www.planersocietaet.de

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Auswertungen des 2. Onlinedialoges Verkehrsberuhigung Altstadt Regensburg

Anlage 1 - Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen, 10. März 2022

Fotograf: Ferstl

Stand des bisherigen Prozesses

In einem gemeinsamen Prozess mit einer Vielzahl an Personen ist die Situation der Altstadt auf Basis nachfolgender Ergebnisse und Erkenntnisse analysiert worden:

- Auftaktveranstaltung, Akteursgespräche, Politisches Auftaktgespräch
- Durchsicht von vorhandenen Konzepten und Untersuchungen
- erste Online-Beteiligungsrunde, bestehend aus einer Online-Karte, einer digitalen Postkarte und Online-Befragung
- vier Analyse- sowie drei Leitziel-Workshops mit Bürgerinnen und Bürgern sowie Vertreterinnen und Vertretern aus Politik, Verwaltung und verschiedenen Verbänden, Vereinen etc.
- Zwischenstandsgespräch mit politischen Vertreterinnen und Vertretern am 20. November 2021
- 2. Online-Dialog, in dem die gemeinsam erarbeiteten Leitziele nochmals für alle Interessierten zur Bewertung und Kommentierung standen

Entwicklung und Diskussion der Leitziele

- Gemeinsam mit einer Vielzahl an Interessierten – Bürgerinnen und Bürgern, Akteuren aus Politik sowie weiteren Personen der Stadtgesellschaft – **sind mehrere Leitziele** (basierend auf den vorherigen Beteiligungs- und Analyseebenen) in vier Leitzielworkshops diskutiert und formuliert worden
- Wichtig war, nicht einzelne Maßnahmen zu diskutieren, sondern darum, die **Leitziele als Leitplanken und Grundsätze zur Verkehrsberuhigung** der Altstadt zu erarbeiten
- Insgesamt wurden **14 Leitziele erarbeitet**
- Diese Leitzeile wurden in einem **2. Online Dialog im Dezember 2021** nochmals der breiten Öffentlichkeit zur Bewertung und Diskussion zur Verfügung gestellt

Die in den Workshops entwickelten Ziele im Überblick

Ziel 1: Höhere Priorität für den öffentlichen Verkehr
Ziel 2: Rad- und Fußverkehr als umweltfreundliche Alternative
Ziel 3: Stimmiges Gesamtkonzept mit Berücksichtigung spezifischer Bedürfnisse
Ziel 4: Förderung von Park-&-Ride-/Park-&Bike-Angeboten
Ziel 5: Entwicklung eines klaren Erschließungssystems mit Vermeidung von Durchgangsverkehr
Ziel 6: Klare Regelung der Zugänglichkeiten der Altstadt
Ziel 7: Parkplatzreduktion und Verlagerung in Parkbauten
Ziel 8: Stadtverträgliche Gewährleistung von Liefer- und Handwerkerverkehr
Ziel 9: Ausweisung von Fahrradrouten entlang der Altstadt
Ziel 10: Neudefinition und Ausweitung von Fußgängerbereichen
Ziel 11: Neudefinition von Wohnverkehrsstraßen
Ziel 12: Konsequent barrierearme Gestaltung der Altstadt
Ziel 13: Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität durch Kfz-Reduktion
Ziel 14: Konsequente Verkehrsberuhigung durch einheitliche Höchstgeschwindigkeit

Allgemeine (Eck-)Daten zum Online-Dialog

Was wurde abgefragt?

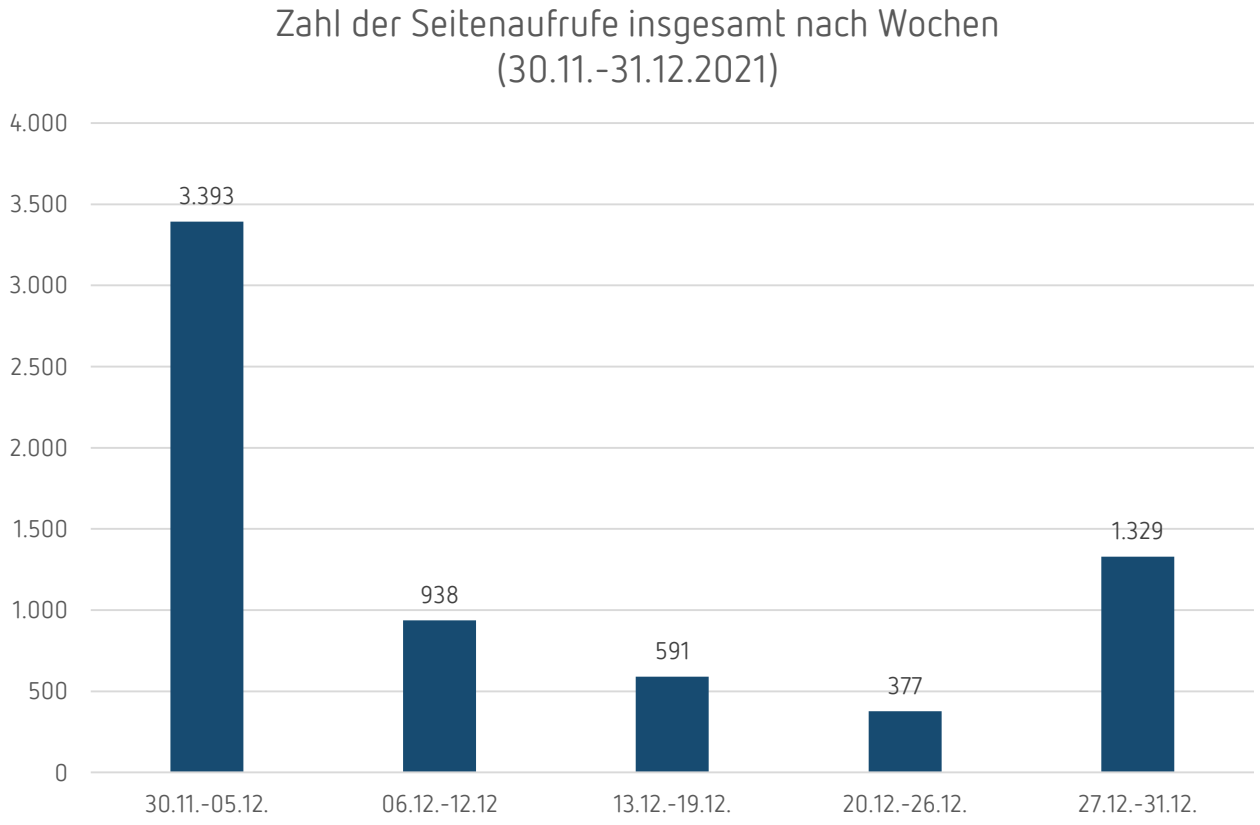
In vorangegangenen Workshops wurden zusammen mit Bürger/innen, Politik, Verwaltung und weiteren Interessierten 14 Leitziele entwickelt.
Diese wurden im Rahmen des 2. Online-Dialoges nochmals zur Diskussion gestellt:

1. Bewertung der Leitziele nach:
   - „Ziel geht in die falsche Richtung“,
   - „Ziel sollte abgeschwächt formuliert werden“,
   - „Ziel genau richtig formuliert“,
   - „Ziel sollte mutiger formuliert werden“

   (Möglichkeit, Kommentare zu den einzelnen Leitzielen abzugeben)
2. Priorisierung der Leitziele (5 Auswahlmöglichkeiten)
3. Kommentarfunktion für Ergänzungen und weiterer Hinweise

Seitenaufrufe zum Online-Dialog

- Das Interesse am 2. Online-Dialog war sehr groß.
- Gerade in der ersten Woche der Freischaltung was das Interesse am größten (insgesamt 3.393 Aufrufe).
- Danach gingen die Seitenaufrufe erwartungsgemäß zurück, um dann in der letzten Dezemberwoche wieder leicht anzusteigen.



Eckdaten zur Beteiligung

Umfrage	Teilnehmende Bewertung der Ziele	Ergänzende Kommentare
Ziel_1	639	239
Ziel_2	612	228
Ziel_3	564	192
Ziel_4	494	117
Ziel_5	478	121
Ziel_6	471	101
Ziel_7	445	119
Ziel_8	424	81
Ziel_9	464	143
Ziel_10	427	97
Ziel_11	376	57
Ziel_12	404	68
Ziel_13	414	106
Ziel_14	413	98
Priorisierung der Ziele	453	
Allgemeine Hinweise	95	

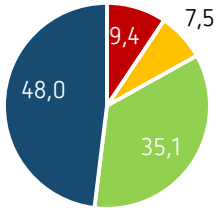
Die Möglichkeit, die Leitziele zu priorisieren, haben insgesamt 453 Teilnehmende wahrgenommen.

95 Personen haben darüber hinaus weitere Hinweise gegeben.

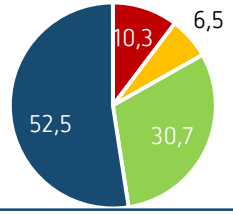
Auswertung: Bewertung der Leitziele

Bewertungsüberblick zu den Zielen 1-7

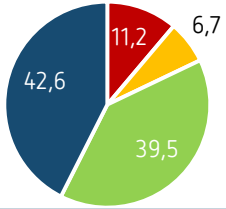
Ziel 1: Höhere Priorität für den öffentlichen Verkehr



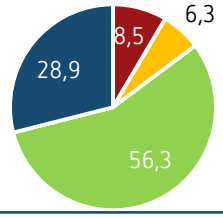
Ziel 2: Rad- und Fußverkehr als umweltfreundliche Alternative



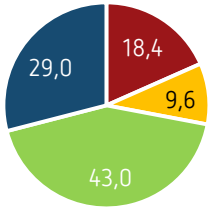
Ziel 3: Stimmiges Gesamtkonzept mit Berücksichtigung spezifischer Bedürfnisse



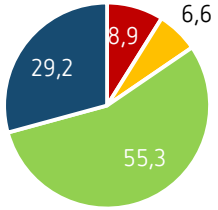
Ziel 4: Förderung von Park-&-Ride-/Park-&Bike-Angeboten



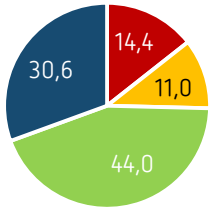
Ziel 5: Entwicklung eines klaren Erschließungs-systems mit Vermeidung von Durchgangsverkehr



Ziel 6: Klare Regelung der Zugänglichkeiten der Altstadt



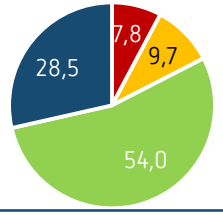
Ziel 7: Parkplatzreduktion und Verlagerung in Parkbauten



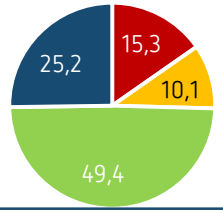
Ziel genau richtig formuliert
Ziel sollte noch mutiger formuliert werden
Ziel sollte abgeschwächt formuliert werden
Ziel geht in die falsche Richtung

Bewertungsüberblick zu den Zielen 8-14

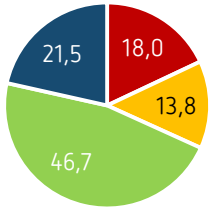
Ziel 8: Stadtverträgliche Gewährleistung von Liefer- und Handwerkerverkehr



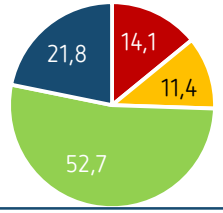
Ziel 9: Ausweisung von Fahrradrouten entlang der Altstadt



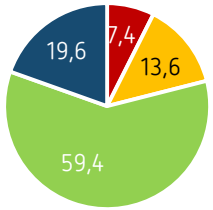
Ziel 10: Neudefinition und Ausweitung von Fußgängerbereichen



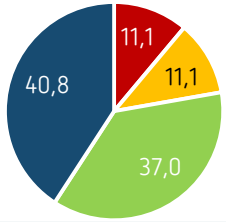
Ziel 11: Neudefinition von Wohnverkehrsstraßen



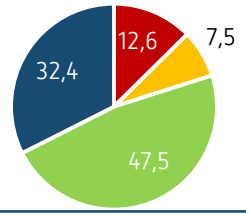
Ziel 12: Konsequent barrierearme Gestaltung der Altstadt



Ziel 13: Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität durch Kfz-Reduktion



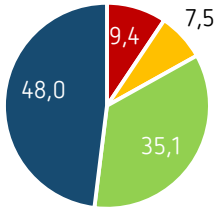
Ziel 14: Konsequente Verkehrsberuhigung durch einheitliche Höchstgeschwindigkeit



Ziel genau richtig formuliert
Ziel sollte noch mutiger formuliert werden
Ziel sollte abgeschwächt formuliert werden
Ziel geht in die falsche Richtung

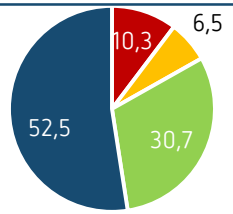
Mehrheitlich „Ziele genau richtig formuliert“

Ziel 1: Höhere Priorität für den öffentlichen Verkehr



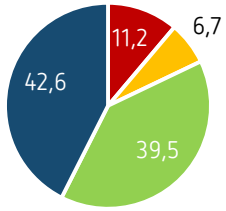
!!

Ziel 2: Rad- und Fußverkehr als umweltfreundliche Alternative



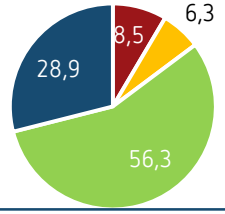
!!

Ziel 3: Stimmiges Gesamtkonzept mit Berücksichtigung spezifischer Bedürfnisse



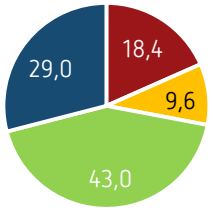
!!

Ziel 4: Förderung von Park-&-Ride-/Park-&Bike-Angeboten



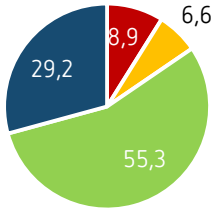
√

Ziel 5: Entwicklung eines klaren Erschließungs-systems mit Vermeidung von Durchgangsverkehr



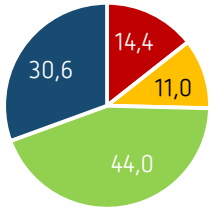
√

Ziel 6: Klare Regelung der Zugänglichkeiten der Altstadt



√

Ziel 7: Parkplatzreduktion und Verlagerung in Parkbauten



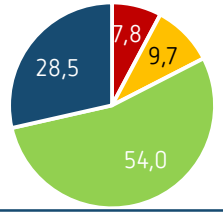
√

Ziele 1, 2 und 3 mehrheitlicher Wunsch: mutiger formulieren

√ Ziel genau richtig formuliert
!! Ziel sollte noch mutiger formuliert werden
Ziel sollte abgeschwächt formuliert werden
Ziel geht in die falsche Richtung

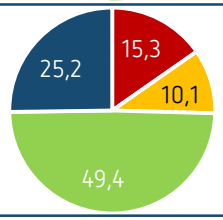
Mehrheitlich „Ziele genau richtig formuliert“

Ziel 8: Stadtverträgliche Gewährleistung von Liefer- und Handwerkerverkehr



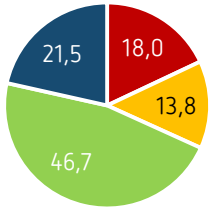
√

Ziel 9: Ausweisung von Fahrradrouten entlang der Altstadt



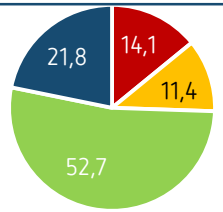
√

Ziel 10: Neudefinition und Ausweitung von Fußgängerbereichen



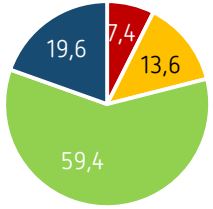
√

Ziel 11: Neudefinition von Wohnverkehrsstraßen



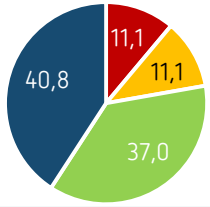
√

Ziel 12: Konsequent barrierearme Gestaltung der Altstadt



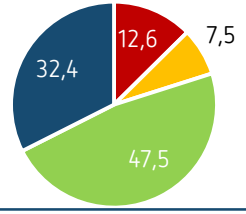
√

Ziel 13: Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität durch Kfz-Reduktion



!!

Ziel 14: Konsequente Verkehrsberuhigung durch einheitliche Höchstgeschwindigkeit



√

Ziel 13 mehrheitlicher Wunsch: mutiger formulieren

Ziel genau richtig formuliert
Ziel sollte noch mutiger formuliert werden
Ziel sollte abgeschwächt formuliert werden
Ziel geht in die falsche Richtung

Breite Zustimmung / mehr Mut vs. Ablehnung / Abschwächung

Die **Zustimmungswerte zu den Zielen** und diejenigen, die mehr Mut wünschten, bewegen sich bei allen Zielen **zusammengefasst zwischen 68% und 85%**

Die, die eine **Ablehnung bzw. die eine Abschwächung** wünschten, lag dementsprechend nur **zwischen 15% und 32%** bei folgenden Zielaussagen:

- **Ziel 5 Erschließungssystem zur Vermeidung von Durchgangsverkehr** (18% Ablehnung, 10% Abschwächung), aber auch 43% Zustimmung und 29% mehr Mut (hohe Varianz zwischen Ablehnung und mehr Mut)
- **Ziel 7 Parkplatzreduktion und Verlagerung in Parkbauten** (14% Ablehnung, 11% Abschwächung), aber auch 44% Zustimmung, 31% mehr Mut (hohe Varianz zwischen Ablehnung und mehr Mut)
- **Ziel 9 Ausweisung Fahrradrouten** (15% Ablehnung, 10% Abschwächung), aber auch 49% Zustimmung, 25% mehr Mut (hohe Varianz zwischen Ablehnung und mehr Mut)
- **Ziel 10 Neudefinition & Ausweitung der Fußgängerbereiche** (18% Ablehnung, 14% Abschwächung), aber auch 47% Zustimmung, 21% mehr Mut
- **Ziel 11 Neudefinition von Wohnverkehrsstraßen** (14% Ablehnung, 11% Abschwächung), aber auch 53% Zustimmung, 22% mehr Mut

Bei den Forderungen nach mehr Mut sollte man im Einzelfall **mögliche Kritikpunkte in den Zukunftsworkshops** besonders beachten.

Auswertung der Anmerkungen zu den Leitzielen

Auswertung der Hinweise zu den Leitzielen

- Es wurden 1.767 Anmerkungen zu den einzelnen Leitzielen sowie 95 weitere allgemeine Hinweise gegeben.
- Vier Möglichkeiten (Ziel richtig formuliert, Ziel sollte noch mutiger formuliert werden, Ziel sollte abgeschwächt formuliert werden, Ziel geht in die falsche Richtung).
- Die meisten Anmerkungen gab es bei den Zielen 1 (ÖPNV), 2 (Rad), 3 (Gesamtsystem) und 9 (Fahrradrouten).
- Für die Auswertung sind die Kommentare und Anmerkungen zunächst nach Ober- und Unterkategorien geclustert und dann nach ihrer jeweiligen Häufigkeit ausgewertet worden.

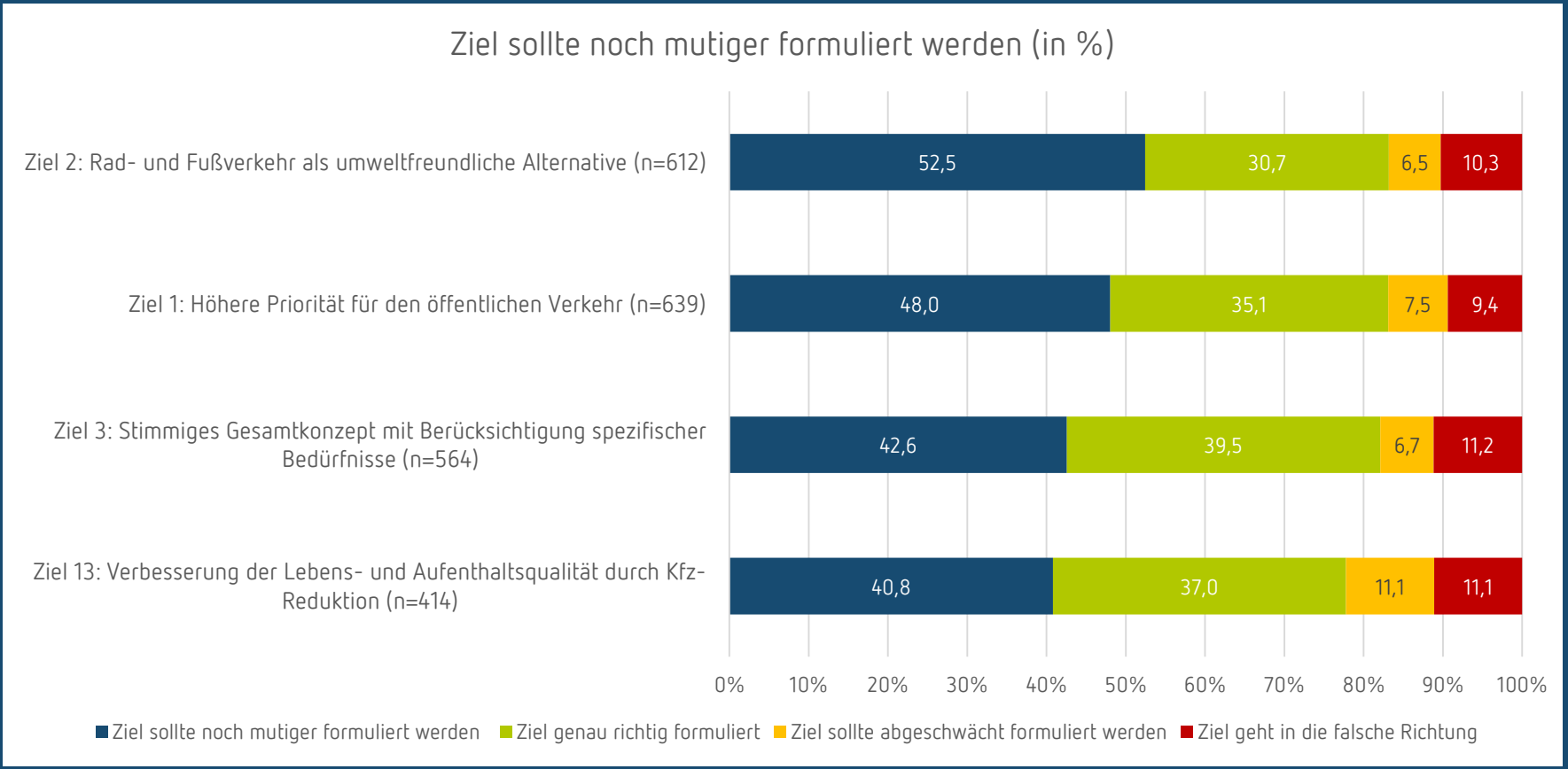
Nachfolgend sind die mehrfach genannten Hinweise zu den Zielen aufgeführt. Eine ausführliche Dokumentation der Hinweise und Kommentare gibt es als pdf.-Dokument.

Verteilung der Anmerkungen zu den Leitzielen

Leitziel	Anzahl Anmerkungen
1	**239**
2	**228**
3	**192**
4	117
5	121
6	101
7	119
8	81
9	**143**
10	97
11	57
12	68
13	106
14	98

Ziel sollte noch mutiger formuliert werden

- Bei den Leitzielen 1 (48%), 2 (53%), 3 (43%) und 13 (41%) ist der Zustimmungswert bei „Ziel sollte noch mutiger formuliert werden" am höchsten.



Ziele, bei denen mehrheitlich „mehr Mut gewünscht wurde"

Mehrfach genannte Hinweise

Leitziel 1: Höhere Priorität für den ÖPNV	Leitziel 2: Rad- und Fußverkehr als umweltfreundliche Alternative	Leitziel 3: Stimmiges Gesamtkonzept mit Berücksichtigung spezifischer Bedürfnisse	Leitziel 13: Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität durch Kfz-Reduktion
ÖPNV muss attraktiver werden (ausgebaut, kostengünstiger / kostenlos, nutzerfreundlicher, übersichtlicher und in der Taktung besser) (57)	Ausbau sicherer Radverkehrswege /-netze /-autobahnen (66) + angepasste Ampelschaltungen (13) + Bestehende Verkehrsstraßen deutlich für den Radverkehr aufwerten (eigene, sichere Spuren) (5)	kostenlose / kostengünstige, attraktive und gut erreichbare Parkplätze / P&R mit Anbindung (zu Fuß / ÖPNV / Fahrradverleih-systemen) am (Alt-)Stadtrand notwendig (46)	Reduzierung des Parkraums und des KFZ-Verkehrs zur Steigerung der Aufenthalts-qualität, Pkw sollten so weit wie möglich reduziert werden (27) vs. durch die Reduzierung der Parkflächen leidet die Lebensqualität / die Altstadt (6)
Deutliche Autoreduzierung/ Autofreie Altstadt (43) vs. keine Einschränkungen für IV (16)/Altstadt muss aus Umland mit IV erreichbar sein (12)	Ausbau von (überdachten) Fahrradabstellanlagen (24)	Autofreie Altstadt (in Bezug auf IV; Befahrung nur in Ausnahmesituationen möglich) (35)	Mehr grüne Infrastruktur (16)
ÖV-Linien- und Verkehrsführung muss überarbeitet werden, es braucht neue/weitere Anbindungen (32)	Vorrang des Fuß- und Radverkehrs vor IV (22)	Erreichbarkeit der Anwohner und Geschäftspersonen mit IV ohne Einschränkungen (19)	Erreichbarkeit der Wohnung mit dem PKW gewährleisten (11)
Nutzungsinteressen aller berücksichtigen, insbesondere auch von Radfahrern und Zufußgehende (17)	Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr in den Blick nehmen (Geschwindigkeiten, Platz, Abgrenzungen, etc.) (20)	Ausnahme Regelungen für den Lieferverkehr, Dienstleistungen, Einzelhandel (15)	ÖPNV / Anbindung und Parkmöglichkeiten von außerhalb müssen zunächst verbessert werden (6)
Alternativen für IV anbieten (Parkhäuser, Parkplätze, P&R, etc.) (13)	MIV nicht zugunsten von Radverkehr verringern / MIV weiter notwendig (13)	Neue Konzepte für den Lieferverkehr (11)	

Vereinende Themen

Dem Umweltverbund ist Vorrang gegenüber dem Motorisierten Individualverkehr einzuräumen. Flächenverteilung, Ausbaugrad und Begleitinfrastruktur sind entsprechend anzupassen.

Die Ausnahmen für die Befahrung der Altstadt sollen gering gehalten werden, für Anwohnende sind aber Lösungen zu finden (ggf. auch für Geschäftspersonen).

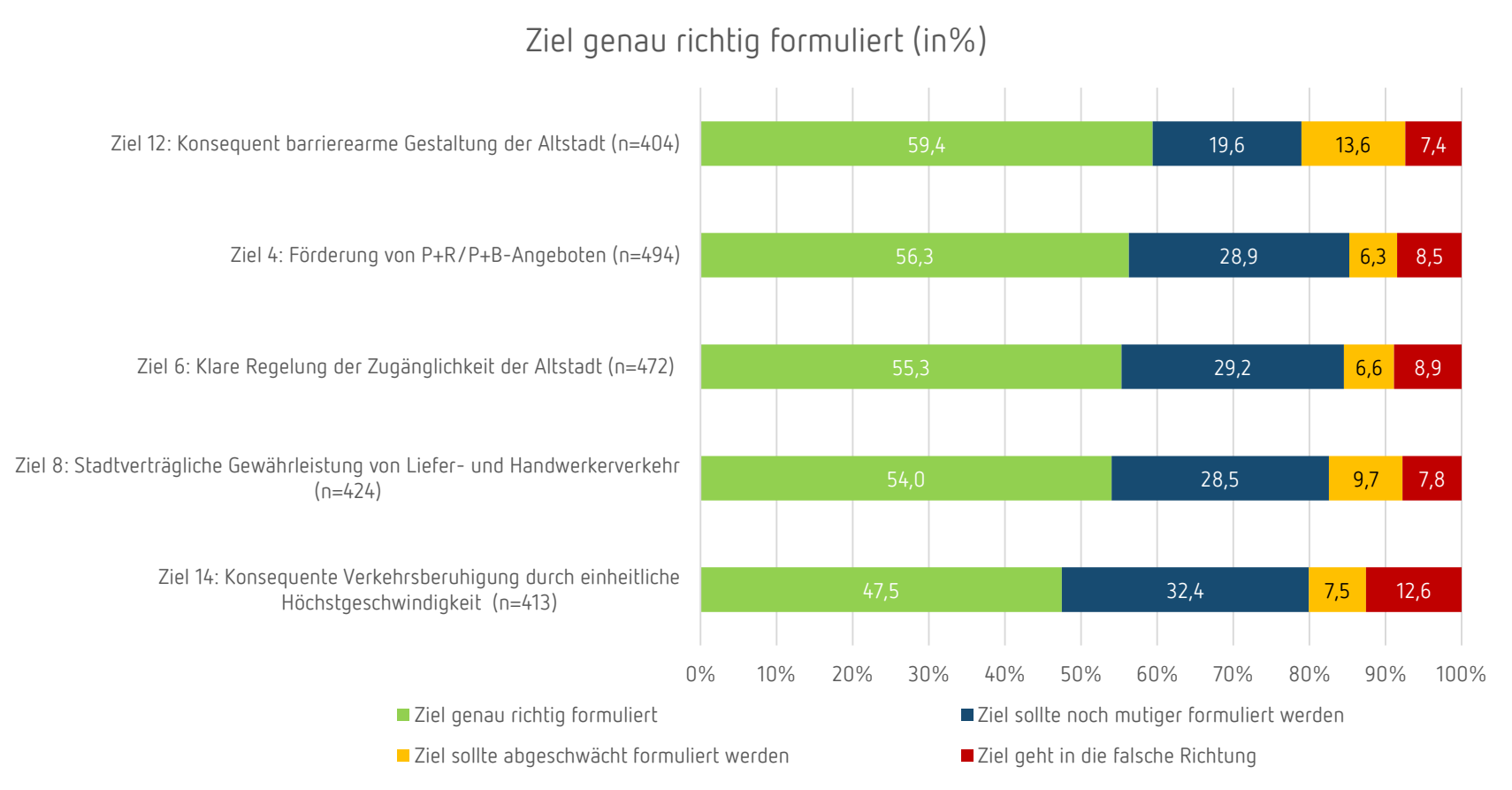
Die komfortable Erreichbarkeit der Altstadt muss weiterhin gewährleistet bleiben. Dafür benötigt es bei einer Reduktion des Motorisierten Individualverkehrs geeignete Alternativen.

Für den Lieferverkehr sind neue Logistik-konzepte zu entwickeln.

Die Aufenthaltsqualität soll verbessert werden. Eine Reduktion des öffentlichen Parkraums bietet hierfür die Grundlage.

Ziel genau richtig formuliert

- Bei 10 von 14 Leitzielen überwiegt die Bewertung „Ziel ist genau richtig formuliert“
- Bei den Zielen 12, 4, 6, 8 und 14 waren die Zustimmungswerte am höchsten.
- „Ziel genau richtig formuliert“



Ziele, die mehrheitlich genau richtig formuliert sind

Mehrfach genannte Hinweise

Leitziel 12: Konsequent barrierearme Gestaltung der Altstadt (68 Kommentare)	Leitziel 4: Förderung von P+R/P+B-Angeboten (117 Kommentare)	Leitziel 6: Klare Regelung der Zugänglichkeit der Altstadt (101 Kommentare)	Leitziel 8: Stadtverträgliche Gewährleistung von Liefer- und Handwerkerverkehr (81 Kommentare)	Leitziel 14: Konsequente Verkehrsberuhigung durch einheitliche Höchstgeschwindigkeit (98 Kommentare)
Barrierefreiheit muss weiter ausgebaut werden (16)	Kostenlose Bereitstellung von P&R-Angeboten (14), Parkplätze müssen nah an der Altstadt liegen, um attraktiv zu sein (5)	Mehr Kontrolle bei den Regelungen für den MIV (22)	Zeitliche Beschränkung des Lieferverkehrs → dadurch Bündelung des Lieferverkehrs (20)	Tempo 30 in der gesamten Altstadt (12) / maximales Tempo 20 oder darunter (10) / Schritt-geschwindigkeit für notwendigen Verkehr und Priorisierung des Fußverkehrs (16)
Barrierefreiheit mit Augenmaß, unterschiedliche Interessenslagen mitdenken (8)	Hohe Taktfrequenz an den Haltstellen der P+R-Parkplätze + Mobilitätsangebote (B&R) (10)	Bauliche Sperrungen wie Poller sind notwendig (17)	E-Mobilität/ Emissionsarme Mobilität für den Lieferverkehr nutzen und diese subventionieren (19)	Tempo 30 im gesamten Stadtgebiet außer auf den Hauptverkehrsstraßen (11)
Barrierefreiheit mit dem Ziel, jedem Menschen einen Besuch in der Altstadt zu ermöglichen (7), zu jeder Tages- und Nachtzeit und zu jeder Jahreszeit (2)	Sichere, überdachte und zentrale Fahrradabstellanlagen schaffen (4)	Altstadtbewohner*innen/ Berechtigte sollen weiterhin die Altstadt befahren können (z. B. zum Be- und Entladen oder zum Parken) (16)	Mehr Kontrollen bezüglich der Regelungen im Lieferverkehr (z. B. Einhaltung der zeitlichen Beschränkungen) (9)	Konsequente Durchsetzung der Regelungen werden benötigt (Schilder allein reichen nicht) (10)
Vorrang des Erhalts der historischen Altstadt vor Barrierefreiheit (6)	Aktuell bestehende Möglichkeiten an Flächen werden nicht genutzt (4) / P+R-Angebote besser vermarkten und umwerben (3)	Autofreie-Altstadt (ggf. mit Sonderregelungen z. B. bei Umzügen (9)	Bessere Organisation von Paket-Hubs, Lastenradverkehr, zentrale Abholstationen etc. (8)	Erschließungsschleifen dürfen nicht zu großen Umweg bedeuten (6)

Vereinende Themen

Barrierefreiheit ist als wichtiger Aspekt zu berücksichtigen. Eine Vereinbarkeit mit dem historischen Stadtbild sollte geschaffen werden.

Eine deutliche Beschränkung der Zufahrt für den Kfz-Verkehr ist vorzunehmen. Zur Umsetzung sind Beschränkungssysteme erforderlich. Umwegeverkehre sollten jedoch vermieden werden.

Mehr Kontrollen der bestehenden und neu geschaffenen Verkehrsregelungen im Liefer- und Kfz-Verkehr sind erforderlich um die Verkehre zu ordnen.

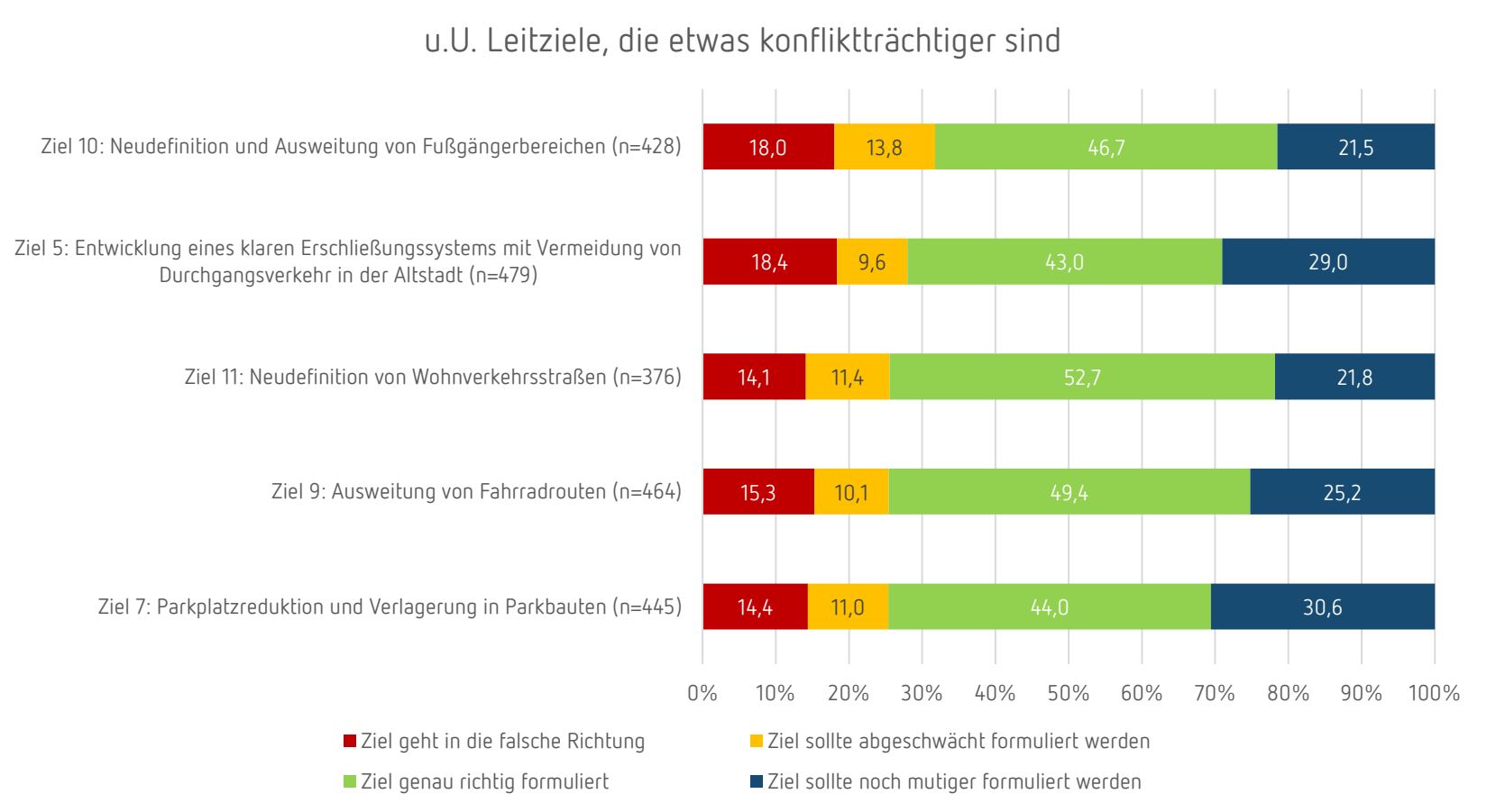
Parkplätze sind bei einer Beschränkung der Zufahrt sowohl im Umland als auch in Altstadtnähe zu schaffen.

Konsequente Verkehrsberuhigung auch durch Geschwindigkeitsreduktion.

Ziele, die eine gewisse Varianz in der Bewertung haben

- Bei den Zielen 10, 5, 11, 9 und 7 sind die Werte, die sagen, das Ziel sollte abgeschwächter formuliert werden oder Ziel geht in falsche Richtung am höchsten (zusammen jeweils zwischen 25-32%)

- Mehrheitlich überwiegt auch bei den Zielen die Aussage, Ziel ist genau richtig formuliert



Ziele, die mehrheitlich „genau richtig formuliert sind", aber auch Anteile mit Widersprüchen aufzeigen

Mehrfach genannte Hinweise

Leitziel 10: Neudefinition und Ausweitung von Fußgängerbereichen	Leitziel 5: Entwicklung eines klaren Erschließungssystems mit Vermeidung von Durchgangsverkehr in der Altstadt	Leitziel 11: Neudefinition von Wohnverkehrsstraßen	Leitziel 9: Ausweitung von Fahrradrouten	Leitziel 7: Parkplatzreduktion und Verlagerung in Parkbauten
Auch der Radverkehr muss eingeschränkt (11) / verboten werden vs. Radverkehr muss eingeschränkt möglich bleiben (12)	Motorisierter Durchgangsverkehr ist zu vermeiden/ reduzieren (12) / Autofreie Altstadt (Kfz in der Altstadt nicht mehr zeitgemäß) (12) vs. Altstadt soll weiterhin mit dem IV anfahrbar sein (10)	Mehr Kontrolle der Maßnahmen (10)	Fahrrad und Fußgänger können bei normalen Verkehr vollständig und gemeinsam koexistieren (17) vs. Fußgängerzone ausschließlich für Fußgänger (16)	Förderung eines attraktiven Nahverkehrs + Abstellanlagen für Fahrräder zunächst notwendig (14)
Gleichberechtigung zwischen Fuß- und Radverkehr (18) vs. Radverkehr uneingeschränkt möglich (9)	Der Ausschluss von PKW in der Stadt wirkt sich negativ auf die Geschäfte aus / es wird wirtschaftliche Probleme geben (10)	Es braucht (intelligente) Pollerkonzepte (8)	Effektive Kontrolle, auch bestehender Regelungen, notwendig (15)	Lastenräder werden von vielen nicht als Alternative gesehen (Platzverbrauch, für Privilegierte, als störend empfunden, ...) (13)
Kontrolle der Maßnahmen wichtig (9)	Mobilitätseingeschränkte Personen müssen auch weiterhin mit dem IV direkt in die Altstadt (7)	Anwohnende sollten weiter Zugang haben (5)	Anstelle von ausgewiesenen Routen außerhalb der Altstadt Reduzierung des MIV und Flächenumverteilung zugunsten des Radverkehrs (14)	Der Einzelhandel wird durch den Wegfall der Parkmöglichkeiten und der fehlenden direkten Zufahrt leiden (5); Kurzzeitparken als Alternative (7)
Sonderregelungen für Hotelgäste und Lieferverkehr: An- und Abfahrt muss gewährleistet werden (6)		Geschwindigkeitsbegrenzung einführen (4)	Radfahren sollte nicht eingeschränkt werden (10)	Anwohner:innen sollten Parkmöglichkeiten in der Altstadt haben (11)

Vereinende Themen

Der Ausschluss von Kfz in der Altstadt wirkt sich negativ auf die Altstadtnutzung aus.

vs.

Die Befahrbarkeit der Altstadt mit dem Kfz ist nicht mehr zeitgemäß.

Der Radverkehr und der Fußverkehr stehen in stark frequentierten Bereichen im Konflikt zueinander.

vs.

Fuß- und Radverkehr können koexistieren und es sollten möglichst wenig Beschränkungen für den Radverkehr entstehen

Intelligente Pollersysteme und Kontrollmaßnahmen müssen die bestehenden Beschränkungen durchsetzen. Für Anwohner soll weiter Zugang bestehen.

Parkplätze sollten nicht entfallen, da sie für die Vitalität der Altstadt entscheidend sind.

vs.

Ein attraktiver Nahverkehr ist zu fördern um die Attraktivität aufrechtzuerhalten.

Allgemeines Fazit

- Überwiegend breite Zustimmung zu den Leitzielen, bei einigen wird sogar mehr Mut gefordert.
- Das heißt, die Leitziele sind eine wichtige Grundlage für die Zukunftsworkshops sowie das anschließende und zu erstellende Erschließungskonzept ab dem Jahr 2023.
- Zentrale Aussage bei allen Leitzielen: es fehlt an Kontrolle und Durchsetzung bestehender Maßnahmen, diese wird insbesondere auch bei neuen Lösungen gefordert.
- Die gegensätzlichen Meinungen hinsichtlich freier Zulassung des Kfz-Verkehrs in der Altstadt und autofreie Innenstadt/Altstadt sind weiterhin existent.
- Weiteres zentrales Anliegen ist die gleichgestellte Priorisierung von Fahrradverkehr und Fußverkehr stellen (Mobilitätsformen des Umweltverbundes gleichwertig fördern).

Auswertung der Priorisierung der Leitziele

Priorisierung: die wichtigsten Ziele

- Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, fünf der 14 Leitziele zu priorisieren.
- Insgesamt haben 453 Personen an der Möglichkeit, die Leitziele zu priorisieren, wahrgenommen.
- Die Anzahl priorisierter Leitziele betrug 1.999
- Die fünf am häufigsten priorisierten Leitziele waren:

Ziel 2: Rad- und Fußverkehr als umweltfreundliche Alternative (286 Stimmen)

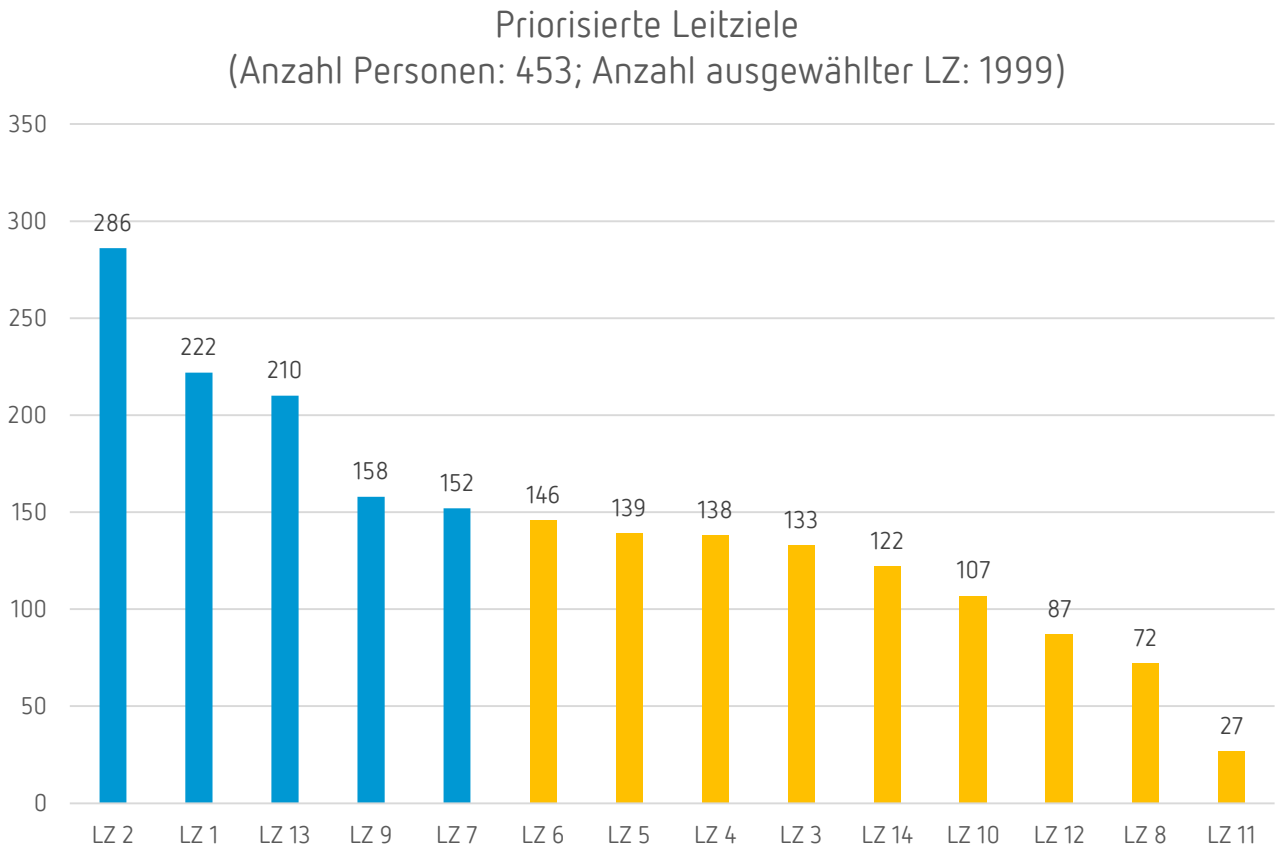
Ziel 1: Höhere Priorität für den öffentlichen Verkehr (222 Stimmen)

Ziel 13: Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität durch Kfz-Reduktion (210 Stimmen)

Ziel 9: Ausweisung von Fahrradrouten entlang der Altstadt (158 Stimmen)

Ziel 7: Parkplatzreduktion und Verlagerung in Parkbauten (152 Stimmen)

Priorisierung der Ziele



LZ = Leitziele

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 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 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.

Auswahl weiterer allgemeiner Hinweise

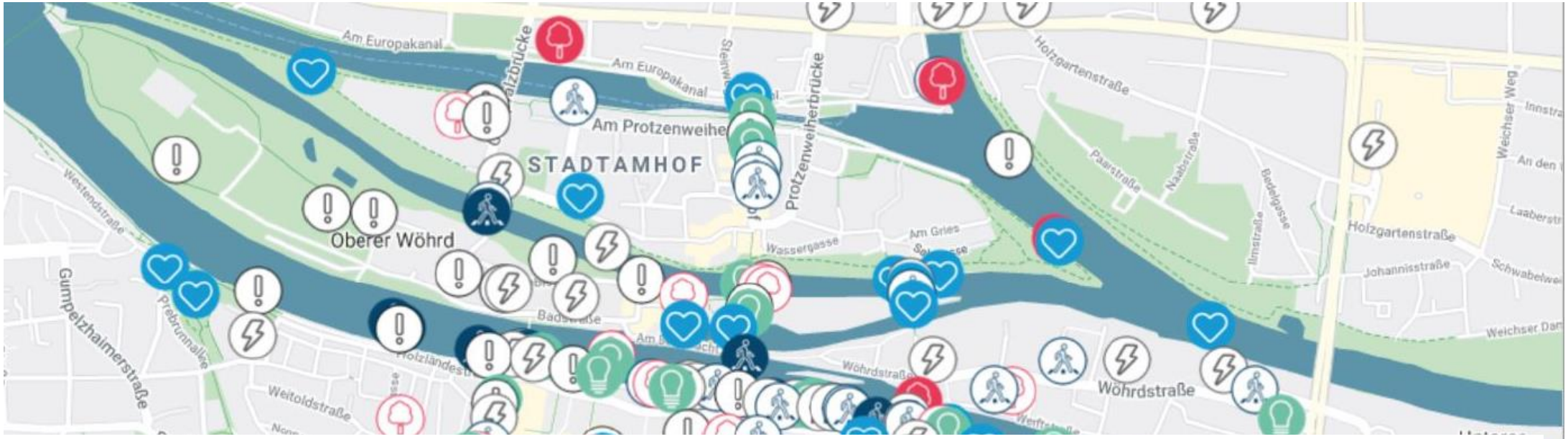
Anmerkung	Anzahl Nennungen
Das **Umland und die Landkreise** müssen besser an den **Umweltverbund** angebunden werden	18 Nennungen
Prozess abschließen und realisieren, „gequatscht wurde schon genug"	12 Nennungen
Gutes Beteiligungsformat/Ziele gut formuliert **vs. einseitig**/ungeeignet	6 Nennungen positiv, 7 Nennungen negativ
Park + Ride sollte am Stadtrand gestärkt werden / Umsetzung der Mobilitätsdrehscheibe	6 Nennungen
Für Beschränkungen sollten so **wenig Ausnahmen** wie möglich gelten	4 Nennungen
Kontrolle von Fahr- und Parkverboten sowie des **Lieferverkehrs** muss gestärkt werden um das Chaos zu reduzieren	4 Nennungen

Fazit aus dem 2. Online-Dialog

- Auch der 2. Online-Dialog fand mit einer breiten Beteiligung statt, so dass das **bisher ermittelte (konsensorientierte) Bild weiter ergänzt** werden konnte.
- Insgesamt gab es eine **breite Zustimmung zu den einzelnen Zielen**. Manchmal wurde sogar mehrheitlich mehr Mut gewünscht.
- **Kommentare und Hinweise** geben darüber hinaus viele Einzelhinweise für die Ausgestaltung der Maßnahmen.
- Die überwiegende Bestätigung der Ziele und die ergänzenden Kommentare sind jetzt ein **wichtiger Input für die folgenden Zukunftsworkshops**, bei denen es um Handlungsschwerpunkte und -ansätze geht.

Ausblick auf das weitere Vorgehen

- **Zukunfts-Workshops** im April/Mai
  - 6./7. April zwei Präsenz-Workshops (Diskussion von Arbeitsbereichen, Handlungsschwerpunkten)
  - 26. April Online-Workshop (Ergänzung der Diskussionen, Priorisierung)
  - Anfang Mai Politik-Workshop
- **Ziel** der Workshops ist es, **eine Verständigung über Arbeitsbereiche und Handlungsschwerpunkte** zu erhalten
- Ende Juni: **Öffentliche Abschlussveranstaltung**: Vorstellung der Gesamtergebnisse des Prozesses
- Die **konkrete Ausgestaltung der Maßnahmen ist** dann **Aufgabe eines Gutachters**, der aufbauend auf den entwickelten Leitzielen sowie den Arbeitsbereichen ab 2023 ein konkretes Handlungskonzept erarbeiten wird



(Lokale) konkrete Hinweise zu den Leitzielen

Ziel 1	Konkrete (lokale) Hinweise
	Verkehrsführungen Dachauplatz: Autos werden durch kleine Gässchen geleitet (unnötige Umwege, Umweltbelastung, Lärm und Abgase für Anwohnende) → Nutzung der breit und gut ausgebauten Straße zur Eisernen Brücke
	Verbindungen vom Umland / P&R an den Rand der Altstadt
	Neue Verkehrsführungen rund um die Maximilianstraße sind Schikanen und schlecht durchdacht
	Busverbindungen müssen ausgebaut werden. Bsp. Linie Sallerner Berg, Stadtnorden; Linie 1, 2, 11 über Justizgebäude führen, dafür Einführung einer Altstadtringlinie (über Dachauplatz, Thundorferstraße, Fischmarkt, Arnulfsplatz, Bismarckplatz, Justizgebäude, HBF/ZOB) mit dichter Taktung; Verbindung Lilienthalstr. und Wernerwerkstraße
	Das das Dörnberg Areal besser angebunden wird. Momentan fährt lediglich die Linie 18 zum Hauptbahnhof. Eine Linie direkt in die Altstadt fehlt.
	Eine attraktive Gestaltung des Dachauplatzes als der Altstadt am nächsten gelegener Haltepunkt der notwendigen Stadtbahn
	Ende der kostenlosen Parkstunde, mehr E-Busse
	Umsteigeverbindungen verbessern, Taktung Buslinie 6 und 11 überschneiden sich zu sehr in Richtung Stadtwesten
	Vereinfachung des Bezahlsystem, kostengünstigerer ÖPNV, bessere Taktung, enger aufeinanderfolgende Haltestellen
	Verlagerung des Durchgangsverkehr in der Donauparallele, Busspur Landshuter Str. und Herausnahme des Parkens in der Wöhrdstraße zur Beschleunigung des ÖV
	Zusätzliche Parkhäuser rund um den Alleengürtel / Mehr Parkplätze am Rand der Altstadt
	Schnellere Busverbindung zu zentralen Orten (z.B. nicht jedes mal Busbahnhof anfahren)
	Einschränkung des Lieferverkehrs auf bestimmte Zeitfenster
	Durchgangsverkehr (insbesondere in der Gesandtenstraße) sollte für private KFZ auf notwendiges Minimum reduziert werden, um so Aufenthaltsqualität zu verbessern
	Ziel sollte die gesamte Reduzierung des motorisierten Verkehrs in der Altstadt zugunsten Fußgängern und Radfahrern sein
	Anbindung an die Universität muss verbessert werden
	Zwischenlösungen verschieben lediglich Umsetzung und Problematiken
	Ausbau des ÖPNV in den Abend- und Nachtstunden sowie am Wochenende (z.B. Linie 4 auch an Samstagen , Sonn- und Feiertagen: Nord-, West- und Südtangentialverbindung auch im Freizeitverkehr wichtig
	Thundorferstraße, Fischmarkt, Arnulfsplatz, Bismarckplatz für MIV sperren

Ziel 2	Konkrete (lokale) Hinweise
	Angepasste Ampelschaltung für Radfahrer an der Regenbrücke Frankenstr.
	Bestehende Verkehrsstraßen deutlich für den Radverkehr aufwerten (eigene, sichere Spuren)
	Verbesserte Radwegeführung im gesamten Stadtgebiet
	Bessere Erreichbarkeit der Altstadt sowie der Ring um die Altstadt zu Fuß/ mit dem Fahrrad
	Stärkere Differenzierung zwischen Rad- und Fußverkehr, da durch die Zielformulierung der Eindruck entstehe, es bestehen keine Konflikte zwischen diesen Beiden
	Bei Neubaumaßnahmen muss eine durchdachte Fahrradinfrastruktur mitgedacht werden (Negativbeispiel: Dörnberg mit einer neu gebauten Straße mit mangelhafter Fahrradinfrastruktur)
	Umwidmung der gesamten Donaulände vom Weißgerbergraben bis zum eisernen Steg und der Martin-Luther-Straße zur Fahrradstraße
	Radbrücken, Z. B. am Griesser Spitz aus der Paarstraße, realisieren
	Verbindung Fahrradweg Brandlberg: Pilsenalle zur Grünthaler Str. fehlt
	Den gesamten Weinweg, als Einzugsachse Radverkehr West in die Innenstadt zur Radstraße umwidmen
	Die Schleife Gesandtenstr./Ludwigstr. als Fußgängerzone
	Im Bereich Dachauplatz ist die Situation für Fahrradfahrer:innen sehr unsicher (z.B. welche Spur soll man benutzen, da kein Radweg vorhanden) / Durchfahrtsunterbrechung für MIV am Dachauplatz nach Süden

Ziel 3	Konkrete (lokale) Hinweise
	Altstadtbus über Margaretenstraße und Thundorfer Straße umleiten, da die Altstadt zu eng ist
	Taktung und Verbindungen des ÖPNV (insb. In den Abend-, Nacht- und Wochenendzeiten) verbessern
	innerhalb den Grüngürtels nur Anwohner:innen und Lieferverkehr zulässig
	Poller-Lösungen sollten genutzt werden (z.B. am Eingang der Fußgängerzone zur Durchfahrtsbeschränkung); Einfahrten durch technische Einfahrtskontrolle regulieren
	Autofreie Bereiche in der Altstadt: z.B. autofreie Keplerstr., Goldene-Bären-Str. und am Dom (Anlieger Frei/ ÖPNV Ausgenommen); Reduzierung des IV, z.B. Maximilianstraße Autofrei erklären; City-Maut einführen
	Geschwindigkeitsreduzierung in bestimmten Bereichen einführen, z.B. Z. B. "Zubringer-Straßen" (Landshuterstr., Safferlingerstr.)
	Kein Durchfahrtsverkehr in der Altstadt, z.B. in der Gesandtenstraße; Schleichwege sollten unterbrochen werden
	Anwohner:innen-Parkplätze weiter ausbauen, um lange Parkplatzsuche zu reduzieren / Parkmöglichkeiten am Rand der Altstadt für Altstadtbewohner:innen kostengünstig zur Verfügung stellen
	keine Dauerstellplätze mehr in der Altstadt: Parkhäuser sollten in erster Linie für Anwohner:innen offen sein und nichts oder wenig kosten, alle anderen Parkplätze nur eingeschränkt, max. 30 min - 1h halten (mit Sondergenehmigung bei Umzügen)
	Kornmarkt und Emmeramsplatz von KFZ befreien
	Parkplätze Jakobigelände, Altes Eisstadion und Dultplatz kostenpflichtig und nur für Anwohner:innen machen
	Vorrang von Parkplätzen am Stadtrand gegenüber denen am Altstadtrand

Ziel 4	Konkrete (lokale) Hinweise
	Taktung verbessern / erhöhen: Z. B. Jahnstadion Taktung: alle 10 Min. Verbindung in die Innenstadt
	abschließbare Radboxen für E-Bikes
	Aktuelle Möglichkeiten werden nicht genutzt: Siehe Parkplätze am Jahnstadion und am ehemaligen Eisstadion. Diese könnten durch Stahlkonstruktionen aufgestockt werden, von dort aus könnte man mit E Bussen fahren
	P+R ergibt nur Sinn in Verbindung mit Schienenverkehr (weniger Zeitverlust): Z. B. An den Bahnhöfen Burgweinting und Prüfening sind ausreichend Parkplätze vorhanden
	Sicherheitsaspekt in den Abendstunden nicht gegeben, z.B. Am Jahnstadion

Ziel 5	Konkrete (lokale) Hinweise
	Z. B. Stadtviertel bilden, in die man reinfahren kann, aber nicht durchfahren kann: Obermünsterviertel fährt man rein über den Petersweg bis zum Emmeramsplatz und muss den selben Weg wieder zurück fahren
	das aktuell bestehende Erschließungssystem zeigt teilweise unlogische Routen an (Einbahnstraße, Sackgasse, Fußgängerzone)
	Thundorferstraße, Dachauplatz, Petersweg, Arnulfsplatz, dieser Gürtel muss befahrbar bleiben
	Große Reisebusse am Domplatz/ Neupfarrplatz vermeiden/ kein MIV am Domplatz / in der Fußgängerzone/ am Fischmarkt --> oft besonders gefährlich für Kinder, Fußgänger*innen
	Temporeduzierungen einführen (siehe Fischmarkt)
	Freie Durchfahrt/ hohes Pkw-Aufkommen in der Gesandtenstraße sollte überdacht werden

Ziel 6	Konkrete (lokale) Hinweise
	Bauliche Sperrungen wie Poller: Hubpoller sehr wichtig, weil sich Lieferdienste nicht an Lieferzeiten halten; besonders notwendig am Domplatz
	P+R überwiegend für den Tourismus nutzen (--> Gepäcktransport muss nicht immer per MIV erfolgen, Hotelshuttles, etc.); Hotelshuttles vom Hbf. und Unteren Wöhrd

Ziel 7	Konkrete (lokale) Hinweise
	Keine Parken in der Obermünstergasse
	Die Parkhäuser, die es gibt, besser nutzen, bevor neue gebaut werden

Ziel 8	Konkrete (lokale) Hinweise
	Kontrolle funktioniert aktuell immer noch nicht --> mehr Durchsetzungsvermögen: Beispiele für zu viel Lieferverkehr: Gsandtenstraße, Neupfarrplatz
	Radverkehr wird durch die engen und vielen Baustellen und Lieferfahrzeuge erheblich behindert Z. B. in der Wahlenstraße
	Alternative Lieferverkehrformen einführen; Gesandtenstraße --> viel Stau durch übergroße Lieferverkehrfahrzeuge; Beispiel an Kopenhagen oder der Niederlande nehmen
	Ausweichflächen extra für Handwerker, z.B. am Neupfarrplatz oder Kornmarkt

Ziel 9	Konkrete (lokale) Hinweise
	Man sollte versuchen, Thundorferstraße-Fischmarkt-Keplerstraße auch zu Fahrradstraßen umzuwidmen, auf denen perspektivisch nur noch ÖPNV, Fahrradfahrer*innen und Menschen mit speziellen Genehmigungen fahren. Das würde die Fahrradstraßen Ostengasse und Holzländestraße verbinden.
	Die steinerne Brücke müsste entlastet werden durch eine weitere Radbrücke östlich über die Donau.

Ziel 10	Konkrete (lokale) Hinweise
	Thundorfer Straße nur für Busse, Taxis...
	Eine Wege-Visualisierung in solchen Bereichen würde beiden Parteien helfen -> Leitsystem anstelle von Fahrradfahrverboten
	Hotelanfahrt in der Altstadt nur über P+R-Angebote (ausgenommen mobilitätseingeschränkte Personen)
	Das (Ziel) kann ich mir nur in Gassen, wie z.B. der Kramgasse vorstellen (Neudefinition und Ausweitung der Fußgängerbereiche)
	Schaffung klarer Regelungen (z.B. funktionieren Wohnverkehrsstraßenregelungen nicht überall (siehe Domplatz))
	Begriffsfindung, z.B. Umweltverbundzone → würde auch symbolisch aufwerten, oft wissen Fußgänger:innen nicht, dass Radfahren erlaubt ist
	Vor allem Gesandtenstraße und rund um den Neupfarrplatz
	Um Schandflecken, wie die Maximilianstraße kümmern. DAS ist unser Eingangstor für jeglichen Tourismus durch Bus und Bahn.

Ziel 11	Konkrete (lokale) Hinweise
	Zugang für die Anwohnerschaft weiterhin über die Maximilianstraße sowie Albertstraße ermöglichen; eventuell zeitliche Beschränkungen einführen; für Be- und Entladung
	Kontrolle bereits bestehender Maßnahmen wichtig (z. B. Geschwindigkeitsmessungen ---> besonders in Spielstraßen; in der Riesengebirgstraße)
	Im absoluten Innenstadtkern muss die Zufahrt klar geregelt und eingeschränkt sein, beispielsweise die Bachgassen. Straßen wie die Obermünsterstraße, die Schäffnerstraße, der Dachauplatz, auch die Thundorfer und Keplerstraße müssen weiterhin uneingeschränkt zugänglich bleiben.

Ziel 12	Konkrete (lokale) Hinweise
	Insbesondere im Viertel rund um Waffengasse/Marschallstraße ist es unmöglich, sich mit Rollstuhl/Kinderwagen zu bewegen
	An manchen Stellen ist es sehr eng für Fußgänger, da möchte man nicht mit Kinderwagen oder im Rollstuhl vorbei müssen (z.B. Teile der Thundorferstraße)

Ziel 13	Konkrete (lokale) Hinweise
	Befreiung des Gutenbergplatzes von Autostellplätzen sowie eine Umgestaltung des Alten Kornmarktes zu einem Platz, an dem sich Menschen aufhalten und verweilen können
	Eine komplette Verkehrsberuhigung der Thundorferstraße sollte geprüft werden, um die Donaupromenade zu einer Fußgängerzone umwidmen zu können (insbesondere mit Angeboten der Gastronomie).
	Max-Straße aufwerten
	Angebote zur Aufenthaltsqualität für Kinder mitdenken

Ziel 14	Konkrete (lokale) Hinweise
	Radarfallen an der Thundorfer Straße, nächtliche Kontrollen
	… im gesamten Stadtgebiet mit Ausnahme der großen Ausfallsrassen, z.B. Frankenstrasse, Friedensstraße, Landshuterstrasse, Tempo 30 einführen

www.planersocietaet.de

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Fotograf: Ferstl

Planersocietät
Gutenbergstr. 34, 44139 Dortmund
Fon 02 31 / 58 96 96-0
Fax 02 31 / 58 96 96-18
info@planersocietaet.de

Kontakt
Dr.-Ing. Michael Frehn
Fon 02 31 / 58 96 96-10

frehn@planersocietaet.de