STADT REGENSBURG

Dokumentation des digitalen Leitzielworkshop am 19.10.2021

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

Im Nachgang zu dem am Freitag, den 15.10.2021 stattgefundenen Leitzielworkshop im Kolpinghaus in Regensburg fand am Dienstag, den 19.10.2021 im Rahmen des Workshop- und Teilnahmeprozesses „Deine Altstadt Regensburg“ der zusammenführende digitale Leitzielworkshop von 17:30 bis 19:45 Uhr statt. Insgesamt nahmen an dem digitalen Workshop 29 Personen teil, darunter VertreterInnen der kommunalen Verwaltung, Vereinen und Verbänden und Bürgerschaft sowie Mitarbeitende von Team Ewen und der Planersocietät.
Ziel des zusammenführenden Workshops war es, die aus dem bisherigen Workshop- und Teilnahmeprozess entwickelten und durch die Planersocietät in enger Abstimmung mit der Stadt Regensburg vorformulierten Leitziele vorzustellen und ausgewählte Ziele mit den Teilnehmenden vertiefend zu bearbeiten und aus verschiedenen Perspektiven zu beleuchten. Weiterhin erfolgte ein Input-Vortrag in Form von Best-Practice-Beispielen, der aufzeigte, wie Städte mit ähnlichen Herausforderungen durch konkrete Maßnahmen Lösungsmöglichkeiten gefunden haben.

Überblick zum Ablauf des Leitzielworkshops

1. Begrüßung und Einführung:
2. Berichte und Ergebnisse aus dem Präsenz-Workshop (15.10.2021)
3. Vortrag seitens der Planersocietät: Best-Practice zur Altstadterschließung
4. Vertiefende Gruppenarbeit an ausgewählten Leitzielen „Briefe an die Zukunft“
5. Vorstellung der „Briefe an die Zukunft“ im Plenum durch die ModeratorInnen
6. Ausblick und Verabschiedung

Begrüßung und Einstieg

Einführung in den Ablauf und Vorstellung der Teilnehmenden

Herr Dr. Horelt (Team Ewen) begrüßte die Teilnehmenden als Moderator der Veranstaltung. Diejenigen Teilnehmenden, die bisher nicht an dem Workshop- und Teilnahmeprozess „Verkehrsberuhigte Altstadt Regensburg“ teilgenommen haben, wurden gebeten, sich kurz vorzustellen und ihre Funktion (z.B. als Anwohnende) darzustellen. Wir durften fünf neue Personen im Prozess begrüßen. Weiter werden die Mitwirkenden der Veranstaltung vorgestellt:

- Herr Tonndorf sowie Herr Heil 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, Frau Esch und Herr Wolff.

Im Rahmen der Begrüßung und Einführung ist der Hinweis gegeben worden, Barrierefreiheit und Inklusion für Menschen mit Behinderung, z. B. Mobilitätseinschränkungen, Seh- und Hörbehinderungen, sowohl im Prozess selbst als auch bei den Maßnahmen und Zielen zur Verkehrsberuhigung der Altstadt mitzudenken und zu berücksichtigen.

Das Projekt „Verkehrsberuhigung Altstadt Regensburg“ und worum es heute geht

Herr Dr. Frehn begrüßte seitens der Planersocietät die Teilnehmenden des Workshops und erläuterte zu Beginn nochmals mit welchen Inhalten sich das Projekt „Verkehrsberuhigung Altstadt Regensburg“ beschäftigt, was die zentralen Fragestellungen des Prozesses sind und wie dieser ablaufen wird.

Die Regensburger Altstadt befindet sich in einem ständigen Wandel und die Verkehrsberuhigung ist seit vielen Jahren ein konfliktträchtiges Thema. Zusammen mit verschiedenen Gruppen der Bürgerschaft, InteressenvertreterInnen, der Verwaltung und politischen Akteuren wird in einem ergebnisoffenen Prozess ein Zielkonzept zur Verkehrsberuhigung der Altstadt erarbeitet. Dieses bildet die Grundlage für das im Anschluss zu erstellende Altstadterschließungskonzept. Hierzu wurden zunächst aufbauend auf einer Dokumentenanalyse, Akteursgesprächen und einem ersten Online-Dialog im Juli 2021 drei Analyseworkshops durchgeführt, welche die Grundlage für die Leitziele bilden. Im September fand in Form einer Beteiligungsstandes in der Fußgängerzone bereits eine erste Annäherung an möglichen Leitzielen statt. Hier sprachen sich die meisten PassantInnen für schnelle Radrouten und für mehr Fußgängerzonen aus.

Übersicht über den Prozess des Beteiligungsverfahren zur verkehrsberuhigten Altstadt Regensburg (Quelle: eigene Darstellung)

Hiernach erfolgte der Leitziel-Workshop am 15.10.2021 vor Ort in Regensburg mit dem Ziel, die aus dem vorangegangenen Prozess vorab entwickelten 14 Leitziele auf der Ziel- und Strategieebene zu diskutieren und diese aus verschiedenen Perspektiven vertiefend zu prüfen (siehe auch Dokumentation unter https://deine-altstadt-regensburg.de/rueckblick/). Die im Workshop zur Diskussion gestellten Leitziele sind aufbauend auf den Diskussionen in den Analyseworkshops abgeleitet worden. Sie wurden als Entwurf erstellt, sind 3 Oberthemen zugeordnet und in 14 Leitzielen zusammengefasst worden.

Diese bildeten die Grundlage für die Arbeit im digitalen Workshop, bei dem die Umsetzungsperspektive in Augenschein genommen wurde und vier von den Teilnehmenden ausgewählte Leitziele aus unterschiedlichen Perspektiven näher betrachtet wurden.

Neben der Erläuterung zu den bereits stattgefundenen Workshop-Prozessen erfolgte ein kurzer Ausblick: Am Samstag, den 20. November wird ein Politik-Workshop stattfinden mit dem Ziel der Berichterstattung an die politischen VertreterInnen der Stadt Regensburg über die Ergebnisse der Workshops sowie eine Abstimmung zu den nächsten durchzuführenden Schritten.

Im Zeitraum vom 30. November bis 31. Dezember findet zudem der zweite Online-Dialog statt, wo die überarbeiteten Leitziele und Leitlinien diskutiert werden.

Vorstellung und Auswahl der Leitziele zur tiefergehenden Diskussion

Im Rahmen der Berichterstattung aus dem Präsenz-Workshop am 15.10.2021 wurden die 14 Leitziele sowie die Ergänzungen, Kritik und Anmerkungen der Teilnehmenden vorgestellt. Hierzu sind die Leitziele in einem Miro Board aufbereitet, Anmerkungen kenntlich gemacht und von Herr Dr. Frehn, Frau Esch und Herr Horelt vorgestellt worden.

Leitziele im Überblick

Oberthema I: Erreichbarkeit und Mobilitätsalternativen

Ziel 1: Ausbau und höhere Priorität des öffentlichen Nahverkehrs

Ziel 2: Förderung des Rad- und Fußverkehrs

Ziel 3: Förderung von Park-&-Ride-Angeboten

Ziel 4: Bündelung des Kfz in leistungsfähigen und ausreichenden Parkplätzen am Rande der Altstadt

Oberthema II: Verkehrsstruktur und Konfliktreduktion

Ziel 5: Entwicklung eines klaren Erschließungssystems

Ziel 6: Kfz-Zugang klarer regeln und kontrollieren

Ziel 7: Parken im Straßenraum wird sukzessive reduziert und auf Parkbauten verlagert

Ziel 8: Liefer- und Handwerkerverkehr ist zu gewährleisten

Ziel 9: Fahrradrouten entlang der Hauptrouten der Altstadt

Oberthema III: Aufwertung und Verkehrsentlastung

Ziel 10: Neudefinition und Ausweitung der Fußgängerbereiche in der Altstadt

Ziel 11: Neudefinition der Wohnverkehrsstraßen

Ziel 12: Konsequente barrierearme Gestaltung der Altstadt

Ziel 13: Aufenthaltsqualität wird gestärkt und entsprechend der Klimaanpassungen umgestaltet

Ziel 14: Die Altstadt wird konsequent verkehrsberuhigt

Übersicht der Leitziele im Rahmen des zusammenführenden online-Workshops am 19.10.2021

Das in Pink Geschriebene in den Leitzielen sind bereits aufgenommene Ergänzungen des Leitzielworkshops am 15.10.2021. Die Leitziele inklusiver der Ergänzungen können in der Dokumentation auf der Seite www.deine-altstadt-regensburg.de nachgelesen werden.

Nach der Vorstellung der Leitziele fassten die Teilnehmenden die Ergebnisse aus der zweiten Arbeitsphase des Workshops vom 15.10.2021 zusammen.

Oberthema I: Erreichbarkeit und Mobilitätsalternativen

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), einerr Bevorrechtigung des ÖPNV vor dem individuellen Kfz-Verkehr. Es sind für den Übergang Zwischenlösungen notwendig.

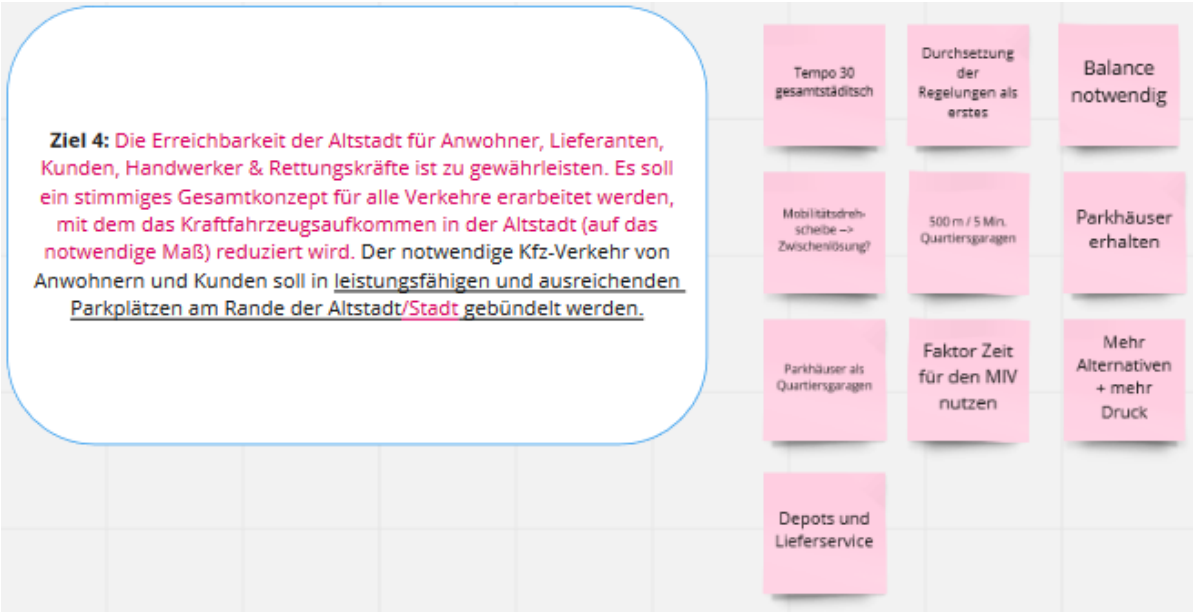
- Linienführung ist zu überarbeiten
- RVV günstiger
- Zwischenlösungen sind notwendig

Ziel 2: Der Rad- und Fußverkehr ist als umweltfreundliche Alternative gezielt zur Erreichbarkeit der Altstadt zu fördern. Eine Angebotspolitik, attraktive Abstellanlagen sowie eine notwendige Flächenumverteilung zur Förderung geeigneter Radverkehrsinfrastruktur darf dabei auch den motorisierten Individualverkehr entschleunigen.

- Boden-beschaffenheit --> Barrierefreiheit (siehe Ziel 12)
- Gute Abstellanlagen

Ziel 3: Die Förderung von Park-&-Ride-/Park-&-Bike-Angeboten soll die Verkehrsentlastung innerhalb der Altstadt 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).

- Einfallstraßen
- Parkplätze an den zukünftigen Straßenbahn-haltestellen (P+R an den Einfallstraßen)
- Bus beschleunigen
- Park & Bike ergänzen



Darstellung der Leitziele im Rahmen des zusammenführenden online-Workshops am 19.10.2021 auf einem Miro Board – Oberthema I: Erreichbarkeit und Mobilitätsalternativen

Oberthema II: Verkehrsstruktur und Konfliktreduktion

Ziel 5: Ein klares Erschließungssystem ist zu entwickeln. Der generelle motorisierten Durchgangsverkehr ist zu vermeidet. Dies hat zur Konsequenz, dass nicht mehr alle Ziele in der Altstadt auf direktem und bisherigem Weg mit dem Kfz angefahren werden können.

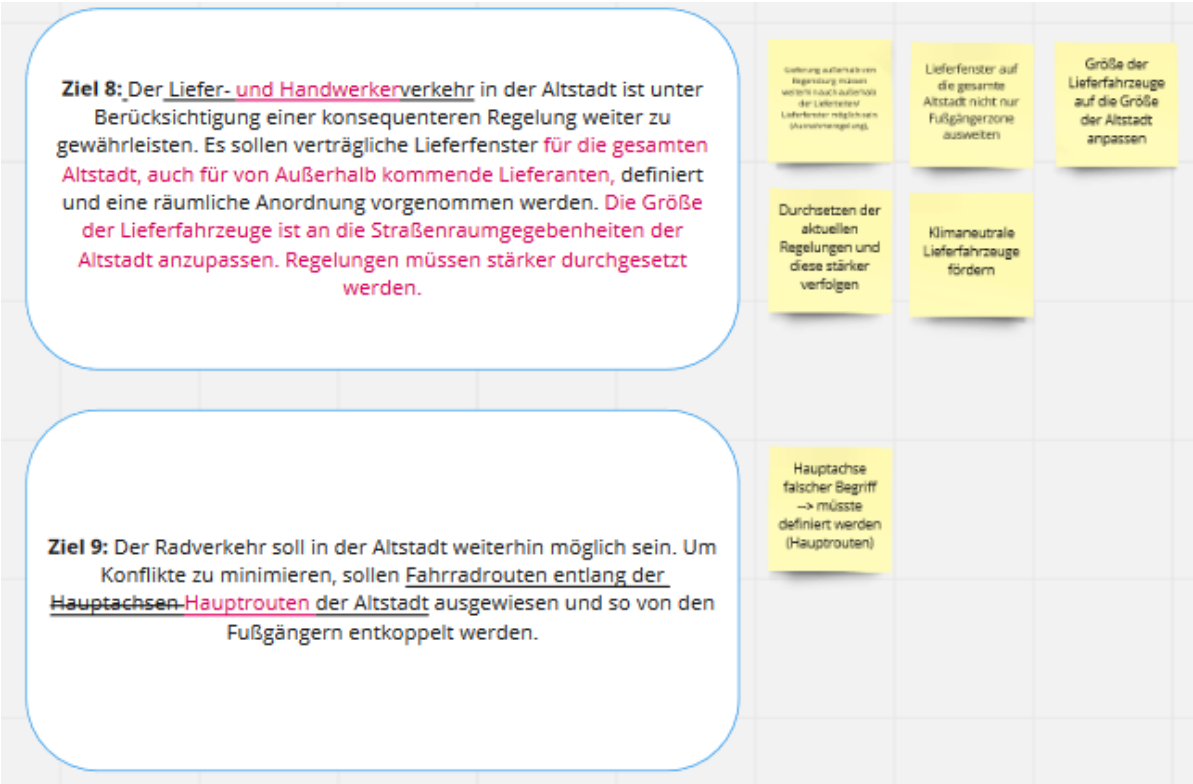
- Konkreter: Welcher Verkehr (MIV / Rad)?
- welche Bereiche?
- MIV vermeien oder motorisierten Verkehr veringern (Quell- und Zielverkehr)
- ... des generellen motorisierten Durchgangsverkehr...

Ziel 6: Die Zugänglichkeit sowohl im Hinblick auf das Parken als auch auf das Einfahren in die Altstadt zur 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.

- Differenzieren zwischen Parken und Zufahrt
- Beachtung von mobilitätseingeschränkten Personen auf den letzten Metern
- klarer unterscheiden zwischen den Personengruppen (Besucher, Anwohner, etc.)

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.

- Welcher Verkehrsmittel? (Kfz, Lastenräder, etc.)?
- Alternativen für Alle mitdenken
- nicht nur Verlagerung, sondern Reduzierung der Parkplätze
- West./ ostl. Altstadt mit viel Anwohner sollte das Parken im Straßenraum nach wie vor möglich sein



Darstellung der Leitziele im Rahmen des zusammenführenden online-Workshops am 19.10.2021 auf einem Miro Board – Oberthema II: Verkehrsstruktur und Konfliktreduktion

Oberthema III: Aufwertung und Verkehrsentlastung

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

... & Rad- und E-Scooter-Verkehr frei

(inklusive Rad- und E-Scooter-Verkehr)

Ziel 11: Die Wohnverkehrsstraßen sollten neu und durch weniger Ausnahmebestände definiert werden (gesonderte StVO-Regelung, Pollerregelungen). Eine Zufahrt wird somit nicht mehr für so viele Ausnahmetatbestände möglich sein.

... durch weniger Ausnahmetatbestände definiert werden

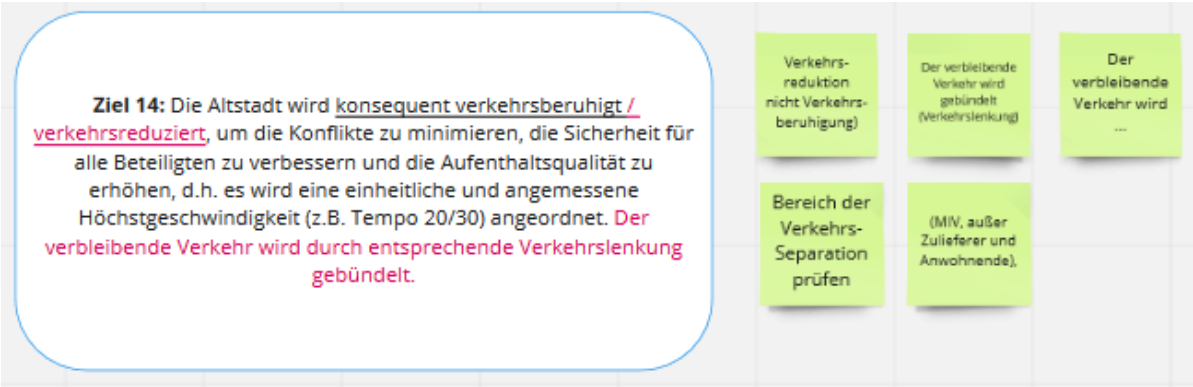
Begriff Wohnverkehrsstraße abschaffen

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 Anwohnr und Besucher soll durch eine Kfz-Verkehrsreduktion erhalten und verbessert werden. Plätze und Straßen in der Altstadt werden in ihrer Auf-enthaltsqualität gestärkt und entsprechend der Klimaanpassung umgestaltet. Für Begrünung sowie Aufenthalts- und Flanierqualitäten ist der Kfz-Parkraum auf den Plätzen und Straßen sowie der Kfz-Verkehr zu reduzieren.

Kfz-Verkehr reduzieren

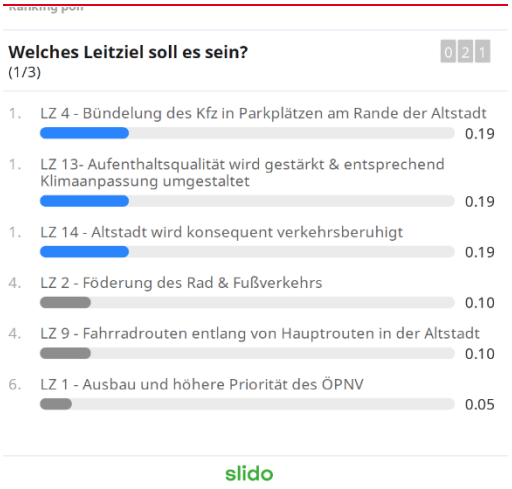
Donau-Ufer und Donau-Parallele



Darstellung der Leitziele im Rahmen des zusammenführenden online-Workshops am 19.10.2021 auf einem Miro Board – Oberthema III: Aufwertung und Verkehrsentlastung

Herr Horelt führte im Anschluss an die Vorstellung der 14 Leitziele mithilfe des Tools „Slido“ eine Umfrage durch: die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, eines der Leitziele auszuwählen, mit dem sie sich näher beschäftigen wollten und welches sie in der Gruppenphase des Workshops bearbeiteten. Die vier am häufigsten gewählten Leitziele wurden in der Gruppenphase bearbeitet.

Umfrage: Mit welchen Zielen soll sich vertiefender auseinander gesetzt werden?



Die am häufigsten gewählten Ziele waren:

Leitziele 2 und Leitziel 9 mit gleich vielen Stimmen:

> Ziel 2: Der Rad- und Fußverkehr ist als umweltfreundliche Alternative gezielt zur Erreichbarkeit der Altstadt zu fördern. Eine Angebotspolitik, attraktive Abstellanlagen sowie eine notwendige Flächenumverteilung zur Förderung geeigneter Radverkehrsinfrastruktur darf dabei auch den motorisierten Individualverkehr entschleunigen.

> **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.

Leitziel 4:

> Ziel 4: Die Erreichbarkeit der Altstadt für Anwohner, Lieferanten, Kunden, Handwerker & Rettungskräfte ist zu gewährleisten. Es soll ein stimmiges Gesamtkonzept für alle Verkehre erarbeitet werden, mit dem das Kraftfahrzeugsaufkommen in der Altstadt (auf das notwendige Maß) reduziert wird. Der notwendige Kfz-Verkehr von Anwohnern und Kunden soll in leistungsfähigen und ausreichenden Parkplätzen am Rande der Altstadt/Stadt gebündelt werden.

Leitziel 13:

> 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 Aufenthaltsqualität gestärkt und entsprechend der Klimaanpassung umgestaltet. Für Begrünung sowie Aufenthalts- und Flanierqualitäten ist der Kfz-Parkraum auf den Plätzen und Straßen sowie der Kfz-Verkehr zu reduzieren.

sowie **Leitziel 14**:

Ziel 14: Die Altstadt wird konsequent verkehrsberuhigt / verkehrsreduziert, um die Konflikte zu minimieren, die Sicherheit für alle Beteiligten zu verbessern und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, d.h. es wird eine einheitliche und angemessene Höchstgeschwindigkeit (z.B. Tempo 20/30) angeordnet. Der verbleibende Verkehr wird durch entsprechende Verkehrslenkung gebündelt.

Die ausgewählten Leitziele wurden nach einem Input von Dr. Frehn und Herr Wolff über Best-Practice-Lösungen zur Altstadterschließung in vier Gruppen bearbeitet, wobei Leitziel 2 und 9 aufgrund der engen thematischen Überschneidung zusammen bearbeitet wurden.

Best-Practice zur Altstadterschließung

Für den digitalen zusammenführenden Workshop sind vonseiten der Planersocietät vier Best-Practic-Beispiele ausgewählt worden, die im Hinblick auf einzelne Bereiche ebenso Herausforderungen in der Altstadterschließung aufwiesen wie Regensburg. Die Vorstellung der Best-Practice-Beispiele erfolgte durch Herr Dr. Frehn und Herr Wolff. Ziel war es nicht, Beispiele zu finden, die sich eins zu eins auf Regensburg übertragen lassen, sondern Ideen- und Denkimpulse liefern sollten, wie mit bestimmten Problemfeldern in anderen Städten umgegangen wurde. In allen dargestellten Beispielen ist es Ziel, die verschiedenen Ansprüche der NutzerInnen der Altstädte zu berücksichtigen und ein Konzept mit größtmöglichem Konsens zu entwickeln.
Zu Beginn wies Herr Dr. Frehn darauf hin, dass die Altstadterschließung und Verkehrsberuhigung in vielen Altstädten bzw. Innenstädten thematisiert und Gegenstand von Änderungen sind. Bei einer strukturierten Aufbereitung unter Einbezug der Nutzergruppen zur Identifizierung von handlungsorientierten Lösungsmöglichkeiten ist es vorteilhaft zwischen der äußeren Erreichbarkeit (wie komme ich zur Altstadt/Innenstadt?), der inneren Erreichbarkeit (wie kann ich mich in der Altstadt bewegen?) sowie der objektiven und subjektiven Erreichbarkeit zu unterscheiden.

Aachen – integrierte Lösung für Zufußgehende und Fahrradfahrende

In Aachen wurde das Thema der attraktiven Fuß- und Radwegeverbindungen in die Altstadt sowie der gemeinsamen Führung von Fußgängern und Radfahrern behandelt. Aachen hat diverse Premiumfußgängerrouten sowie Radrouten entwickelt, die attraktiv eine Innenstadtverbindung zu den umliegenden Siedlungsgebieten ermöglicht. Auch wurde aufgezeigt, wie Straßenräume gestaltet sein können, um zum einen Radfahrenden, zum anderen aber auch Zufußgehenden attraktive Räume zu bieten.

Salzburg– Pollerlösungen zur Verkehrsberuhigung

In Salzburg wurde eine Pollerlösung zur Verkehrsberuhigung der Altstadt umgesetzt, die vor allem die illegalen Durchfahrten in der Fußgängerzone reduzierten sollten. Es wurde eine Polleranlage errichtet, die eine spürbare Entlastung der Fußgängerzone sowie eine positive Resonanz der Bevölkerung sowie der Medien mit sich brachte.

Heidelberg – Bewahrung der Qualitäten

In Heidelberg wurde unter dem Aspekt der Bewahrung der Altstadtqualitäten (ähnlich wie in Regensburg) nach einem intensiven Beteiligungsprozess eine Pollerlösung umgesetzt, die vor allem die Befahrung der Altstadt reglementiert und jetzt zum Oktober 2021 umgesetzt. Es wird zur Anlieferung eine Einfahrfreigabe von 6-11 Uhr ermöglicht. Ansonsten wurde eine komfortable, flexible technische Umsetzung der Zufahrtskontrolle und -freigabe ermöglicht.

Stuttgart – Mobilhubs & Lieferverkehr

Im Rahmen des Projektes „Lebenswerte Innenstadt“ setzt die Stadt Stuttgart auf eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs innerhalb der Innenstadt. Alle ebenerdigen Parkplätze im Straßenraum werden sukzessive reduziert und auf die Parkbauten (Parkhäuser, Tiefgaragen) verlagert. Auch die Güterfeinverteilung mit störungsarmen Lieferfahrzeugen wurde thematisiert. So sollen zur Bewältigung der letzten Meile Lieferhubs und Mikrodepots eingerichtet werden. Die Mikrodepots decken hierbei kleinere Bereiche ab, die verstärkt für kleinere Zustellungen mittels Lastenrad genutzt werden können, Lieferhubs hingegen sind auch für größere Sendungen geeignet und werden bspw. durch Elektrokleinstfahrzeuge bedient, die einen größeren Radius abdecken können. In einer Experten-Analyse vor Ort hat sich gezeigt, dass bis zu 70 Prozent der versandten Waren sich auch mittels Lastenräder zustellen lassen. Das Potenzial wird somit als hoch eingeschätzt, die Innenstadt von motorisiertem Lieferverkehr zu entlasten und so die Lebensqualität zu erhöhen.

Ein weiterer Baustein in Stuttgart ist das Ladezonenkonzept. Durch die flächendeckende Einrichtung von Ladezonen innerhalb der Innenstadt kann die Störung anderer Verkehrsträger durch den Lieferverkehr reduziert werden. So führt das Ladezonenkonzept einerseits zu einer Ordnung des ruhenden Verkehrs, die durch den Einsatz der Smart-Zone (Erprobung in Stuttgart) als digitales Lieferzonenmanagement mit Echtzeitinformation über die Belegung, noch optimiert werden kann, andererseits entstehen durch die Ladezonen auch Vorteile für Logistikdienstleister und Empfänger. So kann eine Belieferung auch außerhalb des Lieferzeitfensters gewährleistet werden. So konnten einerseits Verstöße gegen das Lieferzeitfenster innerhalb der Fußgängerzone reduziert werden und andererseits die Umfeldqualität verbessert werden.

Für weitere Informationen nutzen sie folgende Links:

https://www.stuttgart-meine-stadt.de/stadtentwicklung/lebenswerte-innenstadt/

https://www.iao.fraunhofer.de/de/forschung/stadtsystem-gestaltung/logspaze-alternative-zustellkonzepte-fuer-innenstaedte.html

Gent – Circulation Plan mit Erschließungsschleifen

In Gent besteht eine weitestgehend Kfz-freie Innenstadt. In dieser ist eine Zufahrt nur unter starken Auflagen auch für motorisierte Fahrzeuge möglich. Die Belieferung erfolgt in großen Teilen mit elektrischen Kleinfahrzeugen. Zudem hat Gent den Circulatie Plan (Circulation plan) entwickelt. Für diesen wurde das Gebiet rund um die Innenstadt in zahlreiche Zonen aufgeteilt. Zwischen diesen erfolgt eine Kfz-Verbindung nur über die äußere Ringerschließung. Das hat zur Folge, dass insbesondere innerstädtischer Durchgangsverkehr vermieden wird.

In einer Ergebnisanalyse konnte eine Abnahme des Kfz-Verkehrs um 13 Prozent und eine Zunahme des Radverkehrs um 25 Prozent festgestellt werden. Auch Verkehrsunfälle haben um bis zu 40 Prozent abgenommen. In einer Umfrage des Guardian wurden zudem durch Anwohnende unter anderem die verbesserte Luft- und Aufenthaltsqualität als Vorteile genannt.

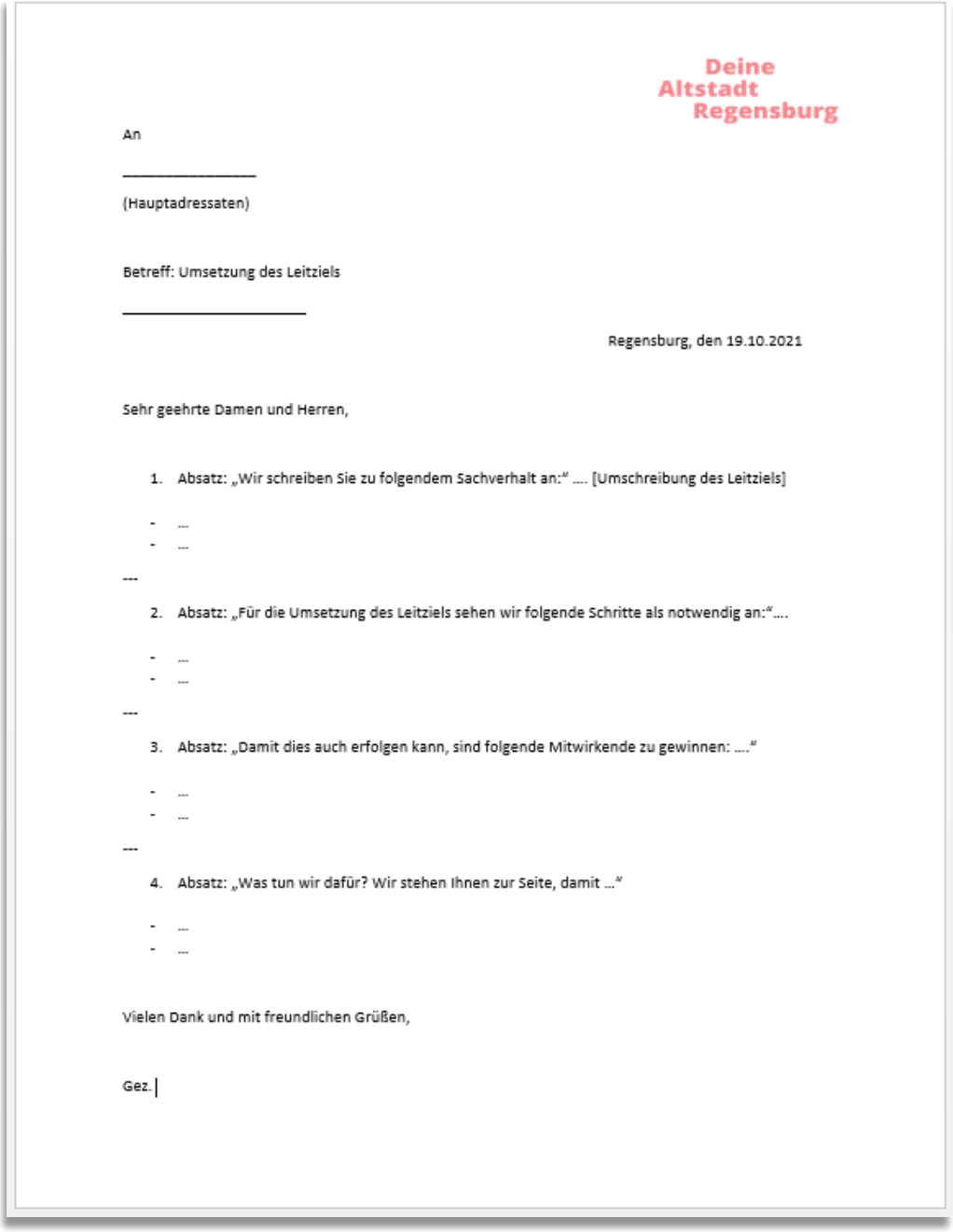
Für weitere Informationen nutzen sie folgende Links:

https://stad.gent/en/mobility-ghent/circulation-plan

https://www.theguardian.com/environment/2020/jan/20/the-streets-are-more-alive-ghent-readers-on-a-car-free-city-centre

Gruppenphase: Briefe an die Zukunft

Für die Gruppenphase wurden die Teilnehmenden gebeten, sich selbständig in vorbereitete Breakout-Rooms zu bewegen. Ziel der Gruppenphase war es, sich inhaltlich mit dem jeweils ausgewählten Leitziel in einem Brief an die Zukunft auseinanderzusetzen. Die Breakout-Sessions wurden jeweils von einem Moderator bzw. einer Moderation betreut. Auf einem vorgefertigten Briefbogen hielt der jeweilige Moderator / die jeweilige Moderatorin die Inhalte von den Teilnehmenden in Stichpunkte fest. Der Aufbau des Briefes war folgender:



Deine Altstadt Regensburg

An

_____

(Hauptadressaten)

Betreff: Umsetzung des Leitziels

_____

Regensburg, den 19.10.2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

1. Absatz: „Wir schreiben Sie zu folgendem Sachverhalt an:" …. [Umschreibung des Leitziels]

- …
- …

---

2. Absatz: „Für die Umsetzung des Leitziels sehen wir folgende Schritte als notwendig an:"….

- …
- …

---

3. Absatz: „Damit dies auch erfolgen kann, sind folgende Mitwirkende zu gewinnen: ….."

- …
- …

---

4. Absatz: „Was tun wir dafür? Wir stehen Ihnen zur Seite, damit …"

- …
- …

Vielen Dank und mit freundlichen Grüßen,

Gez.

Die wesentlichen Punkte der Gruppe 1 (Leitziel 2 und 9):

Die Teilnehmenden der Gruppe sahen sowohl unterschiedliche Ämter der Verwaltung als auch die Politik als Adressat, wenn es um die Umsetzung des Leitziels geht. Die Leitziele selbst wurden damit begründet, dass für Radfahrende und Zufußgehende nicht ausreichend Platz vorhanden ist und so ein hohes Konfliktpotenzial zwischen den Verkehrsteilnehmenden aufkommt. Um diese Konflikte zu minimieren, muss ausreichend Fläche geschaffen werden um ein harmonischer Straßenverkehr geschaffen und insbesondere Zufußgehende und Radfahrende geschützt werden.

Hierzu identifizierten die Teilnehmenden unterschiedliche Maßnahmen zur Förderung des Rad- und Fußverkehres. Zum einen werden witterungsfeste und sichere Abstellanlagen an verschiedenen Orten benötigt. Zum anderen braucht es zügig befahrbare, sichere und von allen Himmelsrichtigungen in die Stadt führende Wege für Fahrradfahrende. Hierzu bedarf es auch die Überbrückung von Flüssen, Autobahnen, Hauptverkehrsstraßen oder Bahnlinienen.

Die bereits vorhandenen Fahrradstraßen bedürfen einer stärkeren Sichtbarmachung. Ebenfalls sollte den Teilnehmenden auch weiterhin eine Evaluation kritischer Stellen (Konfliktpotenzialstellen) erfolgen. Als gelungens Beispiel zur Förderung von Zufußgehenden und Radfahrenden ist die Stadt Aachen genannt worden (Fußgängerrouten, Flaniermeilen).

Neben den Hauptadressaten braucht es für die Umsetzung laut Teilnehmenden auch die Bürgerinnen und Bürger sowie Medien und öffentliche Einrichtungen zur Kommunikation, ggf. auch mithilfe von Events und Aktionen).

Die Teilnehmenden tragen selbst zur Umsetzung der Leitziele bei, in dem sie auch im Alltag Fahrrad fahren, Rücksicht nehmen und als Kommunikatoren dienen.

Deine Altstadt Regensburg

An:

Oberbürgermeisterin, Stadtrat, politische Gremien, Verwaltung (Stadtplanung, Tiefbauamt, Stadtentwicklung, Amt für öffentliche Ordnung, Nahmobilitätskoordinator)

(Hauptadressaten)

Betreff: Umsetzung des Leitziels

Ziel 2: Der Rad- und Fußverkehr ist als umweltfreundliche Alternative gezielt zur Erreichbarkeit der Altstadt zu fördern. Eine Angebotspolitik, attraktive Abstellanlagen sowie eine notwendige Flächenumverteilung zur Förderung geeigneter Radverkehrsinfrastruktur darf dabei auch den motorisierten Individualverkehr entschleunigen.

Ziel 9: Der Radverkehr soll in der Altstadt weiterhin möglich sein. Um Konflikte zu minimieren, sollen Fahrradrouten entlang der ~~Hauptachsen~~ Hauptrouten der Altstadt ausgewiesen und so von den Fußgängern entkoppelt werden.

Regensburg, den 19.10.2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

1. **Absatz: „Wir schreiben Sie zu folgendem Sachverhalt an:"** .... [Umschreibung des Leitziels]

- Fehlender Platz für Radfahrende und Zufußgehende
- Hohes Konfliktpotenzial zwischen den Verkehrsteilnehmenden
- Kollisionen / Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden häufig zugunsten des Kfz-Verkehrs
- Ziel muss es sein, einen harmonischen Straßenverkehr ohne jedwede Benachteiligung vulnerabler Gruppen zu schaffen
- Shared Space
- Ausreichend Flächen für Radfahrer und Zufußgehende

---

2. **Absatz: „Für die Umsetzung des Leitziels sehen wir folgende Schritte als notwendig an:"**....

- Sichere, witterungsfeste Abstellanlagen, besonders an den Umstiegstellen zum ÖPNV / P&R-Plätzen
- Förderung und Aufbau eines Bike-Sharing-Systems (z.B. wie in Freiburg)
- Sichere, zügig befahrbare Achsen – Kurze Wege → hierzu auch Brücken notwendig (Flüsse, Autobahnen, Hauptverkehrsstraßen, Bahnlinien)
- Zügig befahrbare Achsen von jeder Himmelsrichtung in die Altstadt
- Zügig befahrbare Wege entlang der Bahnlinie

Deine Altstadt Regensburg

- Ausreichend Flächen für Radfahrer und Zufußgehende
- Einrichten von Fahrradstraßen → stärkere Sichtbarmachung notwendig
- Evaluation von besonders kritischen Stellen
- Fußgängerrouten /Flaniermeilen (z.B. Sternförmig wie in Aachen) in die Stadt und als zweiten Alleen-Gürtel in die Stadt

---

3. **Absatz: „Damit dies auch erfolgen kann, sind folgende Mitwirkende zu gewinnen: ...."**

- Siehe Adressat
- Bürger:innen
- Gebraucht werden die Medien / öffentliche Einrichtungen, die das Kommunizieren und mittragen (z.B. Stadtradeln / Events (z.B. autofreie Tage))

---

4. **Absatz: „Was tun wir dafür? Wir stehen Ihnen zur Seite, damit ..."**

- Im Alltag Fahrradfahren
- Lastenräder nutzen / fahren
- Rücksichtsvoll fahren / Rücksicht nehmen
- Verkehrsregeln einhalten
- Werbung machen / Vormachen

Vielen Dank und mit freundlichen Grüßen,

Gez.

Die wesentlichen Aussagen der Gruppe 2 (Leitziel 4):

Die Teilnehmenden der zweiten Gruppe, die sich mit dem Leitziel 4 und damit der Erreichbarkeit der Altstadt für verschiedene Nutzergruppen auseinandergesetzt haben, diskutierten zunächst die Formulierung des Leitziels. So wurde angemerkt, dass BerufspendlerInnen in der Auflistung in Bezug auf die Erreichbarkeit und damit des notwendigen Kfz-Verkehres fehlen würden. Aus Sicht der Gutachter können die Pendlerverkehre noch am ehesten verlagert werden.

Zweiter Diskussionspunkt war der Aspekt, wohin die Parkplätze verlagert werden können. VertreterInnen der Wirtschaft, des Einzelhandels plädierten für altstadtnahe Parkplätze, während andere VertreterInnen eher für Parkplätze am Rande der Stadt plädierten. Letztendlich wird aus Gutachtersicht wohl beides benötigt – wichtig hierbei ist die Gewährleistung der Erreichbarkeit der Altstadt (Entfernung).

In der weiteren Planung zur Verkehrsberuhigung der Altstadt müssen diejenigen berücksichtigt werden, die in die Altstadt einfahren müssen. Dabei müsse deutlicher zwischen den Nutzergruppen differenziert werden. So ist etwa der Lieferanten- und Handwerkerverkehr zu ungenau formuliert. Angebote, bereits „weiter draußen“ auf Bus und Bahn umsteigen zu können, müssen gegeben sein.

Für die Umsetzung des Leitziels bedarf es Zwischenlösungen. Die erfolgreiche Umsetzung korreliert auch mit weiteren Leitzielen, insbesondere muss die Aufenthaltsqualität gesichert und ein „Einkaufsflair“ geschaffen werden. Dabei ist die Altstadt als multifunktionaler, lebendiger Ort zu betrachten.

Insgesamt zeigt sich bei der Diskussion des Leitziels 4, dass für die deutliche Reduktion des Verkehrs bei gleichbleibender guten Erreichbarkeit der Altstadt echte Mobilitätsalternativen geschaffen werden müssen (Leitziele 1-3).

Deine Altstadt Regensburg

An

/

.....

(Hauptadressat)

Betreff: Umsetzung des Leitziels 4: Die Erreichbarkeit der Altstadt für Anwohner, Lieferanten, Kunden, Handwerker & Rettungskräfte ist zu gewährleisten. Es soll ein stimmiges Gesamtkonzept für alle Verkehre erarbeitet werden, mit dem das Kraftfahrzeugsaufkommen in der Altstadt (auf das notwendige Maß) reduziert wird. Der notwendige Kfz-Verkehr von Anwohnern und Kunden soll in leistungsfähigen und ausreichenden Parkplätzen am Rande der Altstadt gebündelt werden. Darüber hinaus sollen auch am Rande der Stadt Parkplätze zum Umstieg geschaffen werden.

Regensburg, den 19.10.2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

1. **Absatz: „wir schreiben Sie zu folgendem Sachverhalt an:“** .... [Umschreibung des Leitziels]

- Berufseinpendler fehlen in der Auflistung
- Wichtig ist, dass es altstadtnah geschieht (Stadt und Altstadt sollten beide stehen bleiben).
- Auch die berücksichtigen, die rein müssen
- Lieferantenverkehr ist sehr unterschiedlich (Handwerkerverkehr auch zu differenzieren)
- Die Leute müssten weiter draußen schon auf Bus und Bahn zu bringen
- Es funktioniert nicht, den Leuten ein Verkehrsmittel wegzunehmen..., es gibt nicht nur weiß/schwarz ...aber wie kriegen wir hier eine Lösung hin?, vielleicht über den Preis
- Der Altstadteinkauf ist ein besonderer Einkauf <=> wir leben aber auch von den Kfz-Kunden

---

2. **Absatz: „Für die Umsetzung des Leitziels sehen wir folgende Schritte als notwendig an:“**....

- Zwischenlösungen braucht es
- Einkaufsflair und Aufenthaltsqualität ist entscheidend
- Altstadt ist sehr multifunktional zu sehen, lebendig

---

3. **Absatz: „Damit dies auch erfolgen kann, sind folgende Mitwirkende zu gewinnen: ....“**

- /

Deine Altstadt Regensburg

---

4. **Absatz: „Was tun wir dafür? Wir stehen Ihnen zur Seite, damit ...“**

- /

Vielen Dank und mit freundlichen Grüßen,

Gez.

Die zentralen Aspekte zur Umsetzung des Leitziels 13 in Gruppe 3:

Für die Teilnehmenden der dritten Gruppe war der Hauptadressat zur Umsetzung des 13. Leitziels – der Steigerung der Aufenthalts- und Lebensqualität durch die Reduktion des Verkehrs und des Kfz-Parkraumes – der Stadtrat der Stadt, das Stadtplanungsamt, das Bauamt und das Grünflächenamt. Allgemein soll mit dieser Maßnahme nicht nur der Verkehr reduziert und beruhigt werden. Die Maßnahme bietet einen attraktiven Beitrag zur Steigerung der Aufenthalts- und Lebensqualität sowie dient sie dem vorsorgenden Gesundheitsschutz für die AnwohnerInnen der Altstadt. Die bis jetzt von Kfz und ruhendem Verkehr geprägten Plätze, als auch andere Plätze, könnten durch Begrünung und Anlegen von Wasserläufen für eine Kühlung sorgen. Zur Begründung des Schreibens führten die Teilnehmenden die wichtiger werdenden Maßnahmen im Rahmen des Klimawandels an, welche sich durch eine vorausschauende und aktive Stadtplanung umsetzen lassen.

Für die Umsetzung des Leitziels sehen die Teilnehmenden den Stadtrat und das Stadtplanungsamt in der Pflicht, dieses Thema prioritär zu behandeln, etwa durch die Schaffung einer unbefristeten Stelle, welche sich mit Maßnahmen in der Stadtplanung hinsichtlich Nachhaltigkeit und Klimawandel beschäftigt (Umsetzung blau-grüner-Infrastruktur, Aufbau/Förderung von Pop-up-Gardeining).

Für die Umsetzung bedarf es darüber hinaus die Stadtpolitik, die Anwohnenden der Altstadt bzw. die Bürgerinnen und Bürger sowie Initiativen, z.B. „Transition“. Selbst Leisten können die Teilnehmenden zur Umsetzung des Leitziels die Übernahme einer Patenschaft zur Unterhaltung und Pflege von Grünflächen / Pflanzen im Altstadtbereich.

Deine Altstadt Regensburg

An: *Die Stadt Regensburg – Stadtrat der Stadt und Stadtplanungsamt/Bauamt und Grünflächenamt.*

(Hauptadressat)

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 Aufenthaltsqualität gestärkt und entsprechend der Klimaanpassung umgestaltet. Für Begrünung sowie Aufenthalts- und Flanierqualitäten ist der Kfz-Parkraum auf den Plätzen und Straßen sowie der Kfz-Verkehr zu reduzieren.

[Vorschlag: Ein 15 Ziel sollte sich nur mit dem Thema Klimaanpassung beschäftigen]

Betreff: Umsetzung des Leitziels 13 – Erhöhung der Lebens- und Aufenthaltsqualität durch Klimaanpassungsmaßnahmen.

Regensburg, den 19.10.2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir schreiben Sie zu folgendem Sachverhalt an: Die Aufwertung der Lebens- und Aufenthaltsqualität für Anwohner und Besucher ist uns ein wichtiges Anliegen. Im Rahmen des Klimawandels wird dieses Thema zunehmend wichtiger. Durch aktive und vorausschauende Stadtplanung lassen sich Klimawandel bedingte Gesundheitsrisiken minimieren. Ein Stadtbach und ein Baum beschatteter Platz bieten – Grünschneisen – Möglichkeiten der Aufwertung und Verbesserung der Plätze (erhöhte Lebensqualität)

Für die Umsetzung des Leitziels sehen wir folgende Schritte als notwendig an:

- Stadtrat und Stadtplanungsamt sollen sich prioritär damit auseinandersetzen.
- Es ist eine unbefristete Stelle zu schaffen – sofern sie noch nicht besteht – die sich nur mit dem Thema Nachhaltigkeit und Klimawandel bedingte Umgestaltung (blau-grüne Infrastruktur) beschäftigt.
- Pop-Up Gardening bietet die Möglichkeit den öffentlichen Raum neu wahrzunehmen und zu nutzen.

„Damit dies auch erfolgen kann, sind folgende Mitwirkende zu gewinnen: ….“

- Stadtpolitik und Anwohner der Altstadt (Patenschaften für spezifische Bereiche)
- Bürger:innen und Bürger
- Initiativen wie bspw. „Transition“, etc. (Uni Regensburg)

„Was tun wir dafür? Wir stehen Ihnen zur Seite, damit …“

- Patenschaften zur Unterhaltung und Pflege

Vielen Dank und mit freundlichen Grüßen,

Ein Bürger der Stadt Regensburg

Gez.

Die wesentlichen genannten Punkte in Gruppe 4 (Leitziel 14):

Die Teilnehmenden der 4. Gruppe beschäftigten sich mit der konsequenten Verkehrsberuhigung / Verkehrsreduzierung in der Altstadt (Leitziel 14). Adressiert wurde der Brief an die Zukunft an den Stadtrat und die Fraktionen mit einem Auftrag an die Stadtverwaltung. Zudem würden die Bürgerinnen und Bürger als Adressat aufgenommen, um sie über die Inhalte zu informieren und einen transparenten Prozess fortzuführen.

Das Anliegen in dem Brief betraf die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs mit besonderem Fokus auf den Durchgangsverkehr in der Regensburger Altstadt. Angemerkt wurde, dass für spezielle Bedarfe, etwa von Anwohnenden oder den Lieferverkehr betreffend, gesonderte Regelungen erforderlich sind – zukünftig jedoch eine weitestgehend Verkehrsbefreiung der Altstadt anzustreben ist.

Als Push-Faktoren halten die Teilnehmenden die Reduktion von Parkplätzen und Bündelung am Altstadtrand sowie ggf. am Stadtrand für zentral sowie eine Erhöhung der Parkgebühren. Weiterhin sind zur Umsetzung des Leitziels Alternativen für die Anwohnenden in z. B. Quartiersgaragen in öffentlichen Parkbauten, eine Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs sowie Geschwindigkeitsreduktionen auf Tempo 20 erforderlich. Als beispielhafte Maßnahme zur Umsetzung sind Poller, wie sie es in Salzburg gibt, diskutiert worden.

Für die Umsetzung braucht es neben den Hauptadressaten zudem die Stadtwerke und Verkehrsbetriebe sowie die Bürgerinnen und Bürger um einerseits die Pull-Angebote wie einen verbesserten ÖPNV umzusetzen und andererseits in einem breiten Konsens das Mandat für eine Verkehrsberuhigung zu gewinnen.

Deine Altstadt Regensburg

An

Stadtrat, Fraktionen,

Stadtrat -> Auftrag an Stadtverwaltung

Information der Bürgerschaft

(Hauptadressat)

Betreff: Umsetzung des Leitziels ….

Regensburg, den 19.10.2021

Die Altstadt wird konsequent verkehrsberuhigt / verkehrsreduziert, um die Konflikte zu minimieren, die Sicherheit für alle Beteiligten zu verbessern und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, d.h. es wird eine einheitliche und angemessene Höchstgeschwindigkeit (z.B. Tempo 20/30) angeordnet. Der verbleibende Verkehr wird durch entsprechende Verkehrslenkung gebündelt.

Sehr geehrte Damen und Herren,

1. Absatz: „wir schreiben Sie zu folgendem Sachverhalt an:" …. [Umschreibung des Leitziels]

Der motorisierte Individualverkehr soll deutlich reduziert werden. Insbesondere der Durchgangsverkehr ist angesprochen. Für spezielle Bedarf (Anwohner, Lieferverkehr) sind gesonderte Betrachtungen erforderlich. Eine weitestgehend Verkehrsbefreiung ist anzustreben. Durch eine Bündelung sind Parkhäuser auch als Quartiersgaragen erreichbar zu halten, andere Bereiche sind jedoch individualverkehrsbefreit zu gestalten.

---

2. Absatz: „Für die Umsetzung des Leitziels sehen wir folgende Schritte als notwendig an:"….

- Erhöhung der Parkgebühren
- Parkplätze reduzieren
- Quartiersgaragen in öffentlichen Parkbauten
- Verbesserung des öffentlichen Verkehrs
- Geschwindigkeitsreduktion Tempo 20
- Pollerlösung (siehe Salzburg)

---

3. Absatz: „Damit dies auch erfolgen kann, sind folgende Mitwirkende zu gewinnen: …."

- Oben Angesprochene

Deine Altstadt Regensburg

- Stadtwerke / Verkehrsbetriebe
- alle Bürgerinnen und Bürger

---

4. Absatz: „Was tun wir dafür? Wir stehen Ihnen zur Seite, damit …"

- Konsequente Beteiligung, Information und Einbringung

Vielen Dank und mit freundlichen Grüßen,

Gez.

Ausblick

Herr Dr. Horelt und Herr Dr. Frehn bedanken sich für die Teilnahme am Workshop-Prozess, die gute Diskussionskultur und für die intensiven Diskussionen in den Kleingruppen.
Im Anschluss stellt Herr Dr. Frehn den Ausblick für den kommenden Workshop-Prozess vor. Der nächste Workshop ist der Politikworkshop im November, welcher dazu dient, die Politik zu informieren und nächste Schritte gemeinsam festzulegen. Danach wird in der Zeit vom 30.11-31.12.2021 zur Bewertung der Leitziele ein 2. Online-Dialog über die Seite www.deine-altstadt-regensburg.de stattfinden. Anfang kommenden Jahres (Februar / März) finden die Zukunftsworkshops statt – hier wird es dann auch um konkrete Maßnahmen zur Umsetzung gehen.

Herr Tonndorf als Projektleiter der Stadtverwaltung bedankt sich bei allen Teilnehmenden für die Diskussionsbeiträge. Herr Dr. Horelt bedankt sich bei allen Teilnehmenden für die Zeit und für konstruktive und gute Diskussion und wünscht allen einen schönen Restabend.