenthaltsqualität beeinträchtigt		-
	- Fußverkehr durch Radverkehr und Autoposerszene stark beeinträchtigt - Kornmarkt und Emmeramsplatz vermeintlich hohe Aufenthaltsqualität, jedoch durch parkenden Kfz gestört	
Straßen nicht fußgängerfreundlich		-
	- Bsp. Dr.-Martin-Luther-Str.	

Die Priorisierung ergibt folgende Kernprobleme:

Kernproblem	Punktzahl
Wohnverkehrsstraßen/Shared Space	11
Autofreie Zone ausweiten	11
Fahrradachsen/Fahrradumgehungsroute	10
Veraltetes ÖPNV-Netz	9
Lieferverkehr optimieren	7

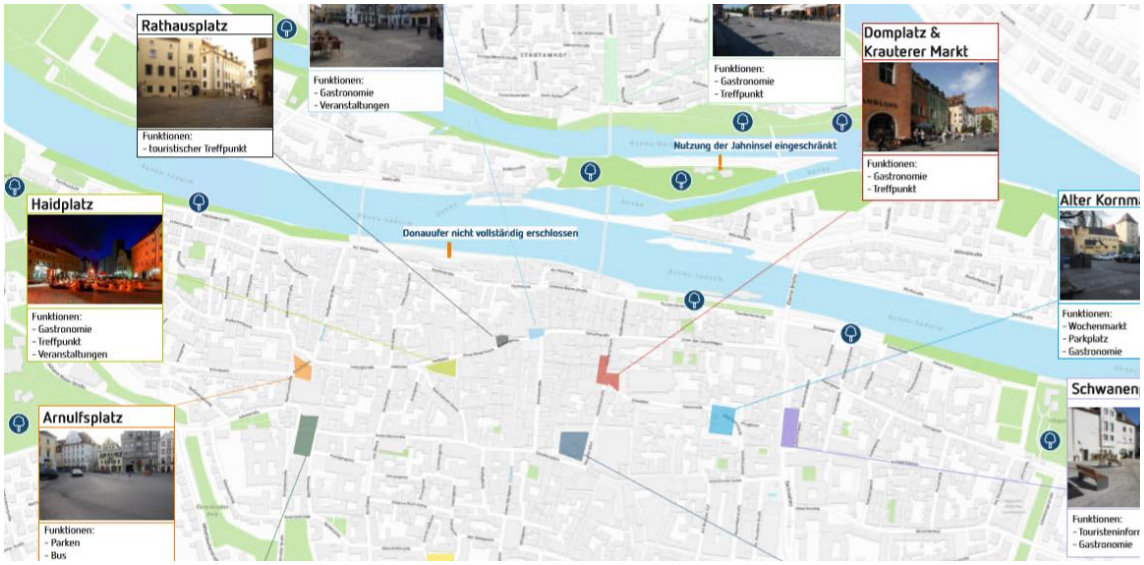
Ergebnisse der 2. Arbeitsphase

	Probleme aus Sicht der Rollen	Interessen aus Sicht der Rollen	Konflikte aus Sicht der Rollen	Gemeinsames Interesse aus Sicht der Rollen
Wohnverkehrsstraße/ Shared Space	- Lieferverkehr gefährlich für zu Fuß Gehende - MIV gefährlich für Kinder - shared Space vs. exklusive Hotelgastparkplätze - eingeschränkte Lieferzeiten - Lieferzeitenregelungen unbekannt	- kurze Erreichbarkeiten mit wenig Verkehr - Hotelgäste müssen zufrieden sein durch flexible Erreichbarkeit - Erreichbarkeit Anlieferparklätze	- Begrenztheit des Raums - MIV als Gefahr für Kinder und Ältere	- Sicherheit - keine Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden
Autofreie Zone	- (blind): Autos blockieren Wege - (Familie) weniger Pkws vs. eigenes abschaffen - (aus dem Umland): Parkplätze nah zum Shoppen - (Hotelbesitzer): genervte Gäste von Parkplatzsuche - (Student): Angst vor den vielen Pkws	- freie Wege, mehr Ordnung - Zugang zur Altstadt muss für Mobilitätseingeschränkte weiter möglich sein - Barrierefreiheit und sichere Wege - Quartiersgaragen, Alternativen zum eigenen Pkw	- Konflikte mit Lieferverkehr	- mehr Plätze mit Aufenthaltsqualität - mehr Platz - mehr Sicherheit - Lärmreduktion, Reduktion Feinstaub

	Probleme aus Sicht der Rollen	Interessen aus Sicht der Rollen	Konflikte aus Sicht der Rollen	Gemeinsames Interesse aus Sicht der Rollen
Fahrradachsen	- zu viel Verkehr, um mit dem Fahrrad pünktlich zum Ziel zu kommen	- mehr Freiheiten für Radfahrende - schnelle Erreichbarkeit über Hauptachsen	- Unfallgefahr - nicht genug Platz für alle - Blinde - Touristen sind mit Radfahrenden überfordert	- schnelleres Vorrangkommen - Entzerrung der Verkehre
ÖPNV Netz	- Verwirrung Bahnhofsumfeld - barrierefreier Umstieg - Preise - fehlende Intermodalität Fußanbindung Hbf/ Altstadt schlecht - Route EMIL schlecht	- attraktive Taktung abends - Berücksichtigung von Senior*innen	- Emil als Touribus, nicht für Anwohnende - zu voll zu Stoßzeiten - digital vs. Analog	- bedarfsorientierter Service - „Mobilitätskarte“ - bessere Taktung
Lieferverkehr optimieren	- Lkw-Fahrende werden angepöbelt - schwierige Durchfahrt in engen Gassen - langer Weg vom Fahrzeug zum Arbeitsort - Lieferfahrzeuge nehmen Platz weg - Parkplätze und Zufahrten fehlen	- Lieferzonen zum Halten - großzügige Lieferzeiten - günstige, gut erreichbare Parkplätze - Lkw muss den ganzen Tag stehen bleiben dürfen	- Platz fehlt für Radfahrende und zu Fuß Gehende	- zeitlich entzerren

Workshop C: Aufenthalt, Stadtgestaltung und Grün

In diesem Workshop steht die u.a. Frage „Wo halte ich mich in der Altstadt gerne auf?“ im Fokus. Die Aufenthaltsqualität und Raumgestaltung innerhalb des Altstadtbereiches sollen kritisch betrachtet werden. Hierzu werden die aus der Online-Beteiligung eingegangenen Kommentare zu den Themen Aufenthaltsplätze & Verweilmöglichkeiten, Barrierefreiheit und Grün & Klima mit den Teilnehmende diskutiert. Zusätzlich thematisch aufbereitet werden Informationen zu den Plätzen in der Altstadt, Orten mit besonders hohem Konfliktpotenzial zwischen Zu Fuß Gehenden und weiteren Verkehrsmitteln als auch die umliegenden Grünflächen sowie vorhandene Spielanlagen.



Beispielhafter Ausschnitt Thementisch Plätze und Aufenthaltsorte

Ergebnisse der 1. Arbeitsphase

Am *Thementisch Plätze und Aufenthaltsorte* werden als Kernprobleme folgende Aspekte genannt:

Kernproblem	Dazugehörige Aspekte	Punktzahl
Plätze verkehrsberuhigen		12
	- Insbesondere: Kornmarkt, Domplatz, Arnulfsplatz, Emmeramsplatz, Ägidienplatz - Bismarckplatz als Positivbeispiel - Multifunktionalität fehlt - fehlendes tägliches Marktangebot	
Straßenraumaufteilung pro Kfz (wird mit Parklets von Thementisch 3 verknüpft)		-
Fehlende Uferpromenade (wird mit Flaniermeile Donau von Thementisch 3 verknüpft)		7
	- Uferpromenade nicht durchgängig - fehlende Nutzung am Ufer	
Umgestaltung Stadtamhof		-

Kernproblem	Dazugehörige Aspekte	Punktzahl
Fehlende Begrünung		10
	- Begrünung weiter und anders denken - an den Plätzen fehlt es an Begrünung - vorhandene Bäume erhalten	

Am *Thementisch Nutzungskonflikte und Barrierefreiheit* werden als Kernprobleme folgende Aspekte genannt:

Kernproblem	Dazugehörige Aspekte	Punktzahl
Anwohnende vs. Tourist*innen		3
Zu viel Parken		4
Fehlende Aufenthaltsqualität (wird mit Plätze verkehrsberuhigen von Thementisch 1 verknüpft)		-
	- Ägidienplatz und Emmeramsplatz - Schwanenmarkt mit unklarer Nutzung	
Zu viel Lieferverkehr		3
	- Lärmbelästigung	
Barrierefreiheit		6
	- Kopfsteinpflaster ungünstig für mobilitätseingeschränkte Personen - zu schmale Gehwege (Thundorferstr.) - Eiserner Steg nicht barrierefrei	

Am *Thementisch Grün, Erholung und Spielflächen* werden folgende Aspekte genannt:

Kernproblem	Dazugehörige Aspekte	Punktzahl
Flaniermeile Donauufer		7
	- aktuell Belastung durch Wassersport und Schiffsverkehr - fehlende Begrünung am Donauufer	
Parklets		6
	- aktuelle Umsetzung wird positiv aufgenommen - Problem: Pflege - generell: temporäre Umgestaltung als Erfolg	
Flaniermeile Maximilianstraße		5
	- eigentliche Fußgängerzone wird von Kfz stark belastet	

Kernproblem	Dazugehörige Aspekte	Punktzahl
Spielmöglichkeiten schaffen		-
	- bestehende in Teilen unbekannt - Kindergartenfläche nachmittags geschlossen - in Teilen keine Spielmöglichkeiten vorhanden	
Mehr Wasser in die Stadt		8
	- aktuell keine Trinkwasserbrunnen - keine Fassadenbegrünung - Innenstadt zu hoch versiegelt	

Die Priorisierung ergibt folgende Kernprobleme:

Kernproblem	Punktzahl
Plätze verkehrsberuhigen/neugestalten	12
Fehlende Begrünung	10
Mehr Wasser in die Stadt	8
Flaniermeile Donauufer/Fehlende Uferpromenade	7
Barrierefreiheit	6

Vorstellung der genannten Kernprobleme seitens der Planersocietät im Plenum

Ergebnisse der 2. Arbeitsphase

	Probleme aus Sicht der Rollen	Interessen aus Sicht der Rollen	Konflikte aus Sicht der Rollen	Gemeinsames Interesse aus Sicht der Rollen
Plätze	- weite Fußwege - zu viele Nutzende - keine klaren Bereiche - Unsicherheitsgefühl in der Altstadt	- Anbindung Hotelgäste - Verkehrsberuhigung - Radfahrende umleiten, Lieferzonen überwachen, Autoverkehr reduzieren - freie Fahrt zu den Kunden für die Handwerker*innen	- Zufahrten für Einzelhandel und Hotels Verkehrsberuhigung nimmt Zeit	- vielseitige Nutzung der Plätze - Erholungserlebnis der Gäste wäre mit mehr Aufenthaltsqualität höher - mehr Außenfläche für Gastronomie - Lieferverkehr anders regeln
Fehlende Begrünung	- mehr Bäume gefährden meinen Parkplatz - jeder Baum kostet einen Parkplatz - Veränderungen neue Herausforderungen	- durch mehr Grün Straßen beengen und Verkehrsfluss langsamer gestalten - mehr Schatten - mehr Grün macht Stadt zum Spielplatz	- Anwohnende vs. allgemeines Interesse - mein Stellplatz vs. Qualität für alle	- Aufbrechen der steinernen Stadt - mehr Lebensqualität - Mikroklima
Mehr Wasser in die Stadt	- weniger Verkehrsflächen - mehr Umwege		- Pflege, Kosten	- Kühlung der Stadt steigert Aufenthaltsqualität der Stadt - Entsiegelung = Hochwasserschutz - entgegenwirken von Hitzewellen

	Probleme aus Sicht der Rollen	**Interessen aus Sicht der Rollen**	**Konflikte aus Sicht der Rollen**	**Gemeinsames Interesse aus Sicht der Rollen**
Donauufer	- fehlende Begrünung - zu viel Müll - Erreichung der Ufer nur über viel befahrene Straße - viel Verkehr durch Schiffe - Lärm und Luftverschmutzung durch Schiffe - Uferkante gefährlich für Kinder	- Aufenthalt abends - Mittagspause verbringen - Spielmöglichkeiten	- Konflikte mit Feiernden - Konflikte mit Verkehrsteilnehmenden	- hohe Aufenthaltsqualität, wenig Verkehr - barrierefreie Gestaltung - öffentliche Toiletten - Begrünung, Allee - bessere Verbindung Altstadt & Donauufer
Barrierefreiheit	- barrierefreie Parkplätze nicht gut ausgeschildert - Irritation mit Radfahrenden - nicht barrierefreie Orte als Hindernis	- Vermeidung von hohen Stufen - durchgängiges und einheitliches Leitsystem für Blinde	- Lieferverkehr blockiert Behindertenstellplätze	- barrierefrei Wege - abgesenkte Borde

Online-Workshop D

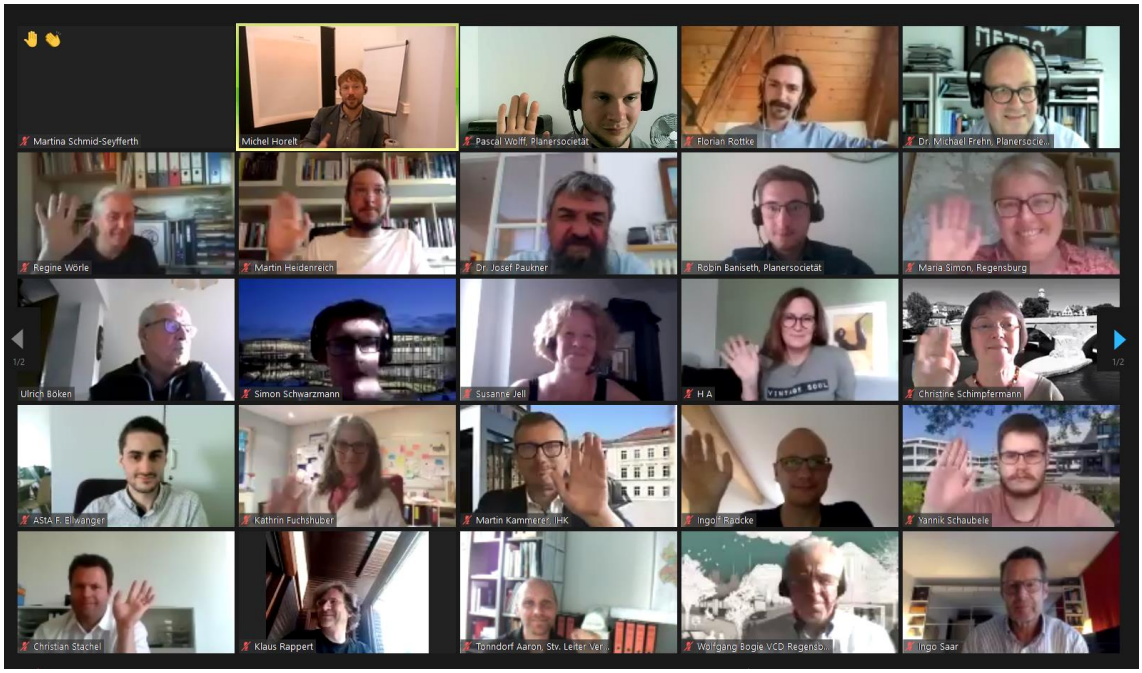
Begrüßung und Einführung

Frau Christine Schimpfermann, Planungs- und Baureferentin der Stadt Regensburg, begrüßt die Teilnehmenden zum Online-Workshop D. Sie erläutert den Hintergrund des Workshops mit dem Ziel die Ergebnisse der bisherigen Workshops A-C zusammenzuführen. Zudem gebe es vor dem Hintergrund der notwendigen Begrenzung der Teilnehmerzahlen bei den Workshops A-C hier nochmal die Möglichkeit, alle Interessierten Bürgerinnen und Bürger zu beteiligen. In einem kurzen Rückblick auf die bisherigen Workshops zeigt sie die unterschiedlichen Themen auf, mit denen sich die Analyseworkshops bereits auseinandergesetzt haben und freut sich auf die Ergebnisse des anstehenden zusammenführenden Workshops.

Herr Dr. Horelt vom Moderationsbüro Team Ewen stellt anschließend den Ablauf des Online-Workshops vor:

- Begrüßung und Einführung
  - Begrüßung
  - Kennenlernen der neuen Teilnehmenden
- Rückblick auf die bisherige Analyse
  - Ergebnisse der bisherigen Analysebausteine
  - Rückblick auf die 3 Analyseworkshops
  - Vertiefung von Kerninhalten
- Diskussion und Vermittlungsversuche
  - Diskussion von Querschnittsthemen in Kleingruppen
  - Kurzvorstellung im Plenum
- Ausblick
  - Aufbereitung der Analysephase
  - Weiterführender Beteiligungsprozess

Zum Abschluss der Einführung und Begrüßung fragt Herr Dr. Horelt ab, welchen Akteursgruppen sich die neuen Teilnehmenden zuordnen und wer bereits an einer Veranstaltung der Workshops A-C teilgenommen hat.



Teilnehmende des Online-Workshop D (nicht vollständig)

Rückblick auf die bisherige Analyse

Herr Dr. Frehn stellt zunächst Ergebnisse der Dokumentenanalyse durch die Planersocietät dar. Hier greift er insbesondere Aspekte auf, die auch im bisherigen Beteiligungsprozess angesprochen und diskutiert wurden, wie bspw. die Bewertung der Altstadt im Allgemeinen oder auch der Konflikt zwischen Besucherinnen und Besuchern der Altstadt und unterschiedlichen Verkehrsmitteln.

Im zweiten Teil wird von Herrn Dr. Frehn eine kurze Zusammenfassung der Ergebnisse der Workshops A-C durchgeführt. Dabei werden zum einen die bereits vor den Workshops eingegangenen Anmerkungen aus Akteursgesprächen und Onlinebeteiligung dargestellt und anschließend die Ergänzungen aus den Analyseworkshops angefügt.

Zusätzlich wurde für jeden Workshop eine Sprecherin oder ein Sprecher ernannt, der im Dialog mit Herrn Dr. Horelt einen kurzen Rückblick auf die Inhalte des jeweiligen Workshops gibt.

Rückmeldungen der Sprecher:innen aus den Workshops

Aus Workshop A, Anbindung und Erschließung der Altstadt, berichtet Frau Kathrin Fuchshuber, Vorstandssprecherin des Hotelvereins und auch Vertreterin im Stadtrat:

- Frau Fuchshuber betont den positiven Aspekt einer offenen und respektvollen Diskussion, die im Rahmen des ersten Workshops stattgefunden hat.
- Als positiv wurde im Workshop zudem wahrgenommen in der zweiten Workshopphase aus anderen Rollen heraus zu diskutieren.
- Als Kernprioritäten wurden einerseits die Mobilitätsdrehscheibe wahrgenommen, gemeinsam mit dem Thema des Park & Ride in der Altstadt und zum anderen eine fehlende Ordnung die aus unterschiedlicher Verkehrsträgersicht geäußert wurde.

Für den Workshop B, Kfz-Verkehr und Nahmobilität, berichtet Herr Ingo Saar, Geschäftsführer von Faszination Altstadt:

- Herr Saar sieht seine Erwartung an den Workshop insofern bestätigt als dass Ziel und Vision aller Akteure dicht beieinander liegen. Er hat im Workshop B das gemeinsame Ziel einer attraktiven Altstadt für Gäste und Bewohner wahrgenommen, die gleichzeitig gut erreichbar ist.
- Viele Nutzungen teilen sich wenig Platz, vor diesem Hintergrund wird von den Teilnehmenden eine Entzerrung und Priorisierung gewünscht, sodass Konflikte zwischen unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden reduziert werden können. Ein kreativer Umgang mit der knappen Ressource Raum müsse die Lösung darstellen.
- Erfreut hat ihn die konstruktive und lösungsorientierte Diskussion trotz unterschiedlicher Interessen der Workshopteilnehmenden.

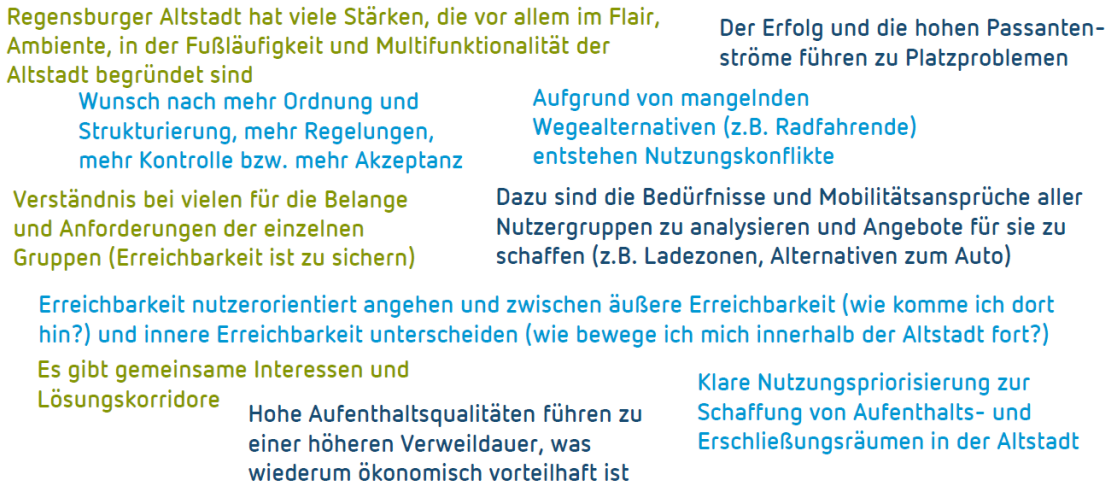
Aus Workshop C, Aufenthaltsqualität, Stadtgestaltung und Grün berichten Frau Regina Griesbeck und Herr Simon Schwarzmann von der Studierendenvertretung der OTH Regensburg:

- Der dritte Workshop wird thematisch anders wahrgenommen als die Vorangegangenen, da weniger der Verkehr und mehr der Aufenthalt im Vordergrund stehe.

- Positiv wird wahrgenommen, dass bereits gute Beispiele zur Steigerung der Aufenthaltsqualität bestünden, wie bspw. der Kohlenmarkt.
- Es wird ein Konsens im Workshop wahrgenommen zu mehr Begrünung in der Altstadt, die einerseits die Aufenthaltsqualität steigere und andererseits mikroklimatische Vorteile biete.

Im Anschluss stellen Herr Dr. Frehn und Herr Wolff in einer ersten Zusammenführung der Inhalte der Analyse Querschnittsthemen vor, die den gesamten Analyseprozess übergreifend problematisiert wurden. Diese umfassen eine mangelhafte Zielverkehrsleitung in der Altstadt, eine klare Nutzungspriorisierung auf Straßen und Plätzen, verbesserungsbedürftige multimodale Angebote, eine konsequentere Umleitung von Durchgangsverkehren sowie die Problematik der Lieferverkehre. Durch eine vertiefende Betrachtung im Raum werden diese Themen aufbereitet und veranschaulicht.

In einer synoptischen Zusammenführung wird problemübergreifend zusammengefasst, was den bisherigen Beteiligungsprozess ausgemacht hat und welche Gemeinsamkeiten und Probleme im bisherigen Verfahren ausgemacht wurden:



Synoptische Zusammenführung von Analysethemen

Diskussion und Vermittlungsversuche

In Kleingruppen besteht die Möglichkeit für die Teilnehmenden zu festgelegten Kernthemen weitere Probleme anzusprechen, die in der bisherigen Aufbereitung der Analyse noch nicht enthalten sind sowie erste Lösungsvorschläge zu entwickeln.

In Gruppen zu folgenden Kernthemen wird diskutiert:

- Äußere Erreichbarkeit und Mobilitätsalternativen,
- Bessere Strukturierung und Ordnung des Altstadtverkehrs,
- Aufenthaltsqualitäten und Begrünung,
- Verkehrsentlastung und Konflikte in der Altstadt.

Die Ergebnisse der Diskussion werden anschließend im Plenum durch die Gruppenleiter vorgestellt:

Kernthema 1: Äußere Erreichbarkeit und Mobilitätsalternativen

	Probleme	Ansätze
Parkmöglich-keiten	- problematisch für Berufs-auspendler - zu niedrige Kosten - betrifft zahlreiche Akteurs-gruppen: Besucher, Touristen	- bessere Leitung - intelligente Steuerung (Smart-City
P+R nicht aus-reichend	- problematisch für Berufs-auspendler - Unterschiedliche Angebote für Kurzzeitbesuche und Lang-zeitbesuche - betrifft zahlreiche Akteurs-gruppen: Besucher, Touristen	
Fehlende Rad-infrastruktur	- Konkurrenzsituation zwi-schen Verkehrsteilnehmenden - Radabstellmöglichkeiten knapp - Fahrradboxen fehlen für Rei-sende	
ÖPNV-Netz veraltet	- Komplexität des Tarifsystems - zu hohe Kosten	- Kleinbusse - Mobility as a service (kein Ticket) - Carsharing

	Probleme	Ansätze
		- Bessere Verkehrsmittelkombination (Bikesharing, autonome Fahrzeuge) - Bedarfsorientiertere Angebote (Flexibilisierung von Zeiten und Routen) - Neue Formen: bspw. Seilbahn

Weitere Themen:

- SPNV weiter ausbauen
    - Verbindung zwischen Hbf und Altstadt ist problematisch
    - Reaktivierung der Bahnhöfe wünschenswert
- Verkehrsbelastung durch MIV-Verkehr führt zu Problemen

Kernthema 2: Bessere Strukturierung und Ordnung des Altstadtverkehrs

	Probleme	Ansätze
Liefer- und Handwerks-verkehr	- Handwerker hat sein Material dabei, er braucht direkte Erreichbarkeit - Widmung FGZ/ Wohnverkehrsstraße	- Wohnverkehrsstraße Lieferzeiten
Regelung für Hotelgäste	- Hotel in der FGZ haben ein Problem	Alternativen anbieten (Mobilitäts-drehscheibe)
Straßenraum ≠ Straßenfunk-tion		- Obere Bachgasse als FGZ? - Wahlen- , Golithstr. als FGZ
Lieferverkehr / Handwerker-verkehr	- Aber wir haben auch andere Lieferanten/Spezialtransporte	- Bündelung von KEP-Diensten - Paketabholstationen

Weitere Themen:

- Unterschiedliche Nutzergruppenbedürfnisse berücksichtigen
- Dienstleisterverkehr ist auch Lieferverkehr
- Altstadtbewohner als eigene Gruppe
- Betriebe in der Altstadt

- Was ist vermeidbar, was ist bündelbar, was ist notwendig
- Missverständliche Wohnverkehrsstraßen

Kernthema 3: Aufenthaltsqualitäten und Begrünung

	Probleme	Ansätze
Plätze ohne Aufenthalts-qualität	- Bereits bestehende Qualitä-ten- Parkbänke – werden von Autos verdeckt - Bereits hervorragende Quali-täten der Plätze, bspw. Korn-markt, treten nicht zu Tage	- Visuelle Optimierung und auch Ge-rüche – Bäume sorgen für ange-nehme Frische - Olfaktorisches Klima: Blumen und Frischluftschneisen. Lavendel - Samstägliche Marktnutzungen – oder Tagesmärkte
Fehlende Be-grünung	- Thermische Belastung wird in Zukunft eine Rolle spielen!	- Blau- grüne Infrastruktur!! Brunnen und Bachläufe - Diskussion über „Steinerne Stadt“ - Welterbe- Status nicht vergessen!
Lärmbelas-tung	- Feiernde und Publikumsver-kehr - Lärmbelastung MIV	- Mobilitätsdrehscheibe

Weitere Themen:

- Nutzungskonflikte zu hoch
- MIV-geprägte Straßenraumaufteilung
    - Wochentags und am Wochende sind die Straßen bereits sehr früh belegt mit Autos

Kernthema 4: Verkehrsentlastung und Konflikte in der Altstadt

	Probleme	Ansätze
Parksuchverkehre	- Kurzzeitparkplätze	- Mobilitätsdrehscheibe, weiteres Angebot am Rande der Altstadt - Umstieg auf Stadtbahn außerhalb (B15/B16) in Kombination mit EMIL - Erhöhung Parkgebühren vs. Beibehaltung - Anbindung von außerhalb so günstig wie möglich (Bsp. Ulm) - Mobilitätskonzept angepasst an Bewohnende Reduktion der Pkw-Dichte - Quartiersgaragen als ergänzendes Angebot, mehr Parkausweise als Parkplätze + Nachparken günstiger - Marketing erforderlich: Bereits bekannte Mobilitätsalternativen bekannter machen (Bsp. EMIL, P+R)
Nutzungskonflikte zu hoch		- Verkehrsträgertrennung, auch in der Fläche
Fehlende Alternativen	- Mobilitätsdrehscheibe vs. P+R außerhalb & Umstieg auf Stadtbahn	- Mobilitätsdrehscheibe

Weitere Themen:

- Vermeidung von Verkehrsverlagerung
- Durchgangsverkehr

Ausblick

Herr Dr. Horelt bedankt sich für die Teilnahme am Workshopprozess und die intensive Diskussion in den Kleingruppen. Im Anschluss stellen Herr Dr. Horelt und Herr Dr. Frehn den Ausblick für den kommenden Workshopprozess vor sowie das geplante Vorgehen mit den erhobenen Analyseergebnissen. Sie bitten die Teilnehmenden um eine kontinuierliche Beteiligung auch über die weiteren Bausteine hinweg.

Der nächste Workshop wird voraussichtlich am 15. Oktober 2021 stattfinden. Es handelt sich dabei um den Leitzielworkshop zur Verkehrsberuhigung der Altstadt.

Ablaufplan für künftige Beteiligungsformate

Abschließend bedankt sich Frau Schimpfermann bei allen Teilnehmenden für die Teilnahme, Beiträge und Hinweise und die insgesamt konstruktive Diskussion.