

Verkehrsberuhigte Altstadt Regensburg – Leitziele

Eine Verkehrsberuhigung der Regensburger Altstadt ist seit vielen Jahren ein wichtiges, aber auch umstrittenes Thema. In einem ergebnisoffenen Zukunftsdialog werden aktuell zusammen mit der Bürgerschaft, den Vertretern unterschiedlicher Gruppierungen, wie z.B. Einzelhandel, Vereinen und Verbänden sowie der Politik ein Zielkonzept zur Verkehrsberuhigung der Altstadt erarbeitet. Dieser Prozess soll bis zum Sommer 2022 abgeschlossen sein.

Das vorliegende Zielpaper wurde im Rahmen von drei Leitzielworkshops, die im Oktober 2021 durchgeführt wurden, zusammen mit der Bürgerschaft sowie den beteiligten Akteuren erarbeitet und abgestimmt. Die Leitziele dienen als Leitplanken und Grundsätze zur Verkehrsberuhigung der Altstadt. Es wurden zusammen mit den Akteuren 14 Ziele erarbeitet, die sich in folgende drei Themenbereiche

- Erreichbarkeit und Mobilitätsalternativen (Ziele 1-4)
- Verkehrsstruktur und Konfliktreduktion innerhalb der Altstadt (Ziele 5-9)
- Aufwertung und Verkehrsentlastung (Ziele 10-14)

gliedern lassen. Sofern einzelne Maßnahmenbereiche beispielhaft die Zielstellung erläutern können sind diese in Klammern mit aufgeführt worden.

Das Papier soll damit eine Grundlage für die Ausarbeitung von Maßnahmenvorschlägen sein, die im März 2022 in mehreren Zukunfts-Workshops weiter diskutiert und konkretisiert werden sollen. Daraus soll dann anschließend ein Altstadterschließungskonzept umgesetzt werden.

Oberthema I: Erreichbarkeit und Mobilitätsalternativen

Die äußere Erreichbarkeit der Altstadt ist zu sichern und es sind Mobilitätsalternativen zu schaffen.

- Ziel 1:** Der öffentliche Nahverkehr soll künftig eine höhere Priorität in der Erreichbarkeit der Altstadt haben. Dafür bedarf es eines attraktiven ÖPNV (Linienführung, Ausbau, Takt, Preise, Komfort), einer Bevorrechtigung des ÖPNV vor dem individuellen Kfz-Verkehr. Es sind für den Übergang Zwischenlösungen notwendig.
- Ziel 2:** Der Rad- und Fußverkehr ist als umweltfreundliche Alternative zur Erreichbarkeit der Altstadt zu fördern. Hier sollte eine Angebotspolitik (z.B. attraktive und sichere Wegeinfrastruktur, Abstellanlagen) umgesetzt werden, die auch den motorisierten Individualverkehr entschleunigen und Flächen zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs umverteilen kann.
- Ziel 3:** Es wird ein stimmiges Gesamtkonzept erarbeitet, mit dem das Kfz-Aufkommen in der Altstadt (auf das notwendige Maß) reduziert wird. Die spezifischen Bedürfnisse der Anwohner, Lieferanten, Handwerker & Rettungskräfte sind zu berücksichtigen. Eine weitestgehende Bündelung von Kfz-Verkehren auf Parkplätzen am Rande der Altstadt ist anzustreben.
- Ziel 4:** Die Förderung von Park-&-Ride-/Park-&-Bike-Angeboten soll die Verkehrsentlastung innerhalb der (Alt-)Stadt fördern. Dafür sind insbesondere P+R-Kapazitäten in der Region, Parkplatzkapazitäten am Stadtrand, an den Einfallstraßen sowie Plätze an den zukünftigen

Stadtbahnhaltestellen zu schaffen, die vom Bahn- und Busverkehr bedient werden (für eine hohe Nachfrage ist ein preislich attraktiver / gesonderter P&R-Tarif einzuführen).

Oberthema II: Verkehrsstruktur und Konfliktreduktion

Ein klares Erschließungssystem ist zu entwickeln, das eine differenzierte Zulässigkeit der Altstadt ermöglicht und die Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern reduziert.

- Ziel 5:** Ein klares Erschließungssystem ist zu entwickeln. Der generelle motorisierte Durchgangsverkehr ist zu vermeiden. Dies hat zur Konsequenz, dass viele Ziele in der Altstadt nicht mehr auf direktem und bisherigem Weg mit dem Kfz angefahren werden können.
- Ziel 6:** Die Zugänglichkeit sowohl im Hinblick auf das Parken als auch auf das Einfahren in die Altstadt mit dem Auto ist klarer zu regeln (ggfs. auch mit baulichen Maßnahmen wie Pollersystemen und stringenteren Regelungen der StVO) und auch zu kontrollieren. Für die Nutzergruppen (bspw. Anwohnende und Hotelgäste) sind somit alternative Angebote (z.B. Quartiersgaragen, Hotelshuttles) bereitzustellen und gesonderte StVO-Regelungen aufzuheben. Mitzudenken sind Angebote für mobilitätseingeschränkte Personen.
- Ziel 7:** Das Parken von Kfz im öffentliche Straßenraum wird sukzessive reduziert und auf Parkbauten verlagert. Nur mit Ausnahmeregelungen, z.B. mobilitätseingeschränkte Personen oder als Standort für Carsharing / Taxi, ist das Parken unmittelbar vor wichtigen Zielen (sind zu definieren) erlaubt. Parkplätze für Lastenräder sind zukünftig mitzudenken.
- Ziel 8:** Der Liefer- und Handwerkerverkehr in der Altstadt ist unter Berücksichtigung einer konsequenteren Regelung weiter zu gewährleisten. Eine stadtverträgliche Reglementierung der Lieferverkehre (z.B. Größe der Fahrzeuge, Lieferfenster, räumliche Anordnung, Emissionsreduktion) ist umzusetzen. Die Regelungen müssen stärker durchgesetzt und kontrolliert werden.
- Ziel 9:** Der Radverkehr soll in der Altstadt weiterhin möglich sein. Um Konflikte zu minimieren, sollen Fahrradrouten entlang der Hauptrouten der Altstadt ausgewiesen und so von den Fußgängern entkoppelt werden.

Oberthema III: Aufwertung und Verkehrsentlastung

Die Altstadt ist vom Verkehr zu entlasten und weiter zu beruhigen sowie insgesamt aufzuwerten.

- Ziel 10:** Die Fußgängerbereiche in der Altstadt sind neu zu definieren und räumlich auszuweiten. Insbesondere bei zahlreichen Konflikten mit anderen Verkehrsmitteln sind weitere Fußgängerzonen (Radfahrer frei) ohne Sonderfreigabe (MIV/Hotelgäste frei) einzurichten, um einen sicheren Aufenthalt, Wegebeziehungen und eine städtebauliche Aufwertung zu ermöglichen.

- Ziel 11:** Die Wohnverkehrsstraßen sollten neu definiert werden (gesonderte StVO-Regelung, Pollerregelungen). Eine Zufahrt wird folglich nur für eine geringere Anzahl an Ausnahmetatbeständen weiterhin möglich sein.
- Ziel 12:** Die Altstadt wird unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes konsequent barrierearm gestaltet. Ziel ist die Schaffung einer für alle Personen leicht zugänglichen Altstadt. Angemessen dimensionierte Fußwege sind dafür auch auf Kosten anderer Verkehrsteilnehmer zu realisieren.
- Ziel 13:** Die Lebens- und Aufenthaltsqualität für Anwohner und Besucher soll durch eine Kfz-Verkehrsreduktion erhalten und verbessert werden. Plätze und Straßen in der Altstadt werden in ihrer Aufenthalts- und Flanierqualität gestärkt und entsprechend der Klimaanpassung (grüne und blaue Infrastruktur) umgestaltet. Dafür ist der Kfz-Parkraum auf den Plätzen und Straßen sowie der Kfz-Verkehr zu reduzieren.
- Ziel 14:** Die Altstadt wird neben der angestrebten Verkehrsreduktion durch eine einheitliche und angemessene Höchstgeschwindigkeit konsequent verkehrsberuhigt (z.B. Tempo 20/30), um die Konflikte zu minimieren, die Sicherheit für alle Beteiligten zu verbessern und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Der verbleibende notwendige Verkehr wird durch entsprechende Verkehrslenkung in Erschließungsschleifen innerhalb der Altstadt gebündelt.