



Handout

Auswertung 1. Online-Dialog

Teilnahme- und Workshopprozess Verkehrsberuhigung Altstadt Regensburg

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

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Angebotes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Erste Online-Beteiligung

Der öffentliche Dialogprozess zur Verkehrsberuhigung in der Altstadt Regensburg begann mit der Auftaktveranstaltung am 12. Juni 2021. Zeitgleich startete der erste Online-Dialog zum Prozess, so dass sich hier alle Regensburger*innen aktiv beteiligen konnten. Der Online-Dialog wurde in drei unterschiedliche Formate aufgeteilt: Eingangs bestand mit der **digitalen Postkarte** die Möglichkeit, ein Zukunftsbild und eine Vision für die Altstadt Regensburg aufzuschreiben. Diese fließen im Anschluss in den weiteren Projektverlauf mit ein. Mit dem zweiten Beteiligungsbaustein – der **Befragung** – wurden Einschätzungen zur Altstadt abgefragt, zum Beispiel die Erreichbarkeit mit verschiedenen Verkehrsmitteln. Schließlich hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit auf der interaktiven Karte ihre Meinungen, Sichtweisen und Kritiken zu den Rubriken Verkehrsberuhigung, Verkehrs- und Nutzungskonflikte, Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit mitzuteilen. Ebenfalls bestand die Möglichkeit den Lieblingsort in der Stadt oder den Raum mit dem größten Potenzial kenntlich zu machen. Zugänglich war der Online-Dialog über die Projektseite www.deine-altstadt-regensburg.de.

Zukunftsgeschichten – Visionen der Bürger*innen zur Entwicklung der Regensburger Altstadt

Ein Zukunftsbild aus über 130 Postkarten

Der Beteiligungsbaustein *Postkarte* ist für die Regensburger*innen eine von mehreren Möglichkeiten, sich in den Prozess zur Verkehrsberuhigung in der Altstadt von Regensburg einzubringen. Die Sammlung der Zukunftsgeschichten hat für die Entwicklung der Altstadt zahlreiche Themenfelder definiert. Es finden sich allerdings auch dystopische Aussagen, wenn auch nur wenige, in denen eine negative Entwicklung der Altstadt vorhergesagt wird.

Definition zahlreicher Themenfelder

In den Zukunftsgeschichten wird zusammenfassend deutlich, dass die Altstadt von Regensburg im Jahr 2035 ein lebendiges Gemisch aus Bewohner*innen, Besucher*innen, zahlreichen Gaststätten und Kultureinrichtungen sein wird und der Freiraum nicht mehr dem motorisierten Verkehr, sondern den Menschen gehört. Insgesamt hat Regensburg die Mobilitätswende gemeistert, die Altstadt ist nahezu autofrei, der Verkehr und das Leben dort sind entschleunigt.

Altstadt ist lebendiges Gemisch

Freiraum gehört den Menschen

Die veränderte Mobilität trägt insbesondere zur positiven Entwicklung der Altstadt bei und Verbrennungsmotoren gehören der Vergangenheit an: Die Regensburger*innen bewegen sich meistens zu Fuß oder mit dem Fahrrad fort. Wenn dennoch mal auf ein Auto zurückgegriffen werden muss, stehen zahlreiche elektrisch betriebene Fahrzeuge aus der städtischen Carsharing-Flotte, die einfach per App buchbar sind, in den Parkhäusern bereit. Besitzen Anwohnende dennoch ein Auto, können sie es in den neuen Quartiersgaragen abstellen und ihre Einkäufe mit einem buchbaren E-Lastenrad zur Wohnung befördern. Für Besuchende der Altstadt sind die dezentral gelegenen großen Parkplatzanlagen mit Fahrradverleih und Shuttleservices ausgestattet. Niemand benötigt mehr das eigene Auto, um in die Altstadt zu kommen.

Viel Fuß- und Radverkehr

Mobility-as-a-Service

Auto wird nicht mehr benötigt

Durch den Wegfall der einst vielen parkenden Autos in der Altstadt ist viel Platz für zu Fuß Gehende entstanden. Die Altstadt gleicht nun einer großen gemeinsamen Begegnungszone, in der man sich sicher aufhalten kann. Für mobilitäts eingeschränkte Personen wurden ebenerdige Wegstreifen durch die gesamte Altstadt angelegt. Die Radfahrenden verkehren weiterhin durch die engen Gassen des Weltkulturerbes, nehmen aber viel mehr Rücksicht auf zu Fuß Gehende, ihr Verhalten hat sich spürbar verändert. Generell fahren viel mehr Menschen mit dem Rad. Dank der zahlreichen neuen Fahrradstraßen, des Ausbaus des Radwegenetzes und des Radschnellwegs um die Altstadt herum, ist ein sicheres Fahrradfahren möglich. In den Parkhäusern ist die erste Ebene nun ausschließlich für Fahrräder reserviert. Außerdem befindet sich hier für Besuchende oder auch Bewohnende der stadinterne Pool an Pedelecs und E-Lastenrädern. Auch diese sind einfach über eine App buchbar.

Große Begegnungszone

Mehr Rücksicht zw. Verkehrsteilnehmenden

Radfahren ist attraktiver und sicherer

Auch in dem öffentlichen Personennahverkehr wurde in den vergangenen 15 Jahren viel investiert. Die vorab eher umstrittene Stadtbahn zeigt sich nun als wertvolle Ergänzung im Angebot, denn durch sie werden auch die äußeren Stadtbereiche im 10-Minuten-Takt an die Altstadt angebunden. Der Altstadtbus EMIL wurde in viele weitere kleinere Fahrzeugsysteme umgewandelt, die nun in Ridesharing-Form – mehrere Personen fahren gemeinsam – autonom und mit Wasserstoff betrieben durch die Altstadt pendeln. Der Clou ist, dass diese nicht mehr eine fest vorgeschriebene Route fahren und per App einfach geordert werden können. Darüber hinaus ist der gesamte ÖPNV viel kostengünstiger geworden.

Stadtbahn als wichtige Verbindung

Autonome on-demand EMILs

Günstiger ÖPNV

Zusätzlich konnten für den Lieferverkehr in den vergangenen 15 Jahren innovative Lösungen gefunden werden. Dieser wird nun dezentral in Depots gebündelt und dann mit E-Lastenrädern in die Altstadt transportiert. Bei größeren Paketen wird das E-Shuttle-System, bestehend aus kleinen autonomen Fahrzeugen, unter strenger Einhaltung der Lieferzeiten beansprucht. Hier sind auch Handwerker*innen angebunden, sodass diese ihren Transporter nicht mehr in der Altstadt abstellen müssen.

E-Lastenräder anstatt Lieferwagen

E-Shuttle-System für Handwerker*innen

Abbildung 1



Zudem entstehen neue Räume zum Verweilen, mit Angeboten für Jung und Alt. Mit Einsetzen der Corona-Pandemie im Jahr 2020 wurden in der Altstadt immer mehr Parkplätze zu Freisitzen für die Gastronomie umgewandelt. Diese Entwicklung hat sich bis heute weiter durchgezogen, sodass viele weitere Parkplätze zu gemeinschaftlich genutzten Flächen umgewandelt wurden. Die Verkehrsberuhigung schlägt sich insbesondere auf den zahlreichen historischen Plätzen der Altstadt nieder, so sind Domplatz, Arnulfplatz und Kornmarkt nun, wie schon lange der Haidplatz, autofrei. Insbesondere der Dom wird nun viel mehr als imposantes Wahrzeichen wahrgenommen. Auf den Plätzen tummeln sich die Menschen an konsumfreien Verweilmöglichkeiten im Schatten unter Bäumen, denn die ehemals stark versiegelten Plätze wurden zunehmend begrünt und mit Wasserflächen ausgestattet. Die Begrünung von Fassaden und Dächern sorgt für eine Verbesserung des Stadtklimas und erhöht die Lebensqualität. Am Neupfarrplatz ist an drei Tagen in der Woche Markt, wo einheimische und regionale Produkte erworben werden können. Außerdem wurde endlich das gesamte Donauufer erschlossen und mit gastronomischen Angeboten versehen. Über die engen Gassen sind Sonnensegel gespannt, auf der Straße wird Schach oder Boule gespielt –italienisches Flair liegt in der Luft.

Mehr Räume
zum Verweilen

Autofrei histori-
sche Plätze

Erschließung
des Do-
naufers

Die Wirtschaft in Regensburg prosperiert. Der inhabergeführte Einzelhandel in der Altstadt profitiert mit am meisten von der Verkehrsberuhigung. Bedenken, Umsätze würden zurückgehen, haben sich nicht bewahrheitet. Wie in vielen europäischen Vorbildstädten, hat sich auch in Regensburg der Umsatz des Einzelhandels verbessert. Die Leute können nun in Ruhe flanieren und neue Geschäfte entdecken, ohne von fahrenden und parkenden Autos gefährdet zu werden. Mit der Bahn ankommende Tourist*innen können am Bahnhof ihr Gepäck direkt abgeben. Dieses wird mit dem autonom verkehrenden E-Shuttle-Service direkt zum Hotel gebracht.

Prosperieren-
der Einzelhan-
del

E-Shuttle-Ser-
vice für Gepäck

Befragung – Wie bewerten die Bürgerinnen und Bürger die Mobilität in der Regensburger Altstadt

Neben den Zukunftsgeschichten wurden den Bürger*innen auch Fragen zu ihrem eigenen Mobilitätsverhalten und ihrer Meinung zur Mobilität in der Altstadt gestellt. Im Folgenden werden die wesentlichen Ergebnisse dargestellt.

Zusammensetzung der Teilnehmenden

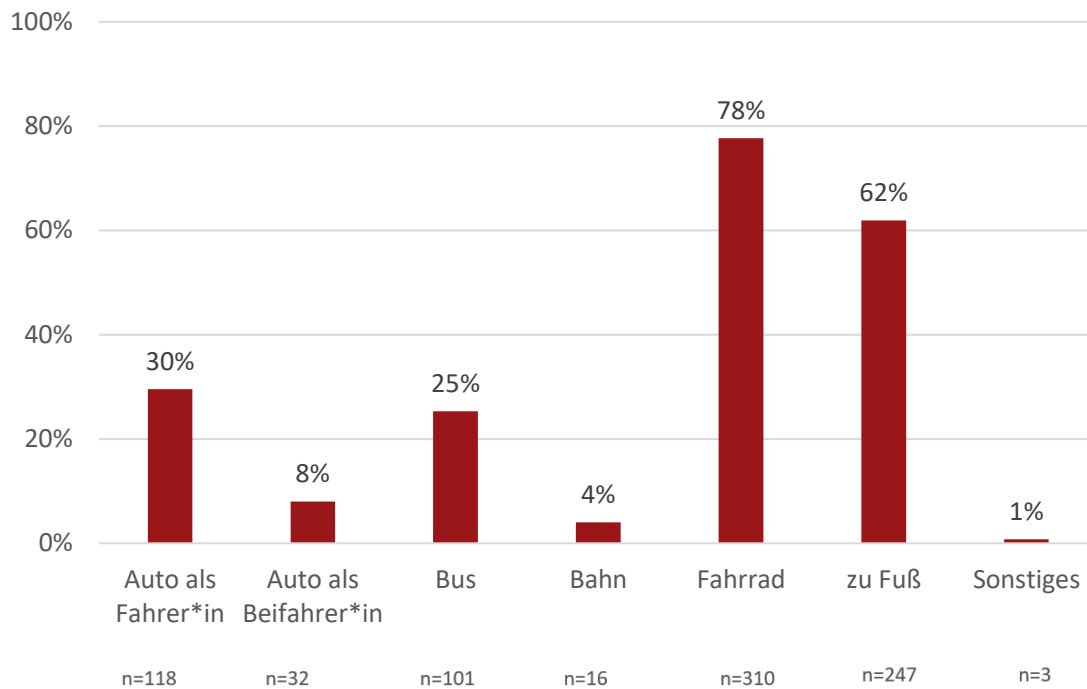
Knapp 400 Bürgerinnen und Bürger haben an der Onlinebefragung teilgenommen und Fragen zu ihrem Mobilitätsverhalten beantwortet und ihre Meinung zur Mobilität in der Altstadt Regensburgs eingebracht. Dabei wohnt der überwiegende Anteil der Teilnehmenden mit insgesamt 93 % in Regensburg (davon 34 % in der Altstadt). Bezüglich der Altersgruppen zeigt sich ein relativ ausgewogenes Bild zwischen den Personengruppen 25 bis 34 (26 %), 35 bis 49 (36 %) und 50 bis 69 (29 %). Die Jüngeren sowie die Älteren stellen nur eine kleine Gruppe dar. Der Großteil der Teilnehmenden ist zudem berufstätig, auch Studierende und Renter*innen / Pensionär*innen sind zu einem kleinen Teil vertreten. Weitere Personengruppen wie Hausfrau / Hausmann oder Schüler*innen machen nur einen marginalen Anteil aus.

Nutzung und Mobilitätsverhalten

Mit 77 % nutzt die überwiegende Mehrheit der Teilnehmenden die Altstadt zum Einkauf und Bummeln. Auch ihre Freizeit verbringen zahlreiche Teilnehmende in der Altstadt. Weniger häufig genannt werden die Aspekte des Wohnens bzw. Arbeitens in der Altstadt. Es ist jedoch davon auszugehen, dass mit der Nennung ein tägliches oder nahezu tägliches Nutzen der Altstadt einhergeht, mutmaßlich häufiger als bei Einkauf oder Freizeitaktivitäten. Vor diesem Hintergrund sind auch diese Nutzungen von großer Bedeutung für die Teilnehmenden. In 4-Stunden-Intervallen wurde zudem abgefragt in welchem Zeitraum sich die Teilnehmenden in der Altstadt aufhalten. Dabei zeigt sich eine klassische Tagesganglinie mit einer Spitze im Zeitintervall von 18:00 – 22:00 Uhr (72 % halten sich in dieser Zeit mind. gelegentlich in der Altstadt auf). Grundsätzlich wird die Altstadt bereits am Mittag und Nachmittag verstärkt genutzt mit der Spitze in den Abendstunden. Sowohl morgens als auch spätabends nutzen hingegen nur weniger als ein Drittel der Befragten die Altstadt.

Mit 78 % nutzt ein auffallend großer Teil auch das Fahrrad um in die Altstadt zu fahren. Der öffentliche Verkehr spielt hingegen in den Wegen der Teilnehmenden hin zur Altstadt nur eine untergeordnete Rolle. Auch der Kfz-Verkehr weist eine geringere Bedeutung auf. Insbesondere durch längere Distanzen und den höheren Platzbedarf kommt dem Kfz-Verkehr in der Erschließung und Anbindung der Altstadt aktuell jedoch trotzdem eine wichtige Bedeutung zu, voraussichtlich vor allem für die Teilnehmenden mit einem Wohnort in größerer Distanz zur Altstadt. Auch für den öffentlichen Verkehr ist so mit einem Bedeutungszugewinn zu rechnen.

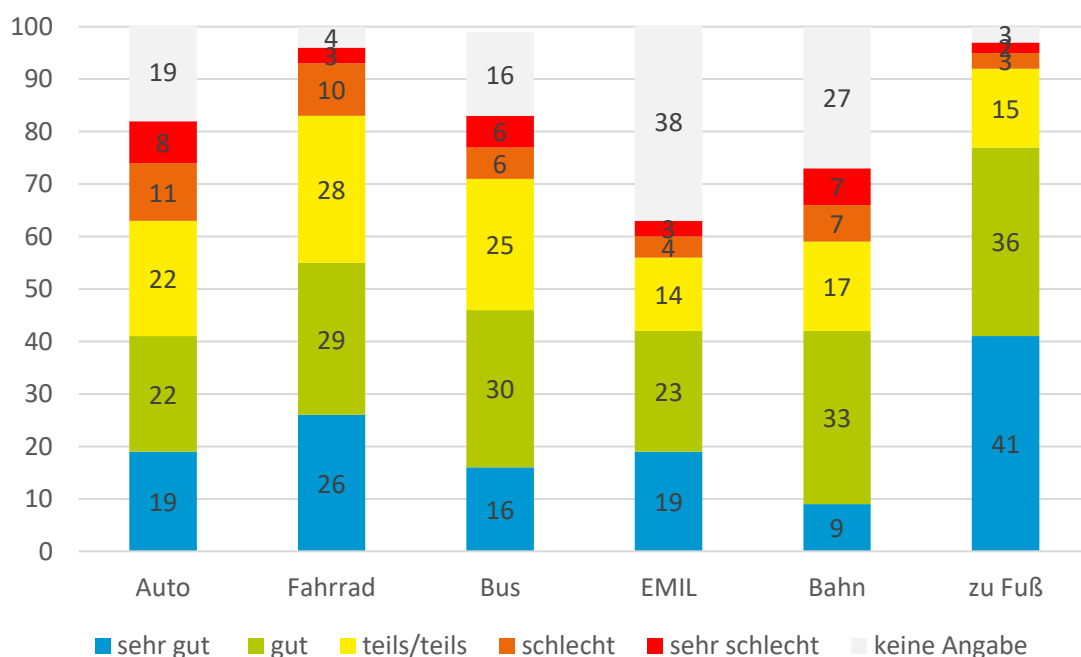
Verkehrsmittelwahl in die Altstadt



Erreichbarkeit der Altstadt

Die Erreichbarkeit durch die unterschiedlichen Verkehrsmittel wird grundsätzlich als eher positiv bewertet. So geben die Teilnehmenden für alle bewerteten Verkehrsmittel zu mindestens 50 % eine Bewertung mit „gut“ oder „sehr gut“ ab (ohne Berücksichtigung „keine Angabe“). Die negativen Bewertungen „schlecht“ und „sehr schlecht“ machen hingegen maximal ein Viertel der Bewertungen aus.

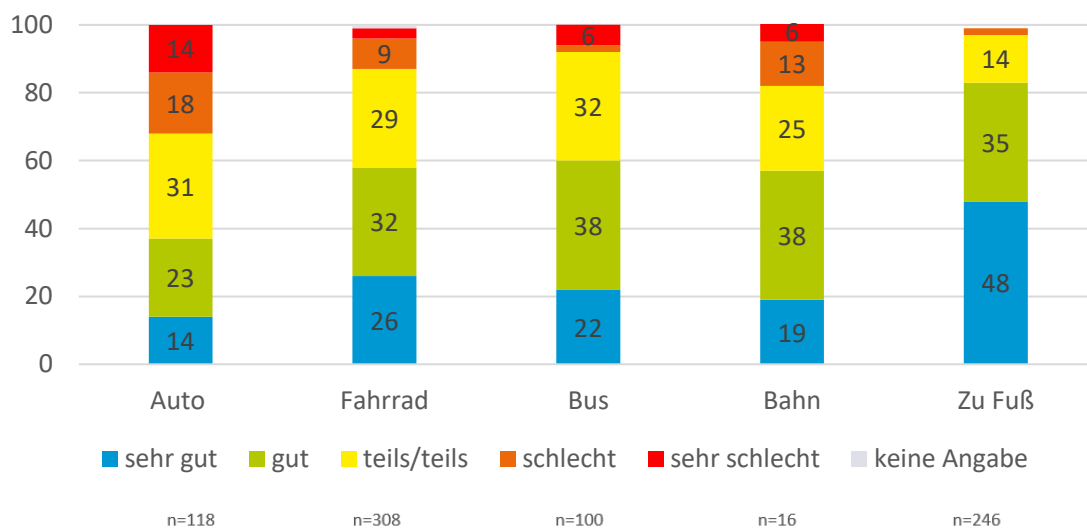
Erreichbarkeit der Altstadt: Bewertung durch alle Teilnehmende (n=397, Angaben in %)



Dennoch sind zwischen den Verkehrsträgern teils deutliche Unterschiede festzustellen. So wird die Erreichbarkeit zu Fuß besonders positiv dargestellt mit einer Bewertung „sehr gut“ oder „gut“ durch im Schnitt 4 von 5 der Teilnehmenden. Für den Kfz-Verkehr fällt hingegen nur etwa die Hälfte der Antworten positiv aus.

In der Erreichbarkeitsbewertung wurde einerseits ermittelt, wie die Teilnehmenden die Erreichbarkeit der Altstadt mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln bewerten und zum Zweiten, wie die Teilnehmenden die Erreichbarkeit mit dem von Ihnen selbst gewählten Verkehrsmittel bewerten. Dabei fällt auf, dass in der Bewertung der selbst gewählten Verkehrsmittel beim Kfz-Verkehr das Urteil negativer ausfällt als in der Bewertung durch alle Teilnehmenden. So sehen etwa 50 % aller Teilnehmenden (ohne Berücksichtigung „keine Angabe“) die Anbindung für den Kfz-Verkehr als sehr gut oder gut an, bei den Autofahrer*innen sind es hingegen nur knapp 40 %.

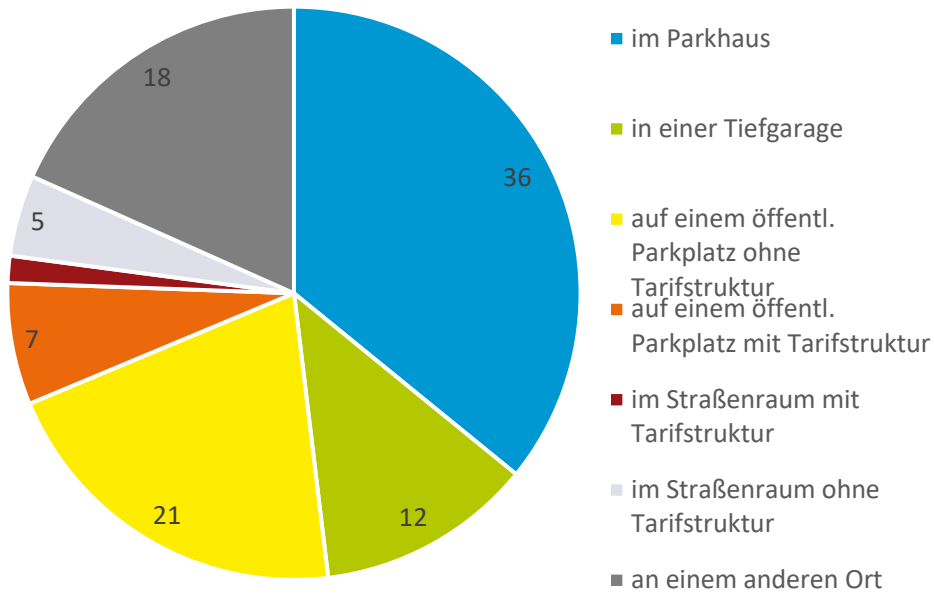
Erreichbarkeit der Altstadt: Bewertung des eigenen Verkehrsmittels (Angaben in %)



Parksituation

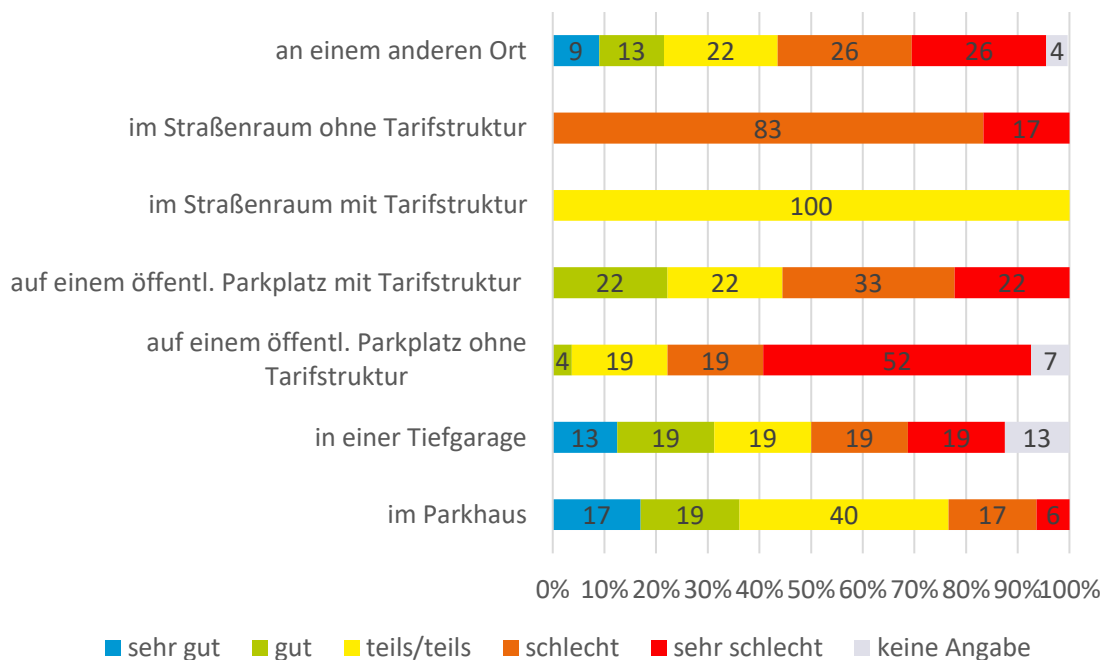
In der Erhebung der Parksituation zeigt sich, dass mit 54 % ein überwiegender Anteil der Teilnehmenden das Parkhaus bzw. die Tiefgarage nutzt. Im Straßenraum parken hingegen nur etwa 7 % der Befragten. Sowohl im Straßenraum als auch auf öffentlichen Parkplätzen werden dabei insbesondere die Parkplätze ohne Tarifstruktur genutzt. Ein relativ hoher Anteil der Angabe „an einem anderen Ort“ kann vermutlich auf private Stellplätze zurückgeführt werden, die bspw. durch Anwohnende aber auch Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in der Altstadt genutzt werden.

Parkort bei einem Aufenthalt in der Altstadt (n=131, Angaben in %)



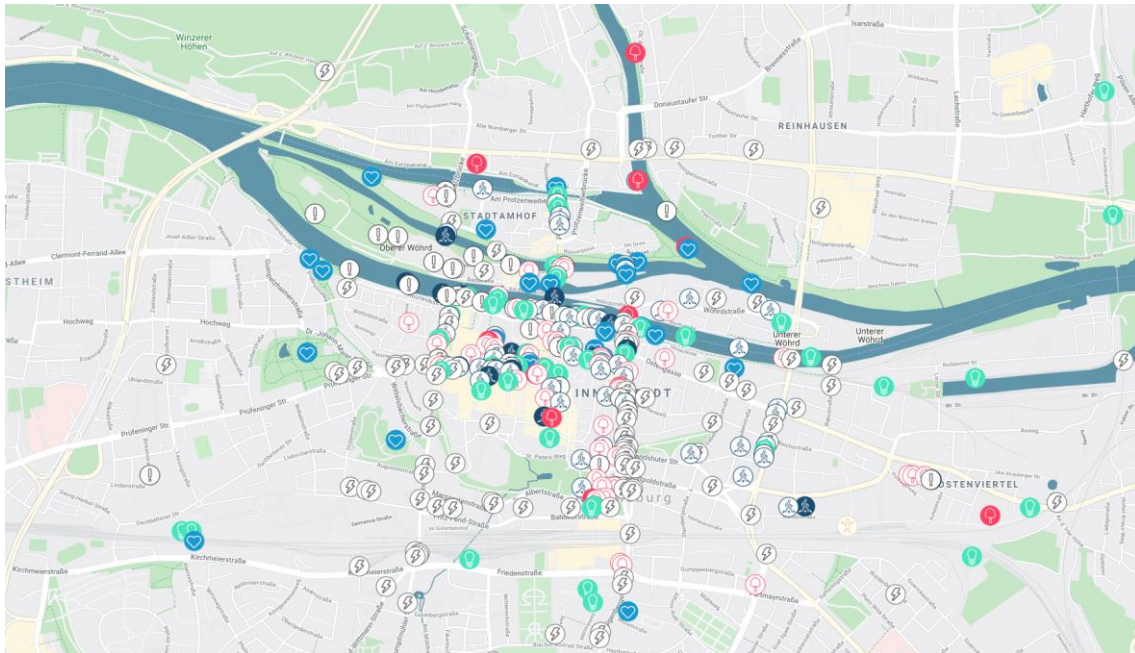
In der Bewertung der unterschiedlichen Parkangebote zeigt sich, dass in den klar definierten Kategorien ausschließlich Parkhaus und Tiefgarage auch Bestbewertungen erhalten haben. Auch in der Gesamttendenz zeigt sich, dass diese am besten bewertet wurden. Öffentliche Stellplätze erhalten hingegen überwiegend negative Bewertungen. Dies gilt tendenziell auch für das Parken im Straßenraum. Aufgrund einer sehr geringen Teilnehmendenzahl von unter 10 Bewertungen, ist diese Bewertung jedoch nur eingeschränkt aussagekräftig.

Bewertung der Parksituation in Abhängigkeit vom Parkort



Interaktive Karte

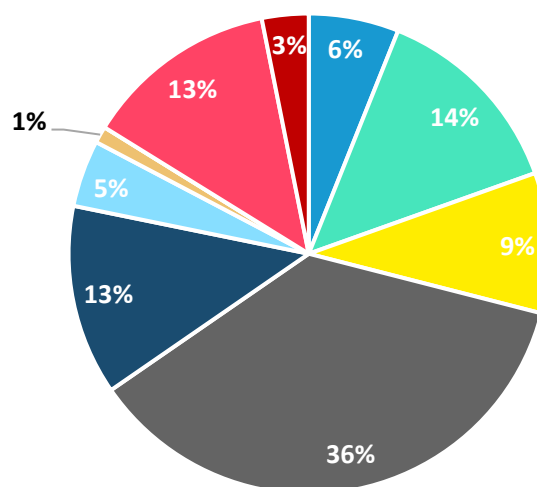
Auszug aus der interaktiven Karte



Mit der interaktiven Karte hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit zu verschiedenen Kategorien Ihre Anmerkungen und Ideen zu platzieren. Dies war in den Kategorien Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit, Lieblingsort, Potenzialraum, Verkehrsberuhigung, Verkehrs- und Nutzungskonflikt möglich. Insgesamt sind 445 Beiträge eingegangen, wobei mit Abstand am meisten Beiträge in der Kategorie *Verkehrskonflikt* abgegeben wurden. Des Weiteren spielen die Kategorien *Verkehrsberuhigung negativ*, *Aufenthaltsqualität negativ* und *Potenzialraum* eine wichtigere Rolle. Auf der Website www.deine-altstadt-regensburg.de können die einzelnen Beiträge eingesehen werden.

Anteil der Kategorien im Kartenposting

- Lieblingsort
- Potenzialraum
- Nutzungskonflikt
- Verkehrskonflikt
- Verkehrsberuhigung (negativ)
- Verkehrsberuhigung (positiv)
- Barrierefreiheit (negativ)
- Aufenthaltsqualität (negativ)
- Aufenthaltsqualität (positiv)



Lieblingsort

Als Lieblingsorte wurden insbesondere die umliegenden Parklandschaften, wie zum Beispiel der Herren Park, Villa Park, Stadtpark und Dörnberg Park sowie der Grieser Spitz markiert. Auch die renaturierten Flächen auf Stadthof werden positiv bewertet. Innerhalb der Altstadt gilt der Haidplatz, der Domgarten oder die umgebaute Wahlenstraße als Lieblingsort.

Potenzialraum

Generell setzen viele Teilnehmende mit Potenzial in der Altstadt eine Verkehrsberuhigung gleich. So sollte es mehr Fahrradstraßen geben (Achse: Arnulfplatz, Weißgerberstraße, Keplerstraße, Thundorferstraße), die gesamte Altstadt- und Innenstadtlinie kostenlos sein und Parkplätze nach außen verlagert werden. Großes Potenzial wird im historisch bedeutsamen Kornmarkt gesehen, der durch die Wegnahme der Stellplätze, die eine erhebliche Beeinträchtigung auf die städtebaulich-ästhetische Qualität des Platzes und das Umfeld ausüben, an Aufenthaltsqualität gewinnen könnte. Eine Begrünung hier würde zusätzlich einen positiven klimatischen Einfluss bewirken. Weiterhin viel Potenzial wird ebenfalls im Arnulfplatz gesehen, der aktuell noch stark durch den Verkehr belastet ist und somit ein unattraktives Eingangstor in die Stadt darstellt. Auch im Domplatz und Neupfarrplatz wird viel Potenzial gesehen, wo aktuell insbesondere konsumfreie Plätze und Begrünungen fehlen. Außerdem sehen Teilnehmende Stadthof als Potenzial, wo eine Verkehrsberuhigung, gar eine reine und autofreie Fußgängerzone, ein angenehmeres Ambiente zum Flanieren schaffen würde.

Nutzungskonflikte

Zahlreiche Nutzungskonflikte sind auch auf Stadthof verortet. Insbesondere die parkenden Pkws stehen im Konflikt mit den Aufenthaltsbereichen der zu Fuß Gehenden. Am Oberen Wöhrd wird außerdem das Parken in den engen Gassen kritisiert: Für parkende Pkw, fahrende Pkw, Radfahrende und zu Fuß Gehende ist hier nicht genügend Platz. In weiteren Beiträgen wird die nächtliche Party-Szene, die sich vom Grieser Spitz und der Jahn-Insel zum Oberen Wöhrd verlagert hat, negativ bewertet. Innerhalb der Altstadt werden Nutzungskonflikte am Kohlenmarkt, am Haidplatz und Domplatz verortet. Der starke Pkw-Durchgangsverkehr beeinträchtigt hier zu Fuß Gehende. Komplementiert wird dieses Problem durch Hotelgäste, die aktuell in Fußgängerzonen mit ihrem Pkw fahren dürfen. Die Regelung der Wohnverkehrsstraßen sind für Tourist*innen nicht auf dem ersten Blick verständlich und werden häufig fehlinterpretiert. Des Weiteren werden insbesondere in der Wahlenstraße und Gesandtenstraße Konflikte zwischen zu Fuß Gehenden mit dem Lieferverkehr und Radfahrenden beschrieben.

Verkehrskonflikte

Außerhalb der Altstadt wird zunehmend von Verkehrskonflikten zwischen Autofahrenden und Radfahrenden berichtet. Häufig werden zu schmale, fehlende und abrupt endende Radwege genannt. Eine hohe Unfallgefahr gibt es vor allem beim Abbiegen und bei nicht einsehbaren Stellen. Im Untersuchungsraum bündeln sich die Beiträge vor allem an der Dr.

Martin-Luther-Straße. Die gesamte Strecke von der Eisernen Brücke bis zum Hbf wird als gefährlich für Radfahrende eingestuft, dies gilt insbesondere an Knotenpunkten. Das hohe Verkehrsaufkommen von Pkws und Bussen verunsichert die Radfahrenden, die keine adäquate Fahrradspur zur Verfügung haben. Weitere Verkehrskonflikte treten entlang der Thundorferstraße auf, wo das Tempolimit von 30 km/h nicht eingehalten wird. Im Übergang zur Straße Weiße-Lamm-Gasse existieren zahlreiche Engstellen für Radfahrende.

Verkehrsberuhigung negativ

Generell als negativ empfunden, werden Geschwindigkeitsüberschreitungen, der Parksuchverkehr in der Altstadt (vor allem von Bewohnenden), gefährliche Situationen für Radfahrende, der Anlieferungsverkehr in der Altstadt, die generelle Freigabe für Autofahrende in Stadt- und Straßenbereichen und die Autoposerszene. Besonders in der Gesandtenstraße gibt es ein hohes Konfliktpotenzial zwischen den Verkehrsteilnehmenden. Oft wird der Autoverkehr hier als störend empfunden. Die Thundorferstraße stellt einen weiteren Hotspot mit hohem Konfliktpotenzial dar. Hier wird das hohe Verkehrsaufkommen durch den motorisierten Verkehr (Autos und Busse) kritisiert. Die vielen Raser tragen dort weiter zur Gefahrensituation für weitere Verkehrsteilnehmende bei. Auch in der gesamten Maximilianstraße ist dies der Fall. Hier verstärkt der aus der Sperrung der Pfluggasse resultierende Umleitungsverkehr die Problematik. Des Weiteren wird in Stadtamhof eine generelle Verkehrsberuhigung gewünscht. Kritisiert wird das hohe Verkehrsaufkommen, die grundsätzlichen Tempo-50-Zonen sowie Geschwindigkeitsüberschreitungen und das nicht gehandete Wildparken.

Verkehrsberuhigung positiv

Als erfolgreich umgesetzte Maßnahmen der Verkehrsberuhigung, wurden die Steinerne Brücke und die Mitte 2019 eingeführten Fahrradstraßen (Hemauerstraße und Holzländerstraße) sowie die Einführung weiterer Wohnverkehrsstraßen (u.a. Domplatz und Teilbereich der Maximilianstraße) genannt. Die Steinerne Brücke gilt als Beispiel für eine konsequente Einführung einer autofreien Zone wodurch in der Altstadt an Lebensqualität dazu gewonnen wurde. Verkehrsberuhigte Bereiche und die Fahrradstraßen werden begrüßend angenommen, wobei noch mehr in Regensburg gewünscht werden. Allerdings wird auch darauf hingewiesen, dass insbesondere in den Fahrradstraßen jegliche Verkehrsteilnehmende besser über die dort geltenden Regeln aufgeklärt werden müssen.

Barrierefreiheit negativ

Als negativ für die Barrierefreiheit wird vor allem das Kopfsteinpflaster in der Altstadt hervorgehoben. Der Bodenbelag erschwert es dort Alltagswege mit dem Fahrrad zurückzulegen (z.B. Transporte von Einkäufen). Zudem seien die steilen Rampen auf dem Eisernen Steg eine Barriere für Mobilitätseingeschränkte, Radfahrende und Menschen mit Kinderwagen. Zusätzlich sind eine Vielzahl von Querungsstellen oder Bushaltestellen inmitten der Altstadt nicht barrierefrei ausgebaut. Weiterführend fehlen in vielen Altstadtlagen und Bereichen wegweisende Elemente (Leitstreifen und Leitfelder) für mobilitätseingeschränkte Personen.

Aufenthaltsqualität negativ

Fehlende Aufenthaltsqualität wird insbesondere den Plätzen in der Altstadt (Dachauplatz, Alter Kornmarkt, Domplatz, Haidplatz und Arnulfplatz) zugeschrieben. Hier fehle es an Begrünung, schattenspendenden Elementen und konsumfreien Plätzen. Vor allem die parkenden und fahrenden Pkws mindern die städtebauliche Ästhetik und Aufenthaltsfunktion des Kornmarktes und des Domplatzes. Insbesondere der Kornmarkt und das Gesamtumfeld des Dachauplatzes sind geprägt durch Parksuchverkehr, so dass hier ein gewisser Lärmpegel die Aufenthaltsqualität erheblich reduziert. Der Arnulfplatz wird als ungepflegt und unorganisiert beschrieben. Darüber hinaus wird die nicht vorhandene Erschließung des Donauufers bemängelt. Das Betretungsverbot der Jahn-Insel wird öfter als negativ deklariert und die fehlende Begrünung des Dultplatzes wird bei Stadtamhof angemerkt.

Aufenthaltsqualität positiv

Der Haidplatz und die Steinerne Brücke haben durch die autofreien Zonen stark an Aufenthaltsqualität gewonnen. Auch das Ersetzen von Parkplätzen durch Parklets wird als positiv bewertet und erhöht die Aufenthaltsqualität. Zudem werden die in den letzten Jahren errichteten Sitzgelegenheiten in der Altstadt begrüßt, vor allem, weil sie nicht konsumorientiert und freizugänglich sind. Des Weiteren tragen die nördlichen Parkanlagen vor dem Hauptbahnhof zur Aufenthaltsqualität bei, da sie einen grünen Eingang in die Altstadt darstellen.