



# Dokumentation Zukunftswshops

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](http://www.planersocietaet.de)

#### **Bildnachweis**

Titelseite: Planersocietät

Projektwebsite: [www.deine-altstadt-regensburg.de](http://www.deine-altstadt-regensburg.de)

## Vorspann

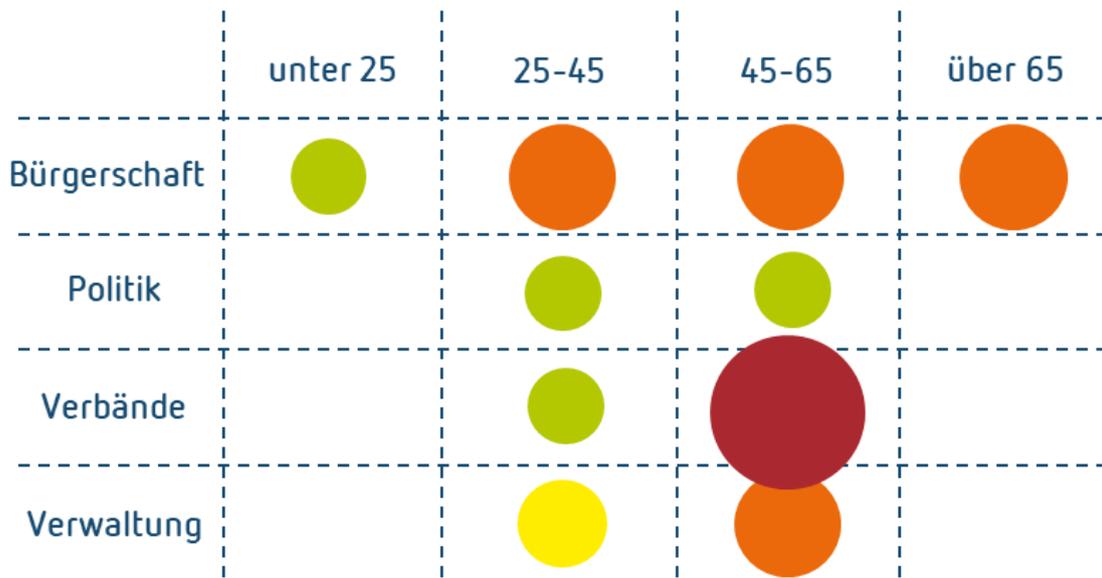
Die Zukunftsworkshops im Rahmen des Workshop- und Teilnahmeprozesses „Deine Altstadt Regensburg“ fanden am 6./7. April als Präsenzworkshops von 18:00-21:00 Uhr sowie am 26. April in Form eines Digitalworkshops von 18:00-20:00 Uhr statt. Sie sind nach den Analyseworkshops im Juli 2021 und den Leitzielworkshops im Oktober 2021 das dritte und abschließende Beteiligungselement des Workshops- und Teilnahmeprozesses. Hier soll es um Handlungsansätze gehen.



*Übersicht über den Prozess des Beteiligungsverfahrens zur verkehrsberuhigten Altstadt Regensburg*

## Präsenzworkshops am 6./7. April 2021

Die Gruppe der Teilnehmenden (jeweils ca. 35 Personen) setzte sich aus RepräsentantInnen der Kommune, VertreterInnen der kommunalen Verwaltung, Vereinen und Verbänden und Bürgerschaft zusammen. Es war eine gute Mischung (sowohl altersbezogen als auch bezogen auf die Verteilung der Gruppierungen).



Teilnehmendenstruktur der beiden Präsenzworkshops nach Alter und Akteursgruppe

### Überblick zum Ablauf der Zukunftsworkshops

- Begrüßung und Einführung:
  - Vorstellung der anwesenden Personen
  - Hinweis auf Ziel und Gegenstand der Veranstaltung
- Impulsvortrag seitens der Planersocietät:
  - Rückblick auf die bisherigen Arbeitsbausteine
  - Welche Zwischenergebnisse sind in der Leitzielphase entstanden?
  - Wie wurden Handlungsansätze aus den Leitzielen und dem bisherigen Prozess abgeleitet?
  - Darstellung der Arbeitsaufträge für die Arbeitsphasen der Zukunftsworkshops

#### 1. Arbeitsphase:

- Ergänzungen und Diskussion der vorgestellten Handlungsansätze

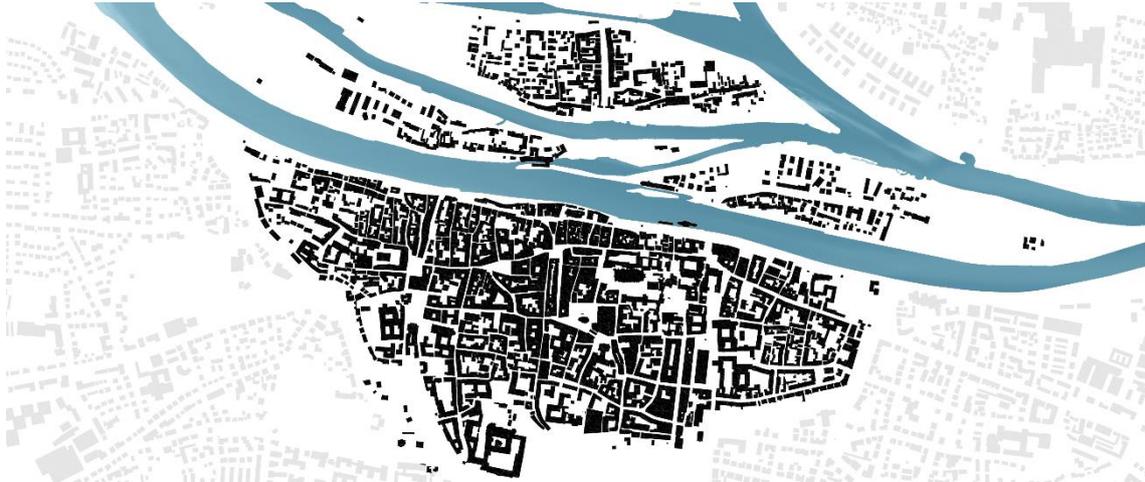
#### Gallery-Walk:

- Vorstellung der Diskussionsergebnisse im Plenum

#### 2. Arbeitsphase:

- Bewertung und Priorisierung der Handlungsansätze durch die Teilnehmenden

- Kurze Ergebnispräsentation, Ausblick und Verabschiedung im Plenum



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

# Begrüßung und Einstieg

## Einführung in den Ablauf und Vorstellung der Teilnehmenden

Frau Flemmig (Leiterin des Stadtplanungsamtes Regensburg) und Herr Dr. Horelt (Team Ewen) begrüßten die Teilnehmenden der Veranstaltung.

Die Teilnehmenden stellten sich untereinander kurz vor, um einen Eindruck von der Zusammensetzung zu erhalten und erläuterten ihre jeweilige Betroffenheit im Prozess. Weiter wurden die Mitwirkenden der Veranstaltung vorgestellt:

- Herr Tonndorf vom Stadtplanungsamt Regensburg ist von städtischer Seite der Projektleiter und begleitet den Teilnahme- und Workshopprozess inhaltlich.
- Das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Planersocietät ist mit der externen Fachplanung für das Projekt „Teilnahme- und Workshopprozess - Verkehrsberuhigung Altstadt“ beauftragt. Anwesend war das Projektteam, bestehend aus Herrn Dr. Frehn, Frau Esch und Herrn Wolff.



Impulsvortrag der Planersocietät (Herr Dr. Frehn (Planersocietät))

## Das Projekt „Teilnahme- und Workshopprozess - Verkehrsberuhigung Altstadt“ und worum es heute geht

Herr Dr. Frehn begrüßte seitens der Planersocietät die Teilnehmenden des Workshops. Zur inhaltlichen Einführung und für einen Überblick zum Prozess hielt die Planersocietät einen Kurzvortrag.

Zu Beginn wurde nochmals erläutert, was die zentralen Fragestellungen des Prozesses sind und welche Inhalte und Bausteine im bisherigen Prozess stattgefunden haben. Die Regensburger Altstadt befindet sich in einem ständigen Wandel und die Verkehrsberuhigung ist seit vielen Jahren ein konflikträchtiges Thema. Zusammen mit verschiedenen Gruppen der Bürgerschaft, Interessensvertretern und politischen Akteuren wurden aufbauend auf einer Analyse, bestehend aus Aktursgesprächen, Analyseworkshops, Online-Beteiligungsmöglichkeiten und einer Dokumentenanalyse, Leitziele entwickelt. Diese wurden in mehreren Leitzielworkshops diskutiert, ergänzt und angepasst und anschließend in einer Online-Beteiligung zur Diskussion gestellt. Bei der Online-Beteiligung gab es die Möglichkeit, die Leitziele zu bewerten, zu kommentieren und zu priorisieren. Aufbauend auf den bisherigen Prozessergebnissen und insbesondere den Leitzielen sowie deren Bewertung wurden Handlungsansätze entwickelt, die Gegenstand der Arbeitsphase in den Zukunftsworkshops waren.

Die entwickelten Leitziele bildeten nun die Grundlage für die in den Zukunftsworkshops zu diskutierenden Handlungsansätze.

# Workshopphasen

---

## 1. Phase: Kommentierung der Leitziele

Nach der Einführung, in der auch die Ergebnisse des bisherigen Workshop-Prozesses wiedergegeben wurden, wurden die Teilnehmenden einem der drei vorbereiteten Thementische zugeteilt. An den jeweiligen Thementischen, welche moderiert wurden, erwarteten die Teilnehmenden die erarbeiteten Handlungsansätze zu den Oberthemen

- I. „Anbindung und ÖPNV“,
- II. „Parken“ und
- III. „Radverkehr und Sharing“,
- IV. „Erschließung und Zugang“,
- V. „Fußverkehr und Barrierefreiheit“ und
- VI. „Aufenthaltsqualität und Erholung“.

Die Thementische waren, neben den Handlungsansätzen auf Din A5-Karten, mit Tischplakaten versehen, auf denen das Untersuchungsgebiet abgebildet und die jeweiligen Spezifika zu den Themen nochmals verdeutlicht wurden.

Aufgabe der ersten Workshop-Phase war es, die Handlungsansätze in den Gruppen zu diskutieren, inhaltlich um Wesentliches bei der Umsetzung zu erweitern und ggf. um neue Handlungsansätze zu ergänzen:

- *Ergänzen und konkretisieren Sie die Handlungsansätze!*
- *Welche der konkreten Ansätze helfen die Leitziele zu erreichen?*

Während der Gespräche notierte die jeweilige Moderation die aufkommenden Aspekte und Änderungswünsche der Teilnehmenden, welche sich aus den Diskussionen ergaben.



*Vorstellung der Diskussionsergebnisse der ersten Arbeitsphase*

Die Teilnehmenden wechselten in der 2. Runde nach 25 Minuten zu einer anderen Gruppe, nach weiteren 20 Minuten war ein weiterer Wechsel möglich. Hier wurden weitere Kommentierungen und Ergänzungen aufgenommen.

Anschließend stellten die drei GruppenmoderatorInnen im Plenum die jeweiligen Ergebnisse der Thementische vor. Falls sich zwischen den drei Thementischen Überschneidungen in der Thematik ergaben, dann wurden diese zusammengeführt.

## 2. Phase: Bewertung und letzte Hinweise

In der zweiten Arbeitsphase hatten die Teilnehmenden Gelegenheit, die diskutierten und ergänzten Handlungsansätze zu bewerten und letzte Hinweise zu geben. Dies erfolgte in Einzelarbeit mit der Möglichkeit, Rückfragen an die Gruppenmoderatoren zu richten, die an den Stellwänden mit den erarbeiteten Handlungsansätzen bereitstanden. Jedem Teilnehmenden wurden dabei drei unterschiedliche Möglichkeiten der Bewertung bereitgestellt:

-  „Da kann ich direkt mitgehen“ anhand 6 grüner Haken,
-  „Das kann eigentlich sofort umgesetzt werden“ anhand 6 blauer Ausrufezeichen,
-  „Hier habe ich noch große Bauchschmerzen“ anhand 4 gelber Notizzettel, die beschrieben werden können.



*Notieren der Hinweise in der zweiten Arbeitsphase*

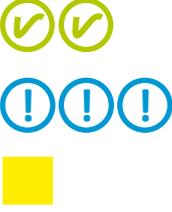
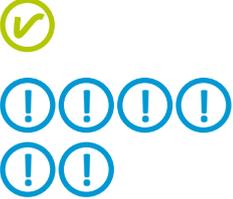
# Ergebnisse der Arbeitsphase

## Thematisch I: Anbindung der Altstadt und ÖPNV

Handlungsansatz	Anmerkungen der Teilnehmenden	Bewertung der Teilnehmenden
<p><b>A1 Park+Ride ausbauen</b>                      Das Park+Ride-Angebot sowohl am Stadtrand als auch in der Region ist auszubauen. Dafür sind hinreichende Parkkapazitäten, ein gut ausgebauter öffentlicher Nahverkehr und moderne Begleitinfrastruktur (einfaches Bezahlungssystem, Toiletten, etc.) bereitzustellen. Insbesondere zu Hauptverkehrszeiten sind ein dichter Takt und Direktverknüpfungen auch in die Altstadt zu empfehlen. Attraktivere Tarife für die Nutzung von Park+Ride sind ebenso wichtig. Bei der geplanten Stadtbahn sind entsprechende Angebote frühzeitig mitzudenken.</p> <p style="text-align: right;">LZ 4</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• B+R-Angebote sollen bei den Park+Ride-Parkplätzen integriert werden</li> <li>• Bei stadtnahen Park+Ride-Parkplätzen sollten auch Park+Bike-Angebote mit einem Fahrradverleihsystem berücksichtigt werden</li> <li>• Regelmäßige Taktung ist entscheidend für einen attraktiven Park+Ride-Betrieb</li> <li>• Anhand der Pendlerströme sollte der Bedarf bzw. das Potenzial für Park+Ride abgeschätzt werden</li> <li>• Parkangebote sollten vom Stadtrand hin zur Altstadt teurer werden</li> <li>• Kostenrelationen sollten angepasst werden, P+R darf gegenüber normalem ÖV nicht bevorzugt werden</li> </ul>	<p></p> <p></p> <p></p> <p></p> <p></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• P+R mit P+B verbinden</li> <li>• Stadt- und S-Bahn berücksichtigen</li> <li>• P+R an allen Bahnhöfen</li> <li>• P+R nur in der Region, nicht in der Stadt</li> <li>•</li> </ul>
<p><b>A2 Mobilitätsdrehscheibe Unterer Wöhrd</b>                      Mit Mobilpunkten am Rand der Altstadt wie der Mobilitätsdrehscheibe am Unteren Wöhrd ist eine störungsarme Anbindung an die Altstadt möglich. Zur Umsetzung braucht es eine geeignete Anbindung an das Erschließungsstraßennetz, Parkangebote sowie eine vielseitige Vernetzung mit alternativen Verkehrsmitteln. Mögliche Angebote sind ein Busshuttle, ein Hotelshuttle mit separaten Stellplätzen für Hotelgäste, ein Fahrradverleih sowie ggf. weitere störungsarme Verkehrsmittel die zur Anknüpfung an und in die Altstadt geeignet sind.</p> <p style="text-align: right;">LZ 3, 4</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Mobilitätsdrehscheibe am Unteren Wöhrd sollte auch als Quartiersgarage entwickelt werden</li> </ul>	<p></p> <p></p> <p></p> <p></p> <p></p> <p></p> <p></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Riesenparkhaus am Unteren Wöhrd Park+Go</li> </ul>

Handlungsansatz	Anmerkungen der Teilnehmenden	Bewertung der Teilnehmenden
		<p>-&gt; spätestens am Stadtrand P+R</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Darf nicht nur Parkhaus sein (Etikettenschwindel)</li> <li>• Zu nah an der Innenstadt</li> <li>• Zieht zu viel Verkehr auf Nibelungenbrücke + Rampe</li> </ul>
<p><b>A3 Bus-Shuttle-System</b></p> <p>In der Anbindung der Altstadt von den umliegenden P+R-Parkplätzen sollte ein Shuttle-Bus verkehren. Dieser sollte im Vergleich zur Anfahrt mit dem Kfz eine kostengünstige Alternative darstellen. In Kombination mit den Angeboten der Altstadt, wie Hotelübernachtungen aber ggf. auch Einkäufen oder Gastronomie kann auch ein kostenloses Angebot geschaffen werden. Der Altstadt-Shuttle sollte mit seinen Haltepunkten die gesamte Altstadt abdecken, ggf. bedarfsabhängig anpassbar. Alternativen können auch Angebote wie Wassertaxis oder Seilbahnen darstellen.</p> <p style="text-align: right;"><b>LZ 1, 4, 6</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ein Bus-Shuttle-System sollte die Möglichkeit des Check-Ins bieten mit einem dann erfolgenden Koffertransport ins passende Hotel</li> <li>• Auch Käufe und ein Versand durch den Einzelhandel sollte eingeplant werden</li> </ul>	<p>✓</p> <p>! ! !</p>
<p><b>A4 Schnellbuslinien</b></p> <p>Stadumlandbereiche sowie Stadtteile mit wichtigen Quellverkehrsorten und Verknüpfungspunkten sollen mittels Schnellbuslinien an die Altstadt angebunden werden. Hierzu bedarf es eines Angebotsausbaues im Regionalbusverkehr inkl. attraktiven Tarifen und barrierefreien Fahrzeugeinsatzes.</p> <p><b>Bsp. Park+Ride/Schnellbus Cambridge</b></p> <p>Park+Ride-Möglichkeiten an wesentlichen Zufahrtstraßen werden in dichter Taktung durch Direktbuslinien ins Zentrum bedient.</p>  <p style="text-align: right;"><b>LZ 1, 4</b></p>		<p>✓</p> <p>!</p>

Handlungsansatz	Anmerkungen der Teilnehmenden	Bewertung der Teilnehmenden
<p><b>A5 Busbeschleunigung</b></p> <p>Durch eigene Trassen oder auch Busspuren soll eine Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs in die Altstadt bewirkt werden. Insbesondere in bereits sensiblen Bereichen ist der ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr zu priorisieren. In diesem Zuge sind auch Lichtsignalanlagen auf den ÖPNV auszurichten. Um Konflikte mit anderen Verkehrsträgern gering zu halten sind einige wichtige ÖPNV-Achsen zu definieren auf denen er gegenüber anderen Verkehrsträgern zu priorisieren ist.</p> <p style="text-align: right;">LZ 1, 4</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Busspuren sind ein entscheidendes Element der Busbeschleunigung und sollten verstärkt berücksichtigt werden</li> </ul>	
<p><b>A6 Altstadtticket</b></p> <p>Ein vereinfachtes Ticketsystem für die Nutzung von Mobilitätsangeboten auf dem Weg zur Altstadt sollte umgesetzt werden. Dies sollte unterschiedliche Angebote vereinen wie die P+R-Parkplätze (Barmherzige Brüder, Jahnstadion und die Mobilitätsdrehscheibe), die ÖPNV-Nutzung und die Benutzung von Sharing-Angeboten.</p> <p><b>Pluscard Münster</b></p> <p>Mit der Pluscard Münster der Stadtwerke lassen sich Mobilangebote wie Carsharing, ÖV-Nutzung und Bikesharing nutzen. Zudem sind auch Rabattaktionen für Einkäufe oder Veranstaltungen integriert.</p> <p style="text-align: right;">LZ 1, 2, 4</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ein ticketloser ÖPNV sollte eingeführt werden</li> <li>• Zeitflexible Ticketlösungen werden benötigt, bspw. 24h-Ticket</li> <li>• Neben den Angeboten ist auch die Öffentlichkeitsarbeit für die Angebote zu verbessern</li> </ul>	 
<p><b>A7 Stadtbahn</b></p> <p>Die Stadtbahn sollte als leistungsfähige und schnelle Anbindung von den Stadtgrenzen an die Altstadt realisiert werden. Eine dichte Taktung und eine direkte Anbindung in die Altstadt stärken deren Potenzial zur Altstadterschließung. So sind Haltepunkte in der Altstadt oder am Altstadtrand wichtig um einen schnellen Zugang zu schaffen. An den Haltepunkten der Stadtbahn sollte durch eine leistungsfähige Anbindung, Parkkapazitäten und ein entsprechendes System P+R gefördert werden.</p> <p style="text-align: right;">LZ 1, 4</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schienenverkehr kann verstärkt bestehende Anlagen nutzen (z.B. S-Bahn auf bestehendem Schienennetz)</li> <li>• Stadtbahn hat großes P+R-Potenzial, eine Verknüpfung mit P+R sollte erfolgen</li> <li>• Eine Verknüpfung der unterschiedlichen Ansätze und Konzepte (z.B. Stadtbahn, P+R) sollte hier erfolgen</li> </ul>	 

Handlungsansatz	Anmerkungen der Teilnehmenden	Bewertung der Teilnehmenden
<p><b>A8 Umfahrungsachsen</b> Hauptverkehrsachsen der Altstadtumfahrung sollen ertüchtigt werden, um den Durchfahrtsverkehr aus der Altstadt zu verlagern. Von Ihnen aus können die unterschiedlichen Erschließungsschleifen der Altstadt angefahren werden.</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Altstadt soll angebunden aber nicht durchfahren werden (z.B. an der Thundorferstraße sollte eine Reduktion geprüft werden)</li> <li>Eine Ringstrecke durch und um die Altstadt (erweiterte EMIL-Strecke) kann eine emissionsarme Anbindung darstellen</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>Ziel- und Quellverkehr für Fahrräder in der Altstadt gewährleisten</li> </ul>
<p><b>A9 Leitsystem und Information</b> Ein Verkehrsleitsystem soll gezielt auf die Angebote zur Erreichbarkeit der Altstadt hinweisen. So ist bereits am Stadtrand auf die P+R-Parkplätze hinzuweisen sowie auch am Altstadtrand. Zudem können Informationen über Parkplatzkapazitäten, die Abfahrtszeiten des Bus-Shuttles oder die Verfügbarkeit weiterer Mobilitätsangebote integriert werden. Auch digital und medial sollte die Information über die Angebote breit gestreut werden oder bspw. bei Hotelbuchungen als Anreiseempfehlung ausgegeben werden.</p> <p style="text-align: right;">LZ 3, 4, 14</p>		
<p><b>A10 Regionale Radverkehrsanbindung</b> Eine gesamtstädtische und regionale Radverkehrsanbindung der Altstadt ist geeignet eine Verkehrsbelastung zu schaffen. Dafür braucht es qualitativ hochwertige Radverkehrsinfrastruktur auf möglichst direkten Routen in die Altstadt. Auch Begleitinfrastruktur wie Radstationen, Servicestationen und komfortable Radabstellanlagen sind geeignet den Radverkehr als Alternative zum motorisierten Verkehr zu fördern.</p> <p style="text-align: right;">LZ 2</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sichere Führung ist ein zentrales Element der Radverkehrsanbindung, häufige Führungswechsel sollten vermieden werden</li> <li>Radverkehr weist durch seine Schnelligkeit in der Anbindung der Altstadt Potenzial auf und sollte verstärkt als Alternative berücksichtigt werden</li> </ul>	

# Handlungsansätze zur Anbindung der Altstadt und ÖPNV

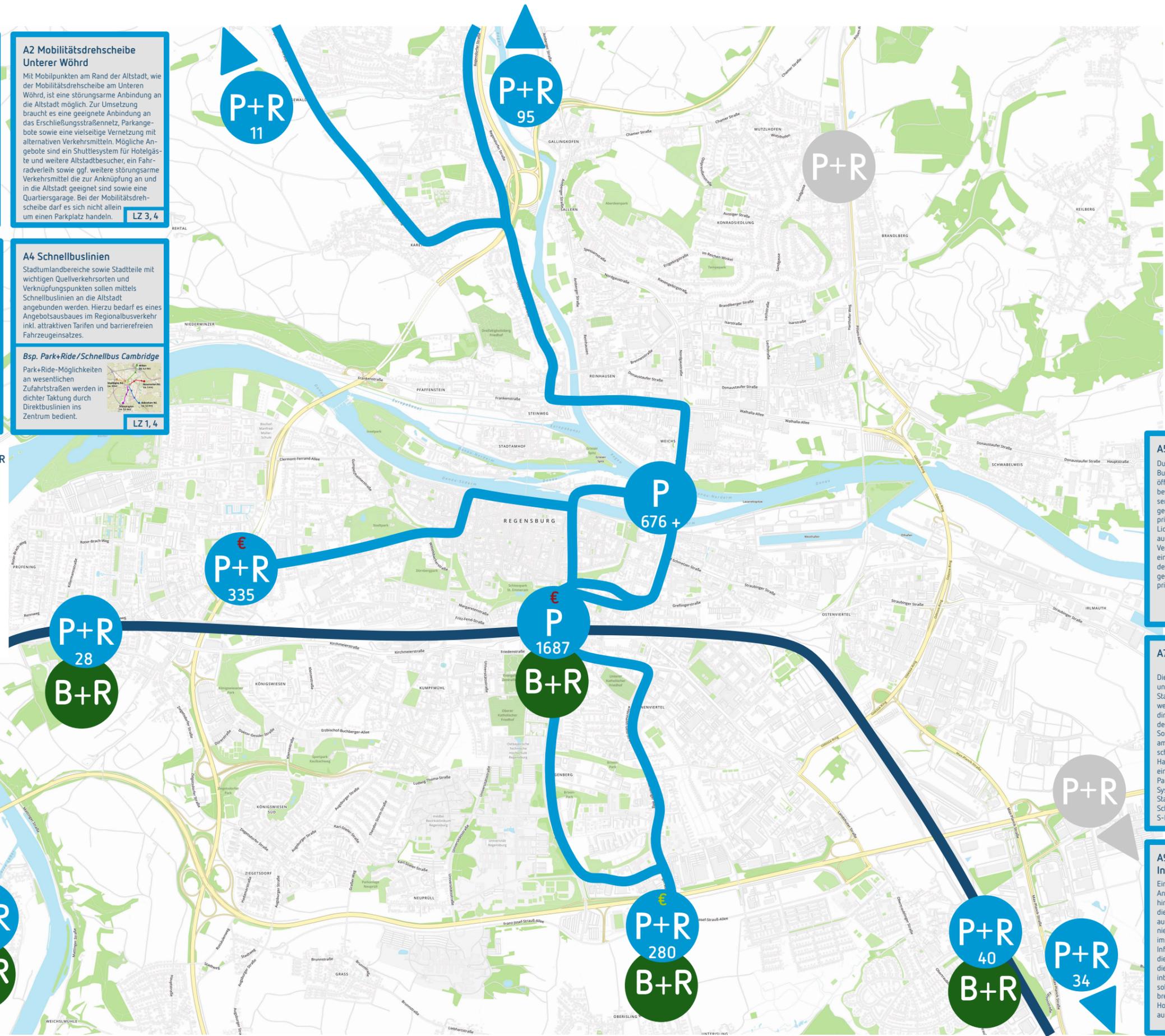
**A1 Park+Ride ausbauen**  
Das Park+Ride-Angebot sowohl am Stadtrand als auch in der Region ist auszubauen. Dafür sind hinreichende Parkkapazitäten, ein gut ausgebauter öffentlicher Nahverkehr und moderne Begleitinfrastruktur (einfaches Bezahlsystem, Toiletten, etc.) bereitzustellen. Insbesondere zu Hauptverkehrszeiten sind ein dichter Takt und Direktverknüpfungen auch in die Altstadt zu empfehlen. Attraktive Tarife für die Nutzung von Park+Ride mit einer preislichen Staffelung von Region (niedrig) nach Altstadt (hoch) sind wichtig. Bei der geplanten Stadtbahn sind entsprechende Angebote frühzeitig mitzudenken. Auch berücksichtigt werden sollten Bike+Ride- & Park+Bike-Angebote. **LZ 4**

**A2 Mobilitätsdrehscheibe Unterer Wöhrd**  
Mit Mobilpunkten am Rand der Altstadt, wie der Mobilitätsdrehscheibe am Unteren Wöhrd, ist eine störungsarme Anbindung an die Altstadt möglich. Zur Umsetzung braucht es eine geeignete Anbindung an das Erschließungsstraßennetz, Parkangebote sowie eine vielseitige Vernetzung mit alternativen Verkehrsmitteln. Mögliche Angebote sind ein Shuttlesystem für Hotelgäste und weitere Altstadtbesucher, ein Fahrradverleih sowie ggf. weitere störungsarme Verkehrsmittel die zur Anknüpfung an und in die Altstadt geeignet sind sowie eine Quartiersgarage. Bei der Mobilitätsdrehscheibe darf es sich nicht allein um einen Parkplatz handeln. **LZ 3, 4**

**A3 Bus-Shuttle-System**  
In der Anbindung der Altstadt von den umliegenden P+R-Parkplätzen sollte ein Shuttle-Bus verkehren. Dieser sollte im Vergleich zur Anfahrt mit dem Kfz eine kostengünstige Alternative darstellen, ggf. kostenlos für Hotelgäste und Besucher. Der Shuttle-Bus sollte einen direkten Check-In für Hotelgäste und Koffer- sowie ggf. auch Einkaufstransport für die Nutzenden ermöglichen. Der Altstadt-Shuttle sollte mit seinen Haltepunkten die gesamte Altstadt abdecken, ggf. bedarfsabhängig anpassbar. Alternativen können auch Angebote wie Wassertaxis oder Seilbahnen darstellen. **LZ 1, 4, 6**

**A4 Schnellbuslinien**  
Stadtumlandbereiche sowie Stadtteile mit wichtigen Quellverkehrsorten und Verknüpfungspunkten sollen mittels Schnellbuslinien an die Altstadt angebunden werden. Hierzu bedarf es eines Angebotsausbaues im Regionalbusverkehr inkl. attraktiven Tarifen und barrierefreien Fahrzeugeinsatzes.  
**Bsp. Park+Ride/Schnellbus Cambridge**  
Park+Ride-Möglichkeiten an wesentlichen Zufahrtstraßen werden in dichter Taktung durch Direktbuslinien ins Zentrum bedient. **LZ 1, 4**

- Schienenanbindung P+R
- Busanbindung P+R
- ggf. Kosten niedrig / hoch  
Park-Anlage  
Stellplatzanzahl
- ggf. Kosten niedrig / hoch  
Park+Ride-Anlage  
Stellplatzanzahl
- Bike+Ride-Anlage
- potenzielle Park+Ride-Anlage



**Ausrichtung des Themenfeldes:**  
Die Gestaltung der Anbindung der Altstadt Regensburgs an das Umland ist entscheidend, um eine Verkehrsberuhigung innerhalb der Altstadt umsetzen zu können. Eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs, um einen frühzeitigen Umstieg schon in der Region, am Stadtrand oder Altstadttrand gewährleisten zu können, ist wichtige Grundlage. Dazu sind schnelle, unkomplizierte und kostengünstige intermodale Maßnahmen zu entwickeln.

**A5 Busbeschleunigung**  
Durch eigene Trassen oder auch Busspuren soll eine Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs in die Altstadt bewirkt werden. Insbesondere in bereits sensiblen Bereichen ist der ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr zu priorisieren. In diesem Zuge sind auch Lichtsignalanlagen auf den ÖPNV auszurichten. Um Konflikte mit anderen Verkehrsträgern gering zu halten sind einige wichtige ÖPNV-Achsen zu definieren, auf denen der ÖPNV gegenüber anderen Verkehrsträgern zu priorisieren ist. **LZ 1, 4**

**A6 Altstadtticket**  
Ein vereinfachtes Ticketsystem mit flexiblen Angeboten (z.B. 24h-Ticket) für die Nutzung von Mobilitätsangeboten auf dem Weg zur Altstadt sollte umgesetzt werden. Dies sollte unterschiedliche Angebote vereinen wie die P+R-Parkplätze (Barmherzige Brüder, Jahnstadion und die Mobilitätsdrehscheibe), die ÖPNV-Nutzung und die Benutzung von Sharing-Angeboten.  
**Pluscard Münster**  
Mit der Pluscard Münster der Stadtwerke lassen sich Mobilitätsangebote wie Carsharing, ÖV-Nutzung und Bikesharing nutzen. Zudem sind auch Rabattaktionen für Einkäufe oder Veranstaltungen integriert. **LZ 1, 2, 4**

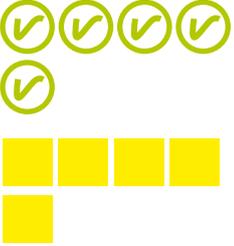
**A7 Stadtbahn**  
Die Stadtbahn sollte als leistungsfähige und schnelle Anbindung von den Stadtgrenzen an die Altstadt realisiert werden. Eine dichte Taktung und eine direkte Anbindung in die Altstadt stärken deren Potenzial zur Altstadterschließung. So sind Haltepunkte in der Altstadt oder am Altstadttrand wichtig, um einen schnellen Zugang zu schaffen. An den Haltepunkten der Stadtbahn sollte durch eine leistungsfähige Anbindung, Parkkapazitäten und ein entsprechendes System P+R gefördert werden. Neben der Stadtbahn könnte auch das bestehende Schienennetz, bspw. durch eine S-Bahn, genutzt werden. **LZ 1, 4**

**A8 Umfahrungsachsen**  
Hauptverkehrsachsen der Altstadtumfahrung sollen ertüchtigt werden, um den Durchfahrtsverkehr aus der Altstadt zu verlagern. Ausgehend von ihnen können die unterschiedlichen Erschließungsschleifen der Altstadt angefahren werden.  
**Umfahrungsachsen**  
**LZ 3, 5**

**A9 Leitsystem und Information**  
Ein Verkehrsleitsystem soll gezielt auf die Angebote zur Erreichbarkeit der Altstadt hinweisen. So ist bereits am Stadtrand auf die P+R-Parkplätze hinzuweisen sowie auch am Altstadttrand. Entsprechend niedrigschwellige P+R-Tarife sind zu implementieren. Zudem können Informationen über Parkplatzkapazitäten, die Abfahrtszeiten des Bus-Shuttles oder die Verfügbarkeit weiterer Mobilitätsangebote integriert werden. Auch digital und medial sollte die Information über die Angebote breit gestreut werden oder bspw. bei Hotelbuchungen als Anreisempfehlung ausgegeben werden. **LZ 3, 4, 14**

**A10 Regionale Radverkehrsanbindung**  
Eine gesamtstädtische und regionale Radverkehrsanbindung der Altstadt ist geeignet eine Verkehrsbelastung zu schaffen. Dafür braucht es qualitativ hochwertige Radverkehrsinfrastruktur auf möglichst direkten Routen in die Altstadt. Auch Begleitinfrastruktur wie Radstationen, Servicestationen und komfortable Radabstellanlagen sind geeignet den Radverkehr als Alternative zum motorisierten Verkehr zu fördern. **LZ 2**

## Thementisch II: Parken

Handlungsansatz	Anmerkungen der Teilnehmenden	Bewertung der Teilnehmenden
<p><b>B1 Quartiersgaragen schaffen</b></p> <p>Durch die Schaffung von neuen Quartiersgaragen für Anwohnende soll neue Parkmöglichkeiten für Anwohnende geschaffen werden. Diese sollten dezentral auf die Altstadt verteilt werden. Bspw. kann am Emmeramsplatz eine solche neue Anlage für ca. 100 Autos geschaffen werden. Das Bewohnerparken im Straßenraum soll so schrittweise reduziert werden und zur Umgestaltung der Straßenräume sowie zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität beitragen.</p> <p style="text-align: right;"><b>LZ 7</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es ist zu klären ob Quartiersgaragen in bestehenden Parkhäusern geschaffen werden können</li> <li>• Bewohnerstellplätze sind insbesondere abends und über Nacht anzubieten</li> <li>• Freisitze anstatt von Parkplätzen werden gut angenommen</li> <li>• Bewohnerparkplätze: Konflikte z.B. durch Änderung des Arbeitsverhältnis vs. Standzeiten der PKWs</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestehende Parkhäuser als Quartiersgarage, kein Neubau</li> <li>• Bewohnerparkplätze kostenneutral für 60€ in Quartiersgarage verlagern wird schwierig / Sorge vor hohen Anwohnerparkgebühren</li> <li>• Fahrradparken soll in Parkhäusern mitgedacht werden</li> </ul>
<p><b>B2 Parkmöglichkeiten für alle Nutzergruppen schaffen</b></p> <p>Kunden und Besucher sollten möglichst in den Parkhäusern/Tiefgaragen der Altstadt parken (ca. 1.800 Parkplätze). Am Rand der Altstadt könnten weitere Parkplätze geschaffen werden, vor allem für Anwohnende und Beschäftigte, die auf das Auto angewiesen sind. Unterschiedliche Parkgebühren steuern Parksuchverkehre und reduzieren sie. Wichtig ist eine frühzeitige Beschilderung und Information über Kapazitäten in Form eines digitalen Parkleitsystems zzgl. Onlineinformation zu Angebot und Auslastung.</p> <p style="text-align: right;"><b>LZ 3,7</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobilitätsdrehscheibe sollte Folgendes Beinhalten: ÖPNV-Anbindung, Radleihstation, Lastenrad, Shuttle / Hotelshuttle</li> <li>• Kurzparken + Suchverkehr soll aus der Altstadt herausgenommen werden</li> <li>• Parkraum muss auch am Stadtrand und in der Region mit dem Ziel des P+R gefördert werden</li> <li>• Die Quantitäten müssen stimmen</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkraum reduzieren</li> <li>• Aufenthaltsqualität &gt; Parkplätze (man kann es nicht Allen Nut-</li> </ul>

Handlungsansatz	Anmerkungen der Teilnehmenden	Bewertung der Teilnehmenden
	<p>und es braucht eine konsequente Umsetzung</p>	<p>zenden recht machen)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Bahnverkehr spielt keine Rolle sondern nur das Auto</li> <li>• Parkmöglichkeiten massiv reduzieren</li> </ul>
<p><b>B3 Parkraumbewirtschaftung intelligent umsetzen</b></p> <p>Die Parkmöglichkeiten in der Altstadt müssen nach Art und Lage differenziert bewirtschaftet werden (je zentraler, desto teurer, je dezentraler, desto günstiger). In vergleichbarer Lage sollte Parken im Straßenraum teurer sein als in Parkhäusern und Tiefgaragen, um Parksuchverkehr zu vermeiden. Das Parken sollte nicht günstiger als die Fahrt mit dem ÖPNV sein bzw. auch ähnlich wie die Tarifgestaltung angepasst werden. Handyparken, Apps und neue Tarife (Best-Price-Angebote) schaffen neue Möglichkeiten.</p> <p><b>LZ 3, 4</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eine geeignete Tarifstruktur ist zu schaffen unter Berücksichtigung von Anwohnern, Beschäftigten und P+R-Nutzern</li> <li>• Kontingente für Beschäftigte sollen geschaffen werden</li> <li>• Bedarfe sollen ermittelt werden und auch Potenziale für einen Umstieg</li> <li>• Es braucht Alternativen (Push+Pull-Faktoren)</li> <li>• Es soll ein intelligentes System mit wenigen Ausnahmen entwickelt werden</li> </ul>	<p>      </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kein Parkhaus / Tiefgarage am Emmeramsplatz</li> </ul>
<p><b>B4 Straßenraumparken schrittweise verlagern</b></p> <p>Das derzeitige Angebot von Straßenraumparken (ca. 2.700 Stellplätze) soll schrittweise reduziert und auf Parkmöglichkeiten in bestehenden Parkhäusern (effizientere Auslastung), auf neue Quartiersgaragen und auf öffentliche Parkplätze verlagert werden. Perspektivisch sollte das Parken im Straßenraum nur für Mobilitätsbeeinträchtigte, Taxis, CarSharing und für Lieferfahrzeuge möglich sein.</p> <p><b>LZ 7, 13</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Best-Practice Beispiele sollen als Zielwerte dienen</li> </ul>	<p>      </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Für Anwohner gibt es schon zu wenig Parkplätze (3 Parkausweise auf 1 Parkplatz)</li> </ul>

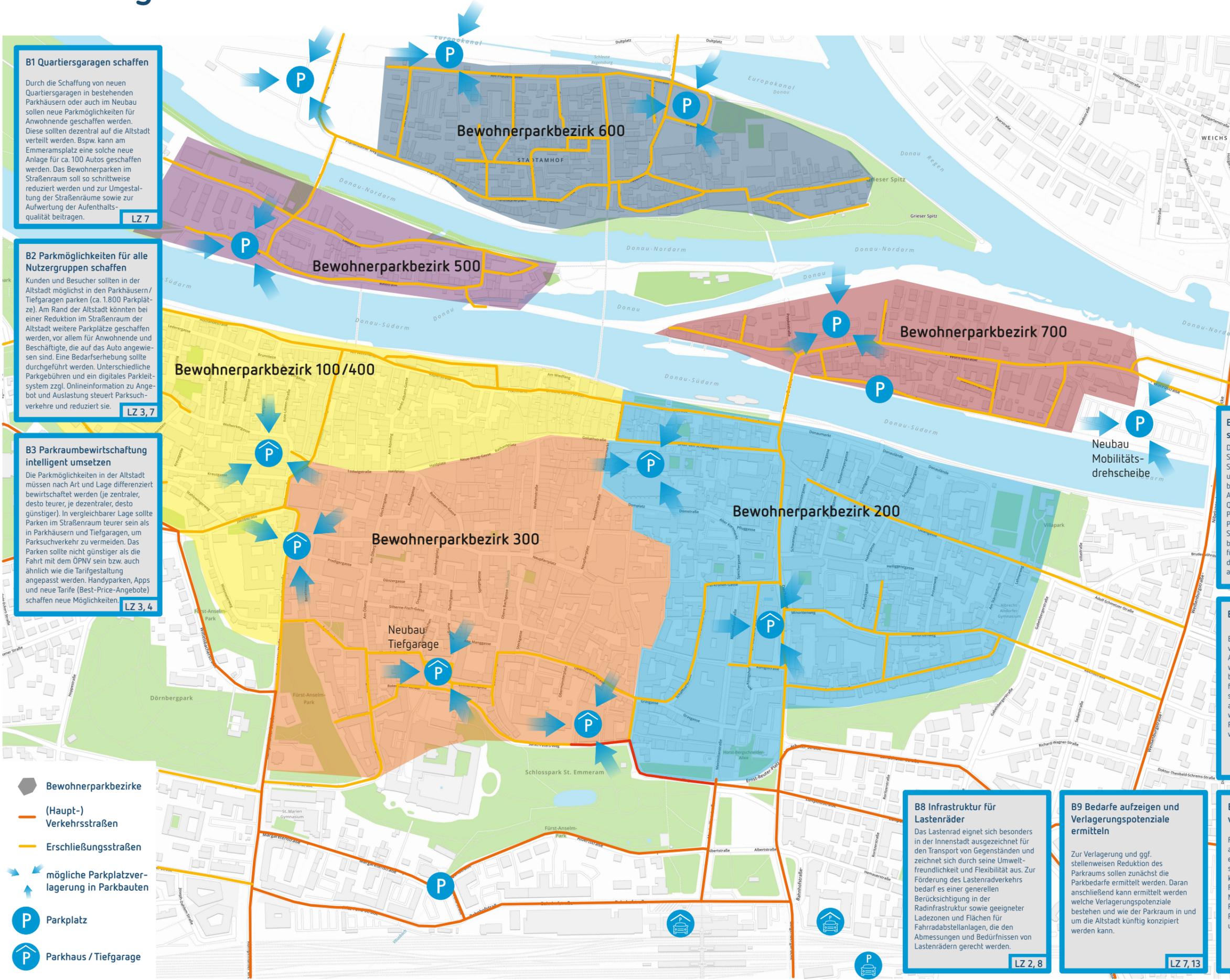
Handlungsansatz	Anmerkungen der Teilnehmenden	Bewertung der Teilnehmenden
<p><b>B5 Integrierte Behindertenparkplätze</b></p> <p>Trotz einer allgemeinen Reduktion von Parkplätzen im Straßenraum dürfen Behindertenparkplätze nicht verschwinden. Sie sollen dezentral in der Altstadt verteilt sein um geringe Distanzen zu allen Zielen zu ermöglichen. Die entsprechenden Zugangsberechtigungen für Besitzer eines Behindertenausweises sind zu gewähren. Der bestehende Konflikt mit dem Lieferverkehr soll durch Ladezonen reduziert werden.</p> <p style="text-align: right;"><b>LZ 6</b></p>		 
<p><b>B6 Parkleitsystem verbessern</b></p> <p>Ein verbessertes Parkleitsystem verringert Parksuchverkehre, da Autofahrende angezeigt bekommen, welche Parkplätze frei und welche belegt sind. Durch die Anzeige von freien Parkplätzen finden Suchende schneller einen Parkplatz und die ausgewiesenen Parkierungsanlagen werden im Gegensatz zu den Parkständen im öffentlichen Raum verstärkt genutzt.</p> <p style="text-align: right;"><b>LZ 4, 14</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bekanntheit sollte erhöht werden -&gt; Vermarktung und Werbung für Parkangebote sollte verstärkt werden</li> </ul>	   <ul style="list-style-type: none"> <li>• Smart City Potenziale nutzen</li> </ul>
<p><b>B7 Sharing-Angebote erweitern</b></p> <p>Viele Anwohnende nutzen ihre Autos nur am Wochenende oder zu besonderen Anlässen. Car-Sharing kann hier eine gute Alternative sein. Hier sollten gezielte Angebote für Anwohnende geschaffen werden. Des Weiteren können Sharing-Angebote bei Fahr- und Lastenrädern sowie bei E-Scootern geschaffen werden, die die spontane Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel erleichtern können.</p> <p style="text-align: right;"><b>LZ 3, 7</b></p>		  
<p><b>B8 Infrastruktur für Lastenräder</b></p> <p>Das Lastenrad eignet sich besonders in der Innenstadt ausgezeichnet für den Transport von Gegenständen und zeichnet sich durch seine Umweltfreundlichkeit und Flexibilität aus. Zur Förderung des Lastenradverkehrs bedarf es einer generellen Berücksichtigung in der Radinfrastruktur sowie geeigneter Ladezonen und Flächen für Fahrradabstellanlagen, die den Abmessungen und Bedürfnissen von Lastenrädern gerechtwerden.</p> <p style="text-align: right;"><b>LZ 2, 8</b></p>		 

Handlungsansatz	Anmerkungen der Teilnehmenden	Bewertung der Teilnehmenden
<b>Jeweilige Bedarfe aufzeigen und Potenziale der Verlagerung ermitteln</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anhand von Beispielen</li> </ul>	 
<b>Parkraumkontrolle verschärfen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kontrolle ist ein wichtiges Handlungsfeld</li> </ul>	 
<b>Mehr Werbung und Kommunikation -&gt; Erreichbarkeitsinformation</b>		 

**Allgemeine Hinweise der Teilnehmenden:**

- Kein Schwarz und Weiß im Denken, Sorgen der Einzelhändler sollten berücksichtigt werden
- Ein schrittweises Vorgehen ist sinnvoll / Orientierung an guten Beispielen anderer Städte
- Das Plus der Altstadt ist die Verweilqualität, diese gilt es zu stärken

# Handlungsansätze zum Parken



**B1 Quartiersgaragen schaffen**  
 Durch die Schaffung von neuen Quartiersgaragen in bestehenden Parkhäusern oder auch im Neubau sollen neue Parkmöglichkeiten für Anwohnende geschaffen werden. Diese sollten dezentral auf die Altstadt verteilt werden. Bspw. kann am Emmeramsplatz eine solche neue Anlage für ca. 100 Autos geschaffen werden. Das Bewohnerparken im Straßenraum soll so schrittweise reduziert werden und zur Umgestaltung der Straßenräume sowie zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität beitragen. **LZ 7**

**B2 Parkmöglichkeiten für alle Nutzergruppen schaffen**  
 Kunden und Besucher sollten in der Altstadt möglichst in den Parkhäusern/ Tiefgaragen parken (ca. 1.800 Parkplätze). Am Rand der Altstadt könnten bei einer Reduktion im Straßenraum der Altstadt weitere Parkplätze geschaffen werden, vor allem für Anwohnende und Beschäftigte, die auf das Auto angewiesen sind. Eine Bedarfserhebung sollte durchgeführt werden. Unterschiedliche Parkgebühren und ein digitales Parkleitsystem zzgl. Onlineinformation zu Angebot und Auslastung steuert Parksuchverkehre und reduziert sie. **LZ 3, 7**

**B3 Parkraumbewirtschaftung intelligent umsetzen**  
 Die Parkmöglichkeiten in der Altstadt müssen nach Art und Lage differenziert bewirtschaftet werden (je zentraler, desto teurer, je dezentraler, desto günstiger). In vergleichbarer Lage sollte Parken im Straßenraum teurer sein als in Parkhäusern und Tiefgaragen, um Parksuchverkehr zu vermeiden. Das Parken sollte nicht günstiger als die Fahrt mit dem ÖPNV sein bzw. auch ähnlich wie die Tarifgestaltung angepasst werden. Handyparken, Apps und neue Tarife (Best-Price-Angebote) schaffen neue Möglichkeiten. **LZ 3, 4**

**B8 Infrastruktur für Lastenräder**  
 Das Lastenrad eignet sich besonders in der Innenstadt ausgezeichnet für den Transport von Gegenständen und zeichnet sich durch seine Umweltfreundlichkeit und Flexibilität aus. Zur Förderung des Lastenradverkehrs bedarf es einer generellen Berücksichtigung in der Radinfrastruktur sowie geeigneter Ladezonen und Flächen für Fahrradabstellanlagen, die den Abmessungen und Bedürfnissen von Lastenrädern gerecht werden. **LZ 2, 8**

**B9 Bedarfe aufzeigen und Verlagerungspotenziale ermitteln**  
 Zur Verlagerung und ggf. stellenweisen Reduktion des Parkraums sollen zunächst die Parkbedarfe ermittelt werden. Daran anschließend kann ermittelt werden welche Verlagerungspotenziale bestehen und wie der Parkraum in und um die Altstadt künftig konzipiert werden kann. **LZ 7, 13**

**B10 Parkraumkontrollen verschärfen**  
 Falschparkvorgänge führen dazu, dass andere Verkehrsträger gestört und eingeschränkt werden. Entsprechend sollen regelmäßige Kontrollen und konsequentes Ahnden dazu führen, Falschparkvorgänge zu reduzieren. Möglichst eindeutige und einheitliche Regelungen und Kommunikation der Regelungen sollen begleitend wirken und die Reduktion unterstützen. **LZ 7, 8**

**B11 Mehr Werbung und Kommunikation**  
 Die Maßnahmen zur Verlagerung und Reduktion des Parkraums aber auch zur sonstigen Verkehrsberuhigung der Altstadt sind der Öffentlichkeit entsprechend zu kommunizieren. So sind Erreichbarkeitsinformationen und Veränderungen offensiv zu bewerben, um eine erfolgreiche Umsetzung und Nutzung durch Altstadtfaktoren zu gewährleisten. Entsprechende personelle Ressourcen für diese Aufgaben sollten bereitgestellt werden. **LZ 3**

## Ausrichtung des Themenfeldes: Parken in der Altstadt neu ordnen

Für die jeweiligen Nutzergruppen (Anwohnende, Besucher und Kunden, Beschäftigte, Lieferanten) sollen spezifische - möglichst konzentrierte - Parkangebote, wie z.B. die Mobilitätsdrehscheibe, geschaffen werden. So soll einerseits die Erreichbarkeit der Altstadt gewährleistet bleiben, andererseits aber der Verkehr innerhalb reduziert werden. Das Parken im Straßenraum (derzeit ca. 2.700 Stellplätze) kann sukzessive durch das Bereitstellen von Bewohnerstellplätzen auf Sammelparkplätzen oder in Teilen der Parkhäuser kompensiert werden.

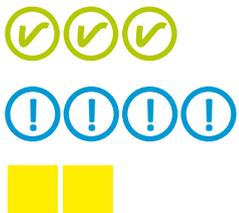
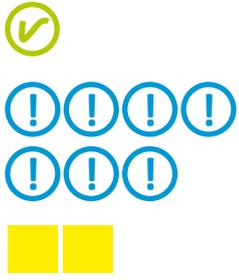
**B4 Straßenraumparken schrittweise verlagern**  
 Das derzeitige Angebot von Straßenraumparken (ca. 2.700 Stellplätze) soll schrittweise reduziert und auf Parkmöglichkeiten in bestehenden Parkhäusern (effizientere Auslastung), auf neue Quartiersgaragen und auf öffentliche Parkplätze verlagert werden. Perspektivisch sollte das Parken im Straßenraum nur für Mobilitätsbeeinträchtigte, Taxis, Carsharing und für Lieferfahrzeuge möglich sein. In der Realisierung soll eine Orientierung an anderen Städten erfolgen. **LZ 7, 13**

**B5 Integrierte Behindertenparkplätze**  
 Trotz einer allgemeinen Reduktion von Parkplätzen im Straßenraum dürfen Behindertenparkplätze nicht verschwinden. Sie sollen dezentral in der Altstadt verteilt sein um geringe Distanzen zu allen Zielen zu ermöglichen. Die entsprechenden Zugangsberechtigungen für Besitzer eines Behindertenausweises sind zu gewähren. Der bestehende Konflikt mit dem Lieferverkehr soll durch Ladezonen reduziert werden. **LZ 6**

**B6 Parkleitsystem verbessern**  
 Ein verbessertes Parkleitsystem verringert Parksuchverkehre, da Autofahrer angezeigt bekommen, welche Parkplätze frei und welche belegt sind. Durch die Anzeige von freien Parkplätzen finden Suchende schneller einen Parkplatz und die ausgewiesenen Parkierungsanlagen werden im Gegensatz zu den Parkständen im öffentlichen Raum verstärkt genutzt. **LZ 4, 14**

**B7 Sharing-Angebote erweitern**  
 Viele Anwohnende nutzen ihre Autos nur am Wochenende oder zu besonderen Anlässen. Car-Sharing kann hier eine gute Alternative sein. Hier sollten gezielte Angebote für Anwohnende geschaffen werden. Des Weiteren können Sharing-Angebote bei Fahr- und Lastenrädern sowie bei E-Scootern geschaffen werden, die die spontane Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel erleichtern können. **LZ 3, 7**

## Thementisch III: Radverkehr und Sharingangebote

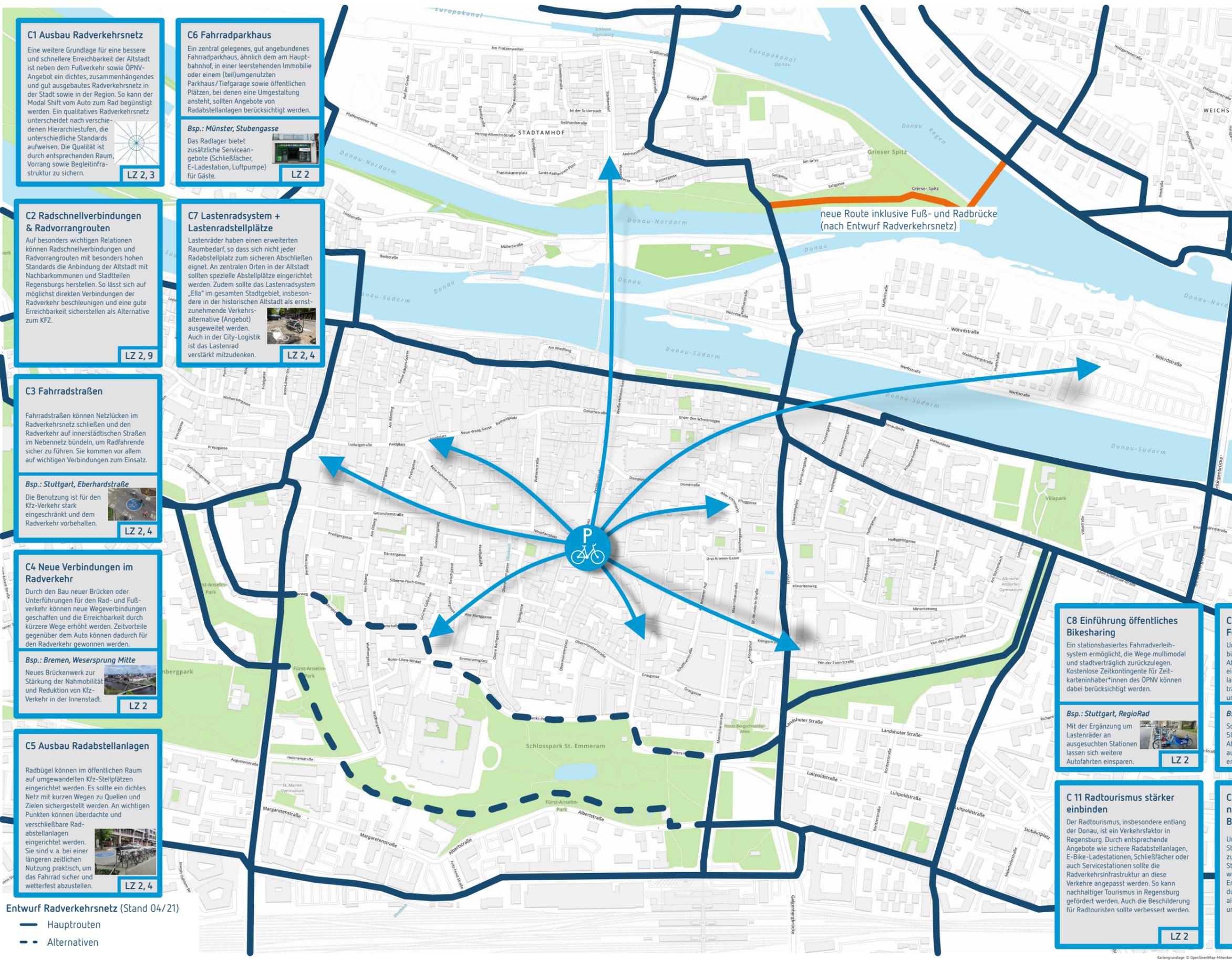
Handlungsansatz	Anmerkungen der Teilnehmenden	Bewertung der Teilnehmenden
<p><b>C1 Ausbau Radverkehrsnetz</b></p> <p>Eine weitere Grundlage für eine bessere und schnellere Erreichbarkeit der Altstadt, ist neben dem Fußverkehr sowie ÖPNV-Angebot, ein dichtes, zusammenhängendes und gut ausgebautes Radverkehrsnetz in der Stadt sowie in der Region. So kann der Modal Shift vom Auto zum Rad begünstigt werden. Ein qualitatives Radverkehrsnetz unterscheidet nach verschiedenen Hierarchiestufen, die unterschiedliche Standards aufweisen.</p>  <p>LZ 2, 3</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Qualität des Radverkehrsnetzes ist sicherzustellen anhand exklusiven Platzes, Vorrang vor anderen Verkehrsträgern, entsprechender Signalschaltung, sicherer Führung und Querung, Reinigung und weiterer Infrastruktur wie Haltegriffen an Ampeln oder schrägen Mülleimern</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>Im Zweifelsfall ist das Rad dem MIV in der Infrastruktur vorzuziehen</li> <li>Radwege sind sauber zu halten um ihre Nutzung sicherzustellen</li> </ul>
<p><b>C2 Radschnellverbindungen &amp; Radvorrangrouten</b></p> <p>Auf besonders wichtigen Relationen können Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten mit besonders hohen Standards die Anbindung der Altstadt mit Nachbarkommunen und Stadtteilen Regensburgs herstellen. So lässt sich auf möglichst direkten Verbindungen der Radverkehr beschleunigen und eine gute Erreichbarkeit sicherstellen. So lässt sich auf möglichst direkten Verbindungen der Radverkehr beschleunigen und eine gute Erreichbarkeit sicherstellen als Alternative zum KFZ.</p> <p>LZ 2, 9</p>		
<p><b>C3 Fahrradstraßen</b></p> <p>Fahrradstraßen können Netzlücken im Radverkehrsnetz schließen und den Radverkehr auf innerstädtischen Straßen im Nebennetz bündeln, um Radfahrende sicher zu führen. Sie kommen vor allem auf wichtigen Verbindungen zum Einsatz.</p> <p><i>Bsp.: Stuttgart, Eberhardstraße</i></p> <p>Die Benutzung ist für den Kfz-Verkehr stark eingeschränkt und dem Radverkehr vorbehalten.</p>  <p>LZ 2, 4</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Es ist zu prüfen ob auch für Fußgänger Vorrang ermöglicht werden kann</li> <li>Die allgemeine Verkehrssicherheit ist auf Fahrradstraßen sicherzustellen</li> <li>Kontrollen und Sperrung sind durchzuführen</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>Darf keine dauerhafte Ersatzlösung für echte Infrastruktur sein</li> </ul>

Handlungsansatz	Anmerkungen der Teilnehmenden	Bewertung der Teilnehmenden
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Rücksichtslose Fahrradfahrer sind mit einer Fahrradpolizei zu bremsen</li> </ul>
<p><b>C4 Neue Verbindungen im Radverkehr</b></p> <p>Durch den Bau neuer Brücken oder Unterführungen für den Rad- und Fußverkehr, können neue Wegeverbindungen geschaffen und die Erreichbarkeit durch kürzere Wege erhöht werden. Zeitvorteile gegenüber dem Auto können dadurch für den Radverkehr gewonnen werden.</p> <p><i>Bsp.: Bremen, Wesersprung Mitte</i></p> <p>Neues Brückenwerk zur Stärkung der Nahmobilität und Reduktion von Kfz-Verkehr in der Innenstadt.</p>  <p>LZ 2</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Alte Idee der West-Ost-Trasse für Fuß- &amp; Radverkehr ist weiterzuerfolgen</li> </ul>	   <ul style="list-style-type: none"> <li>Bisher zu wenig geplant und umgesetzt =&gt; Multiplaner planen und umsetzen</li> </ul>
<p><b>C5 Ausbau Radabstellanlagen</b></p> <p>Radbügel können im öffentlichen Raum auf umgewandelten Kfz-Stellplätzen eingerichtet werden. Es sollte ein dichtes Netz mit kurzen Wegen zu Quellen und Zielen sichergestellt werden. An wichtigen Punkten können überdachte und ggf. verschließbare Radabstellanlagen eingerichtet werden. Sie sind v. a. bei einer längeren zeitlichen Nutzung praktisch, um das Fahrrad sicher und wetterfest abzustellen.</p>  <p>LZ 2, 4</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gute und sichere Radabstellanlagen für Bewohner sollten inkludiert werden</li> <li>An zentralen Orten sollen geschlossene Lastenradabstellanlagen geschaffen werden</li> </ul>	   <ul style="list-style-type: none"> <li>An allen Bahnhöfen im RVV-Gebiet abschließbare Radabstellanlagen</li> </ul>
<p><b>C6 Fahrradparkhaus</b></p> <p>Ein zentral gelegenes, gut angebundenes Fahrradparkhaus, ähnlich dem am Hauptbahnhof, in einer leerstehenden Immobilie oder einem (teil)umgenutzten Parkhaus/Tiefgarage sowie öffentlichen Plätzen bei denen eine Umgestaltung ansteht, sollten Angebote von Radabstellanlagen berücksichtigt werden.</p> <p><i>Bsp.: Münster, Stubengasse</i></p> <p>Das Radlager bietet zusätzliche Serviceangebote (Schließfächer, E-Ladestation, Luftpumpe) für Gäste.</p>  <p>LZ 2</p>		 

Handlungsansatz	Anmerkungen der Teilnehmenden	Bewertung der Teilnehmenden
<p><b>C7 Lastenradsystem + Lastenradstellplätze</b></p> <p>Lastenräder haben einen erweiterten Raumbedarf, so dass sich nicht jeder Radabstellplatz zum sicheren Abschließen eignet. An zentralen Orten in der Altstadt sollten spezielle Abstellplätze eingerichtet werden. Zudem sollte das Lastenradsystem „Ella“ im gesamten Stadtgebiet, insbesondere in der historischen Altstadt</p>  <p style="text-align: right;"><b>LZ 2, 4</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lastenräder sollen als Alternative in der City-Logistik verstärkt Berücksichtigung finden</li> <li>• Neben gewerblicher Nutzung (zeitlich beschränkt) sollte auch eine Nutzung durch Anwohnende mitgedacht werden</li> </ul>	
<p><b>C8 Einführung öffentliches Bikesharing</b></p> <p>Ein stationsbasiertes Fahrradverleihsystem ermöglicht, die Wege multimodal und stadtverträglich zurückzulegen. Kostenlose Zeitkontingente für Zeitkarteninhaber*innen des ÖPNV können dabei berücksichtigt werden.</p> <p><i>Bsp.: Stuttgart, RegioRad</i></p> <p>Mit der Ergänzung um Lastenräder an ausgesuchten Stationen, lassen sich weitere Autofahrten einsparen.</p>  <p style="text-align: right;"><b>LZ 2</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auch Car-Sharing sollte für Wege außerhalb der Stadt ausgebaut werden</li> </ul>	
<p><b>C9 E-Roller-Abstellflächen u. Festlegung als Sondernutzung</b></p> <p>Um die E-Roller besser zu ordnen und bündeln, können markierte und virtuelle Abstellflächen eingerichtet werden. Über eine Ausweisung als Sondernutzung lassen sich die E-Roller auf ein stadverträgliches Maß begrenzen, um Angebot und Nachfrage im Gleichgewicht zu halten.</p> <p><i>Bsp.: Düsseldorf, Innenstadt</i></p> <p>Sondernutzungsgebühr von 50 Euro pro Gerät und Jahr. Abstellen nur auf ausgewiesenen Flächen erlaubt.</p>  <p style="text-align: right;"><b>LZ 2</b></p>		
<p><b>C 10 Integrierte App für alle Mobilitätsangebote</b></p> <p>Mithilfe einer integrierten App für alle Mobilitätsangebote können Sharing-Dienste wie E-Roller und Leihräder gebündelt und so die Multimodalität gefördert werden. Wegeketten mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln werden erleichtert und die Fahrzeit und Kosten können für die einzelnen Mobilitätsangebote transparent aufgezeigt werden. Im Idealfall sollte diese App, die verkehrlich naheliegendste Alternative vorschlagen (z.B. Vorauswahl/ Vorschlag des Verkehrsmittels) je nach Einzugsbereich sowie Quelle und Ziel.</p> <p style="text-align: right;"><b>LZ 2</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Über eine App sollten Dienste wie die Buchung, Bezahlung und umfangreiche Informationen abgewickelt werden können</li> <li>• Dieser Handlungsansatz steht im Zusammenhang mit dem ersten Leitziel</li> </ul>	

Handlungsansatz	Anmerkungen der Teilnehmenden	Bewertung der Teilnehmenden
<p><b>C 11 Radtourismus stärker einbinden</b></p> <p>Der Radtourismus, insbesondere entlang der Donau, ist ein Verkehrsfaktor in Regensburg. Durch entsprechende Angebote wie sichere Radabstellanlagen, E-Bike-Ladestationen, Schließfächer oder auch Servicestationen sollte die Radverkehrsinfrastruktur an diese Verkehre angepasst werden. So kann nachhaltiger Tourismus in Regensburg gefördert werden.</p> <p style="text-align: right;">LZ 2</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes sollten angeboten werden, z.B. an Gaststätten und weiteren Zielpunkten von Fahrradtourismus</li> <li>• Die Beschilderung ist für Radtouristen zu verbessern</li> </ul>	  
<p><b>Bewertung / Einordnung der tatsächlichen Straßennutzung &amp; Anpassung an die jeweiligen Bedarfe</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wer nutzt die Straßenräume wirklich?</li> </ul>	  
<p><b>Gute Angebote schaffen um Durchgangsverkehr zu vermeiden</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ansprechende Routen</li> <li>• Mehr Platz durch Reduktion des MIV verfügbar</li> </ul>	     

# Handlungsansätze zum Radverkehr und Sharingangeboten



**C1 Ausbau Radverkehrsnetz**  
 Eine weitere Grundlage für eine bessere und schnellere Erreichbarkeit der Altstadt ist neben dem Fußverkehr sowie ÖPNV-Angebot ein dichtes, zusammenhängendes und gut ausgebautes Radverkehrsnetz in der Stadt sowie in der Region. So kann der Modal Shift vom Auto zum Rad begünstigt werden. Ein qualitatives Radverkehrsnetz unterscheidet sich nach verschiedenen Hierarchiestufen, die unterschiedliche Standards aufweisen. Die Qualität ist durch entsprechenden Raum, Vorrang sowie Begleitinfrastruktur zu sichern. **LZ 2, 3**

**C6 Fahrradparkhaus**  
 Ein zentral gelegenes, gut angebundenes Fahrradparkhaus, ähnlich dem am Hauptbahnhof, in einer leerstehenden Immobilie oder einem (teil)umgenutzten Parkhaus/Tiefgarage sowie öffentlichen Plätzen, bei denen eine Umgestaltung ansteht, sollten Angebote von Radabstellanlagen berücksichtigt werden.  
**Bsp.: Münster, Stubengasse**  
 Das Radlager bietet zusätzliche Serviceangebote (Schließfächer, E-Ladestation, Luftpumpe) für Gäste. **LZ 2**

**C2 Radschnellverbindungen & Radvorrangrouten**  
 Auf besonders wichtigen Relationen können Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten mit besonders hohen Standards die Anbindung der Altstadt mit Nachbarkommunen und Stadtteilen Regensburgs herstellen. So lässt sich auf möglichst direkten Verbindungen der Radverkehr beschleunigen und eine gute Erreichbarkeit sicherstellen als Alternative zum KFZ. **LZ 2, 9**

**C7 Lastenradsystem + Lastenradstellplätze**  
 Lastenräder haben einen erweiterten Raumbedarf, so dass sich nicht jeder Radabstellplatz zum sicheren Abschließen eignet. An zentralen Orten in der Altstadt sollten spezielle Abstellplätze eingerichtet werden. Zudem sollte das Lastenradsystem „Ella“ im gesamten Stadtgebiet, insbesondere in der historischen Altstadt als erstzunehmende Verkehrsalternative (Angebot) ausgeweitet werden. Auch in der City-Logistik ist das Lastenrad verstärkt mitzudenken. **LZ 2, 4**

**C3 Fahrradstraßen**  
 Fahrradstraßen können Netzlücken im Radverkehrsnetz schließen und den Radverkehr auf innerstädtischen Straßen im Nebennetz bündeln, um Radfahrende sicher zu führen. Sie kommen vor allem auf wichtigen Verbindungen zum Einsatz.  
**Bsp.: Stuttgart, Eberhardstraße**  
 Die Benutzung ist für den Kfz-Verkehr stark eingeschränkt und dem Radverkehr vorbehalten. **LZ 2, 4**

**C4 Neue Verbindungen im Radverkehr**  
 Durch den Bau neuer Brücken oder Unterführungen für den Rad- und Fußverkehr können neue Wegeverbindungen geschaffen und die Erreichbarkeit durch kürzere Wege erhöht werden. Zeitvorteile gegenüber dem Auto können dadurch für den Radverkehr gewonnen werden.  
**Bsp.: Bremen, Wesersprung Mitte**  
 Neues Brückenwerk zur Stärkung der Nahmobilität und Reduktion von Kfz-Verkehr in der Innenstadt. **LZ 2**

**C5 Ausbau Radabstellanlagen**  
 Radbügel können im öffentlichen Raum auf umgewandelten Kfz-Stellplätzen eingerichtet werden. Es sollte ein dichtes Netz mit kurzen Wegen zu Quellen und Zielen sichergestellt werden. An wichtigen Punkten können überdachte und verschließbare Radabstellanlagen eingerichtet werden. Sie sind v. a. bei einer längeren zeitlichen Nutzung praktisch, um das Fahrrad sicher und wetterfest abzustellen. **LZ 2, 4**

Entwurf Radverkehrsnetz (Stand 04/21)  
 — Haupttrouten  
 - - Alternativen

neue Route inklusive Fuß- und Radbrücke (nach Entwurf Radverkehrsnetz)

## Ausrichtung des Themenfeldes:

Die dargestellten Handlungsansätze stärken die Erreichbarkeit der Altstadt durch den Radverkehr. Ein attraktives und sicheres Radinfrastrukturangebot trägt mit einem engmaschigen und zusammenhängenden Netz dem zukünftigen erhöhten Radverkehrsaufkommen Rechnung. Die Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr in der Altstadt sollen durch attraktive Alternativrouten für den Radverkehr reduziert werden. Gute und sichere Radabstellmöglichkeiten (für unterschiedliche Arten von Rädern) an verschiedenen zentralen Orten ermöglichen ein sicheres Abstellen der Fahrräder.

Zusätzliche und flächendeckende Angebote an Sharing-Diensten (Car-Sharing, Lastenräder, E-Bikes und E-Scooter) können eine tatsächliche Alternative zum ÖPNV-Angebot und individuellen PKW darstellen. Verkehre können umweltgerecht, stadtverträglich und emissionsarm abgewickelt werden.

**C8 Einführung öffentliches Bikesharing**  
 Ein stationsbasiertes Fahrradverleihsystem ermöglicht, die Wege multimodal und stadtverträglich zurückzulegen. Kostenlose Zeitkontingente für Zeitkarteninhaber\*innen des ÖPNV können dabei berücksichtigt werden.  
**Bsp.: Stuttgart, RegioRad**  
 Mit der Ergänzung um Lastenräder an ausgesuchten Stationen lassen sich weitere Autofahrten einsparen. **LZ 2**

**C9 E-Roller-Abstellflächen u. Festlegung als Sondernutzung**  
 Um die E-Roller besser zu ordnen und zu bündeln, können markierte und virtuelle Abstellflächen eingerichtet werden. Über eine Ausweisung als Sondernutzung lassen sich die E-Roller auf ein stadtvträgliches Maß begrenzen, um Angebot und Nachfrage im Gleichgewicht zu halten.  
**Bsp.: Düsseldorf, Innenstadt**  
 Sondernutzungsgebühr von 50 Euro pro Gerät und Jahr. Abstellen nur auf ausgewiesenen Flächen erlaubt. **LZ 2**

**C10 Integrierte App für alle Mobilitätsangebote**  
 Mithilfe einer integrierten App für alle Mobilitätsangebote können Sharing-Dienste wie E-Roller und Leihräder gebündelt und so die Multimodalität gefördert werden. Wegeketten mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln werden erleichtert und die Fahrzeit und Kosten können für die einzelnen Mobilitätsangebote transparent aufgezeigt werden. Im Idealfall sollte diese App, die verkehrlich naheliegendste Alternative vorschlagen (z.B. Vorauswahl/Vorschlag des Verkehrsmittels) je nach Einzugsbereich sowie Quelle und Ziel. **LZ 2**

**C11 Radtourismus stärker einbinden**  
 Der Radtourismus, insbesondere entlang der Donau, ist ein Verkehrsfaktor in Regensburg. Durch entsprechende Angebote wie sichere Radabstellanlagen, E-Bike-Ladestationen, Schließfächer oder auch Servicestationen sollte die Radverkehrsinfrastruktur an diese Verkehre angepasst werden. So kann nachhaltiger Tourismus in Regensburg gefördert werden. Auch die Beschilderung für Radtouristen sollte verbessert werden. **LZ 2**

**C12 Bewertung und Einordnung der Straßennutzung & Bedarfsanpassung**  
 Um bedarfsgerechte Lösungen im Straßenraum anbieten zu können ist zunächst zu ermitteln, wie die einzelnen Straßenräume genutzt werden und welche Potenziale sie aufweisen. Entsprechende Erhebungen sollten durchgeführt werden und neben anderem als Grundlage für die Priorisierung der unterschiedlichen Verkehrsträger dienen. **LZ 3, 9**

**C13 Gute Angebote schaffen um Durchgangsverkehre zu vermeiden**  
 Um Durchgangsverkehre durch die Innenstadt zu vermeiden sind attraktive Alternativrouten zu schaffen. Grundlegend sind dafür eine qualitativ hochwertige Radverkehrsführung und eine gut ausgebaute Infrastruktur. Da der Radverkehr als umweltschonend gilt, sind möglichst direkte Routen für den Radverkehr zu priorisieren. Konfliktpotenziale mit anderen Verkehrsträgern sollten möglichst gering gehalten werden. **LZ 9, 10**

## Thematisch IV: Erschließung und Zugangsregelungen

Handlungsansatz	Anmerkungen der Teilnehmenden	Bewertung der Teilnehmenden
<p><b>D1 Durchgangsverkehr vermeiden</b></p> <p>Durchgangsverkehr durch die Altstadt sind zu vermeiden. Vor diesem Hintergrund ist ein klares Erschließungssystem zu entwickeln aus Verteilerstraßen, wie der Dr.-Martin-Luther-Straße oder der Schottenstraße. Für andere Straßen ist die Herabstufung in ihrer Funktion zu prüfen und die Durchfahrt für den Kfz-Verkehr zu unterbinden. So ist eine Nutzungsänderung in reine Erschließungsstraßen ohne Durchfahrtsmöglichkeit denkbar.</p> <p style="text-align: right;">LZ 3, 5</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Durchgangsverkehr am Donauufer (Keplerstraße) sollte vermieden werden</li> <li>• Durchfahrt an der Obermünsterstraße und am Sankt-Peters-Weg sollte vermieden werden</li> <li>• Eine digitale Zugangsregelung sollte angestrebt werden</li> </ul>	
<p><b>D2 Erschließungsschleifen</b></p> <p>Um Durchgangsverkehr in der Altstadt Regensburgs zu reduzieren, ist die Altstadt und ihre Parkmöglichkeiten jeweils durch Schleifen zu erreichen. Diese sind von den anderen Erschließungsschleifen abgekoppelt und nur an das umgebende Erschließungsnetz angebunden.</p> <p><b>Bsp. Nürnberg</b></p> <p>Die Erschließung in Nürnberg erfolgt über Verkehrssektoren, die jeweils über Erschließungsschleifen angebunden werden.</p>  <p style="text-align: right;">LZ 5, 14</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anwohnerparkplätze sollen schrittweise auf Quartiersgaragen verlagert werden</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ost-West-Verbindungen (Gesandtenstraße, Keplerstraße, etc.) komplett autofrei</li> </ul>
<p><b>D3 Neue Regelungen für Wohnverkehrsstraßen</b></p> <p>Wohnverkehrsstraßen sollen verstärkt den Anwohnenden vorbehalten sein und der Zufahrt zu privaten Stellplätzen dienen. Darüber hinaus ist eine Nutzung nur in Ausnahmefällen (z.B. Rettungseinsätze oder Handwerkerverkehr) oder mit einer zeitlichen Beschränkung zulässig (z.B. Lieferverkehr). Eine baulich niederschwellige Gestaltung fördert das Miteinander der Verkehrsträger. Eine Verringerung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 20 zum verträglichen Nebeneinander ist zu prüfen.</p> <p style="text-align: right;">LZ 3, 11</p>		

Handlungsansatz	Anmerkungen der Teilnehmenden	Bewertung der Teilnehmenden
<p><b>D4 Zentrale Fußgängerbereiche ausweiten</b></p> <p>Im Zentrum ist eine klare Priorität für den Fußverkehr gegenüber anderen Verkehrsträgern zu schaffen. Vor diesem Hintergrund sollen zentrale Fußgängerbereiche ausgeweitet werden, insbesondere auf Achsen wo er bereits aktuell deutlich gegenüber anderen Verkehren dominiert. Die Ausnutzung bestehender Sondernutzungen (z.B. für Hotelgäste) untergräbt den ursprünglichen Charakter der Fußgängerzone. Nur in Ausnahmefällen (z.B. Rettungskräfte) oder in eng vorgegebenem Zeitrahmen (z.B. Lieferverkehr) sind Sonderverkehre zulässig.</p> <p style="text-align: right;"><b>LZ 2,10</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Für Fußgängerzonen sollen stringente Regelungen gelten</li> <li>• Wohnverkehrsstraßen sollen teilweise zu Fußgängerzonen werden auch um den Lieferverkehr regulieren zu können</li> </ul>	<p>        </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Angst, dass der Mut fehlt das umzusetzen</li> </ul>
<p><b>D5 Bauliche Zufahrtsbeschränkung</b></p> <p>Ein Pollersystem kann die Zufahrt baulich beschränken. Über bspw. eine Kennzeichenerkennung können Berechtigte die zugangsbeschränkten Bereiche anfahren. Auch eine zeitliche Beschränkung ist möglich. Zudem kann eine bauliche Umgestaltung als Shared Space oder Bevorrechtigung der Fußgänger (z.B. Aufpflasterungen) unterstützen.</p> <p><b>Pollersystem Salzburg</b></p> <p>In drei Stufen (1. fixe Durchfahrtsperre; 2. zeitlich beschränkte Durchfahrtsperre; 3. Zufahrtsmöglichkeit für Berechtigte) erfolgt eine Zugangsregelung zur Fußgängerzone mittels Pollern.</p> <p style="text-align: right;"><b>LZ 3,6,10</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kurzfristig sollen Parkplätze im öffentlichen Raum Bewohnern (sowie Sonderparkplätze) zugewiesen werden und Parkplätze in Parkbauten Besuchern</li> </ul>	<p>           </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bauchschmerzen dabei, wenn die Mobilitätsdreh-scheibe Stell-plätze in der Altstadt großenteils ersetzt</li> </ul>
<p><b>D6 Verkehrsberuhigung durch Geschwindigkeitsreduktion</b></p> <p>Ein störungsreduziertes Miteinander der Verkehrsträger kann durch eine Angleichung der Geschwindigkeit erreicht werden. Auch auf Erschließungsstraßen sollte verstärkt Tempo 30 oder Tempo 20 eingeführt werden.</p> <p><b>Neue Straße Ulm</b></p> <p>Geschwindigkeitsreduktion und eine baulich niederschwellige Gestaltung führen zu einer Verkehrsberuhigung.</p>  <p style="text-align: right;"><b>LZ 14</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherheit hat Vorrang vor Geschwindigkeit</li> </ul>	<p>        </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sorge, dass die verschiedenen Gruppen (Bewohner, Gäste, Kunden, Besucher, Sonstige) nicht</li> </ul>

Handlungsansatz	Anmerkungen der Teilnehmenden	Bewertung der Teilnehmenden
		ausreichend differenziert berücksichtigt werden
<p><b>D7 System zur emissionsarmen Zustellung</b></p> <p>Durch ein System von Mikro-Hubs am Altstadtrand wird eine Paketzustellung auf der letzten Meile mit Lastenrädern gefördert. Auch Lieferverkehre können darüber abgewickelt werden und außerhalb der Lieferzeiten erfolgen. Durch Paketstationen können zudem Lieferfahrten reduziert werden.</p> <p><b>Bsp. Mikrodepot in Dortmund</b></p> <p>Ein Mikro-Hub am Innenstadtrand Dortmunds ermöglicht eine Lastenradzustellung. Den Mikro-Hub teilen sich mehrere Anbieter.</p>  <p style="text-align: right;"><b>LZ 8</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Neben einem System zur Verteilung von Sendungen sollten auch Packstationen für Privatkunden weiter ausgebaut werden.</li> </ul>	<p>✓ ✓ ✓</p> <p>!</p> <p>■</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Handwerker müssen gesonderte Zufahrtsberechtigung haben und betrachtet werden</li> </ul>
<p><b>D8 Verstärkte Kontrollen und Information</b></p> <p>In einer unzulässigen Durchfahrt durch Wohnverkehrsstraßen in der Altstadt Regensburgs, auch durch den Lieferverkehr, werden Verstöße wahrgenommen. Verstärkte Routinekontrollen sollen die Einhaltung der zeitlichen und räumlichen Beschränkungen fördern, insbesondere in der Fußgängerzone. Eine Informationskampagne zu veränderten Regelungen der Wohnverkehrsstraßen und der Sonderzufahrtsberechtigungen sowie zu alternativen Angeboten wie P+R-Möglichkeiten soll präventiv wirken und die Anzahl an Verstößen senken.</p> <p style="text-align: right;"><b>LZ 6, 8</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lieferzeiten können nach Antriebsart und Fahrzeuggröße differenziert werden um störungsarme Verkehre zu fördern</li> <li>Lieferzeitbeschränkungen sollten auch für Wohnverkehrsstraßen ausgeweitet werden</li> <li>Kontrollen sollten sich auf alle Teilsegmente des Lieferverkehrs beziehen</li> </ul>	<p>✓ ✓</p> <p>! ! ! !</p> <p>! ! !</p>
<p><b>D9 Konfliktreduktion durch Vorzugswege</b></p> <p>Um die Konflikte zwischen Verkehrsträgern zu reduzieren, gilt es vor allem im Altstadtzugang Achsen mit Priorität für die einzelnen Verkehrsträger zu entwickeln. Für die Straßenzüge und Plätze ist eine klare Priorisierung mit Fokus auf der Erschließung oder den Aufenthalt zu entwickeln. Entsprechend ist der Straßenraum aufzuteilen und zu gestalten. Stadtverträglicher ÖPNV ist vor dem Hintergrund der guten Erreichbarkeit zu integrieren und störungsarm abzuwickeln.</p> <p style="text-align: right;"><b>LZ 9, 13</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Radverkehrsachsen sollen eingeführt werden</li> <li>Mehr und sichere Radabstellanlagen sollen in der Altstadt entstehen und durch Erschließungswege angefahren werden können</li> </ul>	<p>✓</p>

Handlungsansatz	Anmerkungen der Teilnehmenden	Bewertung der Teilnehmenden
<p><b>D10 Ladezonenmanagement</b></p> <p>Zur Abwicklung des Lieferverkehrs sollen verstärkt Ladezonen ausgewiesen werden auf denen sich der Liefer- und nach Möglichkeit auch der Handwerkerverkehr konzentriert. Ein digitales Ladezonensystem ermöglicht den Nutzenden zusätzlich die aktuelle Belegung einzusehen.</p> <p><i>Ladezonenmanagement Bilbao</i></p> <p>Anhand einer App können Nutzende einsehen welche Ladezonen gerade belegt sind und ihre Routen entsprechend daran anpassen. Suchverkehre können so reduziert werden.</p> <p style="text-align: right;"><b>LZ 8</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Handverkehrsverkehr ist explizit zu berücksichtigen; Für ihn sind andere Regelungen zu finden als für den Lieferverkehr</li> <li>• Ladezonen sollten digital buchbar sein (ggf. verknüpft mit Zugangsbeschränkung)</li> <li>• Flexibel nutzbare Flächen für Handwerker aber auch weitere Altstadtnutzer</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Digitales Management auch für Behindertenstellplätze</li> <li>• Lieferzeiten sind strikt einzuhalten und zu kontrollieren</li> </ul>
<p><b>D11 ÖPNV in der Altstadt</b></p> <p>Der öffentliche Verkehr in der Altstadt ist als wichtige Alternative zum Individualverkehr weiterzuentwickeln. Die emissionsarmen Angebote in der Altstadt sind auszuweiten und in der Routenführung sowie in einer attraktiven Tarifgestaltung mit den Parkplätzen am Altstadtrand (z.B. Mobilitätsdrehscheibe Unterer Wöhrd, P+R-Platz Barmherzige Brüder) zu verknüpfen. Eine Tarifgestaltung in Form von kostenfreien oder preisgünstigen Angeboten kann den Öffentlichen Verkehr im Vergleich zum Individualverkehr zusätzlich stärken.</p> <p style="text-align: right;"><b>LZ 6, 8</b></p>		 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sorge, weil Mobilitätsdrehscheibe nur riesiges Parkhaus wird und nicht mit dem ÖV verknüpft</li> </ul>

**Allgemeine Hinweise der Teilnehmenden:**

- Chancen der Digitalisierung sollten verstärkt genutzt werden
- Die getroffenen Maßnahmen sollten möglichst einfach gehalten werden, um eine gute Handhabbarkeit für Nutzende zu gewährleisten

# Handlungsansätze zu Erschließung und Zugangsregelung

**D8 Verstärkte Kontrollen und Information**  
 In einer unzulässigen Durchfahrt durch Wohnverkehrsstraßen in der Altstadt Regensburgs werden Verstöße wahrgenommen. Verstärkte Routinekontrollen sollen die Einhaltung der zeitlichen und räumlichen Beschränkungen fördern, insbesondere in der Fußgängerzone, insbesondere in der Fußgängerzone. Eine Differenzierung der Lieferzeiten nach Größe und Antriebsart ist denkbar. Eine Informationskampagne zu veränderten Regelungen der Wohnverkehrsstraßen und der Sonderfahrtsberechtigungen sowie zu alternativen Angeboten wie P+R-Möglichkeiten soll präventiv wirken und die Anzahl an Verstößen senken. **LZ 6, 8**

**D9 Konfliktreduktion durch Vorzugswege**  
 Um die Konflikte zwischen Verkehrsträgern zu reduzieren, gilt es vor allem im Altstadtzugang Achsen mit Priorität für die einzelnen Verkehrsträger zu entwickeln. Für die Straßenzüge und Plätze ist eine klare Priorisierung mit Fokus auf der Erschließung oder den Aufenthalt zu entwickeln. Entsprechend ist der Straßenraum aufzuteilen und zu gestalten. Stadtverträglicher ÖPNV ist vor dem Hintergrund der guten Erreichbarkeit zu integrieren und störungsarm abzuwickeln. Für den Radverkehr sollen Zufahrts- aber auch Durchgangesachsen entwickelt werden. **LZ 9, 13**

**D10 Ladezonenmanagement**  
 Zur Abwicklung des Lieferverkehrs sollen verstärkt Ladezonen ausgewiesen werden, auf denen sich der Liefer- und nach Möglichkeit auch der Handwerkerverkehr konzentriert, die aber auch flexibel nutzbar sind. Für Handwerker kann eine Beschränkung allein auf diese Flächen nicht erfolgen und Ausnahmen müssen ggf. möglich sein. Ein digitales Ladezonensystem ermöglicht den Nutzenden zusätzlich die aktuelle Belegung einzusehen und Flächen zu buchen.  
**Ladezonenmanagement Bilbao**  
 Anhand einer App können Nutzende einsehen, welche Ladezonen gerade belegt sind und ihre Routen daran anpassen. Suchverkehre können reduziert werden. **LZ 8**

**D11 ÖPNV in der Altstadt**  
 Der öffentliche Verkehr in der Altstadt ist als wichtige Alternative zum Individualverkehr weiterzuentwickeln. Die emissionsarmen Angebote in der Altstadt sind auszuweiten und in der Routenführung sowie in einer attraktiven Tarifgestaltung mit den Parkplätzen am Altstadtrand (z.B. Mobilitätsdrehscheibe Unterer Wöhrd, P+R-Platz Barmherzige Brüder) zu verknüpfen. Eine Tarifgestaltung in Form von kostenfreien oder preisgünstigen Angeboten kann den Öffentlichen Verkehr im Vergleich zum Individualverkehr zusätzlich stärken. **LZ 6, 8**

**D1 Durchgangsverkehr vermeiden**  
 Durchgangsverkehr durch die Altstadt sind zu vermeiden. Vor diesem Hintergrund ist ein klares Erschließungssystem zu entwickeln aus Verteilerstraßen, wie der Dr.-Martin-Luther-Straße oder der Schottenstraße. Für andere Straßen ist die Herabstufung in ihrer Funktion zu prüfen und die Durchfahrt für den Kfz-Verkehr zu unterbinden, bspw. am Donauufer oder Obermünsterstraße / Sankt-Peters-Weg. So ist eine Nutzungsänderung in reine Erschließungsstraßen ohne Durchfahrtsmöglichkeit denkbar. **LZ 3, 5**

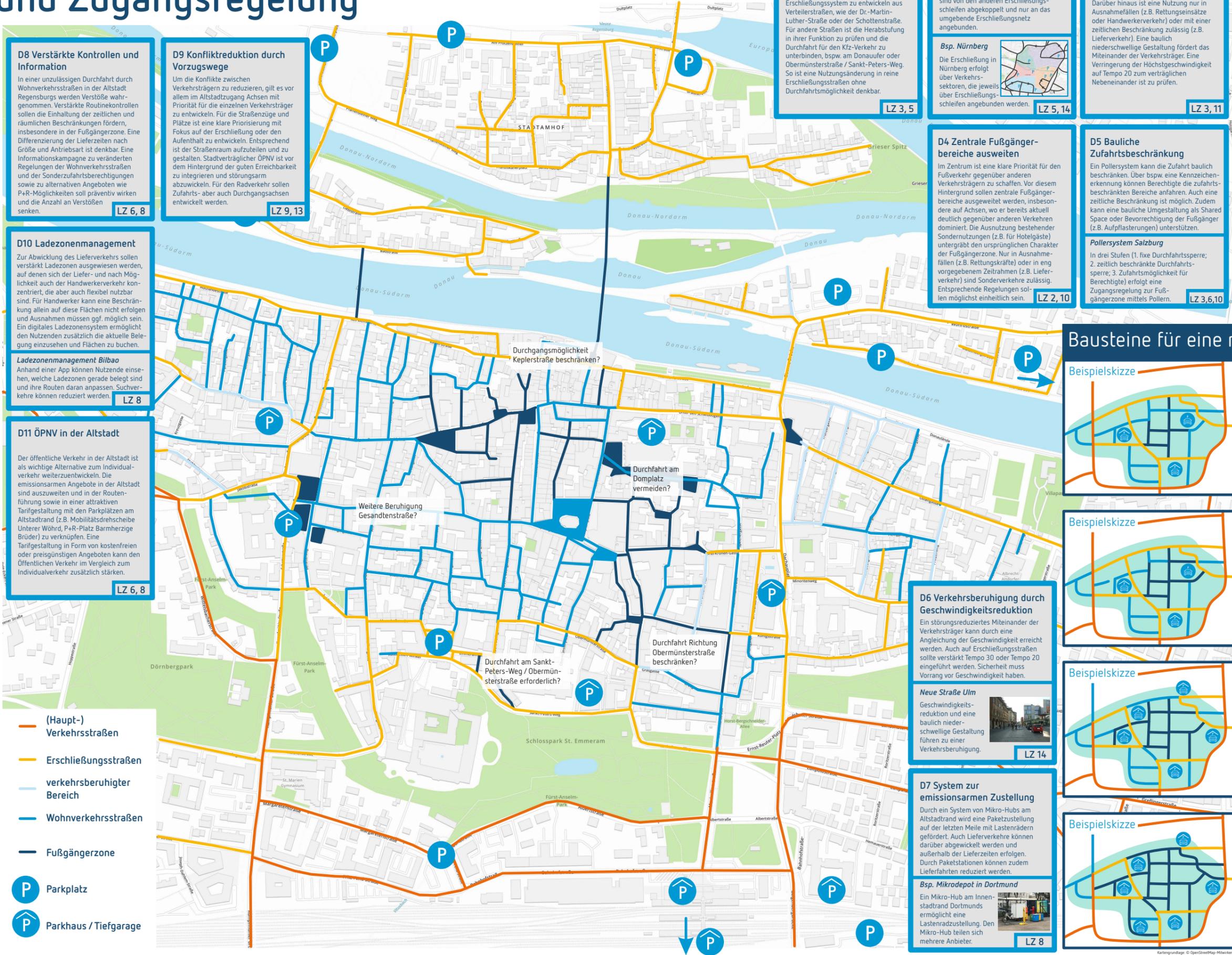
**D2 Erschließungsschleifen**  
 Um Durchgangsverkehr in der Altstadt Regensburgs zu reduzieren, ist die Altstadt und ihre Parkmöglichkeiten jeweils durch Schleifen zu erreichen. Diese sind von den anderen Erschließungsschleifen abgekoppelt und nur an das umgebende Erschließungsnetz angebunden.  
**Bsp. Nürnberg**  
 Die Erschließung in Nürnberg erfolgt über Verkehrssektoren, die jeweils über Erschließungsschleifen angebunden werden. **LZ 5, 14**

**D3 Neue Regelungen für Wohnverkehrsstraßen**  
 Wohnverkehrsstraßen sollen verstärkt den Anwohnenden vorbehalten sein und der Zufahrt zu privaten Stellplätzen dienen. Darüber hinaus ist eine Nutzung nur in Ausnahmefällen (z.B. Rettungseinsätze oder Handwerkerverkehr) oder mit einer zeitlichen Beschränkung zulässig (z.B. Lieferverkehr). Eine baulich niederschwellige Gestaltung fördert das Miteinander der Verkehrsträger. Eine Verringerung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 20 zum vertraglichen Nebeneinander ist zu prüfen. **LZ 3, 11**

**D4 Zentrale Fußgängerbereiche ausweiten**  
 Im Zentrum ist eine klare Priorität für den Fußverkehr gegenüber anderen Verkehrsträgern zu schaffen. Vor diesem Hintergrund sollen zentrale Fußgängerbereiche ausgeweitet werden, insbesondere auf Achsen, wo er bereits aktuell deutlich gegenüber anderen Verkehrsträgern dominiert. Die Ausnutzung bestehender Sondernutzungen (z.B. für Hotelgäste) untergräbt den ursprünglichen Charakter der Fußgängerzone. Nur in Ausnahmefällen (z.B. Rettungskräfte) oder in eng vorgegebenem Zeitrahmen (z.B. Lieferverkehr) sind Sonderverkehre zulässig. Entsprechende Regelungen sollen möglichst einheitlich sein. **LZ 2, 10**

**D5 Bauliche Zufahrtsbeschränkung**  
 Ein Pollersystem kann die Zufahrt baulich beschränken. Über bspw. eine Kennzeichen-erkennung können Berechtigte die zulaufbeschränkten Bereiche anfahren. Auch eine zeitliche Beschränkung ist möglich. Zudem kann eine bauliche Umgestaltung als Shared Space oder Bevorrechtigung der Fußgänger (z.B. Aufpflasterungen) unterstützen.  
**Pollersystem Salzburg**  
 In drei Stufen (1. fixe Durchfahrtsperre; 2. zeitlich beschränkte Durchfahrtsperre; 3. Zufahrtsmöglichkeit für Berechtigte) erfolgt eine Zugangsregelung zur Fußgängerzone mittels Pollern. **LZ 3, 6, 10**

- (Haupt-) Verkehrsstraßen
- Erschließungsstraßen
- verkehrsberuhigter Bereich
- Wohnverkehrsstraßen
- Fußgängerzone
- P Parkplatz
- P Parkhaus / Tiefgarage



## Bausteine für eine modulare Verkehrsberuhigung:



**Ausgangssituation**

- Erschließungs- und Wohnverkehrsstraßen erlauben auch Durchfahrt durch Altstadt
- Wohnverkehrsstraßen haben zahlreiche Ausnahmen
- Fußgängerzone sind nur wenige zentrale Bereiche



**Neudefinition Wohnverkehrsstraßen**

- Wohnverkehrsstraßen sind nur noch Stichstraßen oder Erschließungsschleifen
- Die Nutzung der Wohnverkehrsstraßen wird stärker beschränkt



**Erschließung in Schleifen:**

- Erschließungsstraßen werden nur noch in Schleifen geführt, kein Durchgangsverkehr
- Wohnverkehrsstraßen werden teilw. reduziert und durch Fußgängerzone ersetzt
- Quartiersgaragen werden ausgebaut und ersetzen teilw. Parken im Straßenraum



**Verkehrsberuhigte Altstadt:**

- Zufahrt besteht zu Quartiersgaragen und Parkhäusern
- Einfahrt in Fußgängerzone nur in wenigen Ausnahmen (Mobilitätseingeschränkte, Lieferverkehr, ...)
- Wohnverkehrsstraßen nur noch Ausnahme

**D6 Verkehrsberuhigung durch Geschwindigkeitsreduktion**  
 Ein störungsreduziertes Miteinander der Verkehrsträger kann durch eine Angleichung der Geschwindigkeit erreicht werden. Auch auf Erschließungsstraßen sollte verstärkt Tempo 30 oder Tempo 20 eingeführt werden. Sicherheit muss Vorrang vor Geschwindigkeit haben.  
**Neue Straße Ulm**  
 Geschwindigkeitsreduktion und eine baulich niederschwellige Gestaltung führen zu einer Verkehrsberuhigung. **LZ 14**

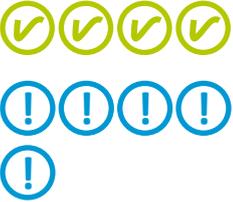
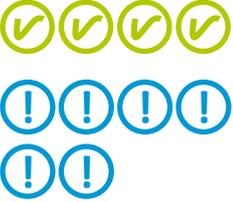
**D7 System zur emissionsarmen Zustellung**  
 Durch ein System von Mikro-Hubs am Altstadtrand wird eine Paketzustellung auf der letzten Meile mit Lastenrädern gefördert. Auch Lieferverkehre können darüber abgewickelt werden und außerhalb der Lieferzeiten erfolgen. Durch Paketstationen können zudem Lieferfahrten reduziert werden.  
**Bsp. Mikrodepot in Dortmund**  
 Ein Mikro-Hub am Innenstadtrand Dortmunds ermöglicht eine Lastenradzustellung. Den Mikro-Hub teilen sich mehrere Anbieter. **LZ 8**

Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitglieder

## Thematisch V: Fußverkehr und Barrierefreiheit

Handlungsansatz	Anmerkungen der Teilnehmenden	Bewertung der Teilnehmenden
<p><b>E1 Ausweitung Fußgängerzone</b></p> <p>Zur Stärkung des Fußverkehrs und des Einzelhandels kann ein attraktives, kohärentes Netz durch die Ausweitung von Fußgängerzonen geschaffen werden. Der dadurch gewonnene öffentliche Raum für den Fußverkehr lässt sich durch Nutzungen, Spiel- und Sitzgelegenheiten sowie Grün- und Wasserstrukturen qualifizieren.</p>  <p style="text-align: right;"><b>LZ 3, 10</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Klare Regelungen sind entscheidend: Information + Kommunikation der Straßenordnungen</li> <li>• Ausweitung an „Eingangsbereichen“ zur Verbindung mit dem Kfz-Verkehr ist wichtig</li> </ul>	<p>✓</p> <p>! ! ! !</p> <p>! ! ! !</p> <p>!</p>
<p><b>E2 Restriktive Regelung zur Einfahrt in Fußgängerzonen und Wohnverkehrsstraßen</b></p> <p>Zur Reduzierung von Konflikten mit dem Fußverkehr und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität innerhalb der Fußgängerzone können restriktivere Regelungen zur Freigabe von Fußgängerbereichen für den Pkw-Verkehr eingeführt werden. So können verschiedene Gefahrensituationen präventiv vermieden werden.</p>  <p style="text-align: right;"><b>LZ 3, 10</b></p>		<p>✓</p> <p>! ! ! !</p> <p>! ! !</p> <p>■</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Angst, dass der Mut zur Umsetzung fehlt</li> </ul>
<p><b>E3 Barrierefreie Altstadt</b></p> <p>Mit dem barrierefreien Umbau von Straßenräumen und Querungen sowie der barrierefreien Gestaltung von Oberflächen, kann allen Personengruppen die eigenständige Mobilität und soziale Teilhabe am Leben ermöglicht werden. Auch Bushaltestellen in der Altstadt sollten entsprechend angepasst werden.</p> <p><i>Bsp.: Altstadt Landshut</i></p> <p>Verlegung von ebenem, faserfreiem Pflaster in der Altstadt unter Berücksichtigung des denkmalgeschützten Stadtbilds.</p>  <p style="text-align: right;"><b>LZ 12</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vielfältige Barrieren wie Flüsse, Bahn, etc. sollten berücksichtigt werden, Entfernungen zu Alternativen sind vielfach zu groß</li> <li>• Barrierefreiheit sollte gemeinsam mit dem Denkmalschutz gedacht werden</li> <li>• Shared-Space in Erwägung ziehen wo Bürgersteige zu schmal sind</li> <li>• Ein kleinteilig verlegtes Pflaster mit Regenrinnen im Kontrast abgesetzt (taktiles Leitsystem, sprich fühl-/tastbare Leitsysteme für z. B. sehbehinderte Menschen)</li> </ul>	<p>✓ ✓ ✓ ✓</p> <p>✓</p> <p>■</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Es fehlt das Ziel einen behindertengerechten Übergang nahe des Eisensteiges zu schaffen</li> </ul>

Handlungsansatz	Anmerkungen der Teilnehmenden	Bewertung der Teilnehmenden
<p><b>E4 Wegeleitsystem</b></p> <p>Ein flächendeckendes Wegeleitsystem aus (digitalen) Wegweisungs- und Informationsstelen ist für die Orientierung ortsfremder Personen essentiell und kann Angaben zu Distanzen in Längen- und Zeiteinheiten machen sowie Hinweise zur Barrierefreiheit geben. Hinsichtlich der Barrierefreiheit ist ein taktiles Wegeleitsystem in Form von Bodenindikatoren wichtig und kann im Stadtbild integriert werden. Ein digitales Leitsystem per App kann unterstützen.</p>  <p>LZ 2, 12</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Virtuelles Welterbe und ein Ratgeber zur Barrierefreiheit sollten digital verknüpft werden (ggf. in einem Smart City Modellprojekt)</li> <li>• Behindertenparkplätze sollten mit Sensoren zur Belegungsinformation ausgestattet werden</li> </ul>	
<p><b>E5 Querung von Straßenräumen</b></p> <p>Fehlende Querungsanlagen stellen für den Fußverkehr häufig die größte Hürde dar. Durch die Einrichtung von Querungen in regelmäßigem Abstand entsteht ein durchgängiges Fußverkehrsnetz und die Attraktivität und Verkehrssicherheit des Fußverkehrs wird gefördert. Gesicherte Querungen, die dem Fußverkehr Vorrang geben, sind dabei zu bevorzugen.</p>  <p>LZ 2</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In der Altstadt soll der Vorrang des Fußverkehrs stärker Berücksichtigung finden (Shared Space)</li> <li>• Auch die Südseite des Bahnhofes sollte Beachtung finden, da die Gestaltung Auswirkung auf die Eingangsbereiche in die Stadt hat</li> </ul>	  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehr Querverbindungen zwischen Altstadt und Donau</li> <li>• Umkehrung Grünanforderung (Fuß+Rad grün, Autos Anforderung)</li> <li>• z.B. Altstadt -&gt; Dörnbergpark schnell umsetzbar</li> </ul>
<p><b>E6 Fußgängerfreundliche Ampelschaltung</b></p> <p>Um dem hohen Fußverkehrsaufkommen in der Innenstadt Rechnung zu tragen und Grünlichtverstöße zu vermeiden, kann die Ampelschaltung bei den Grün- und Wartezeiten zugunsten des Fußverkehrs angepasst werden. An besonders bedeutsamen Knotenpunkten des Fußverkehrs können weitere Maßnahmen (Grüne Welle, Rundumgrün) getroffen werden.</p>  <p>LZ 2</p>		

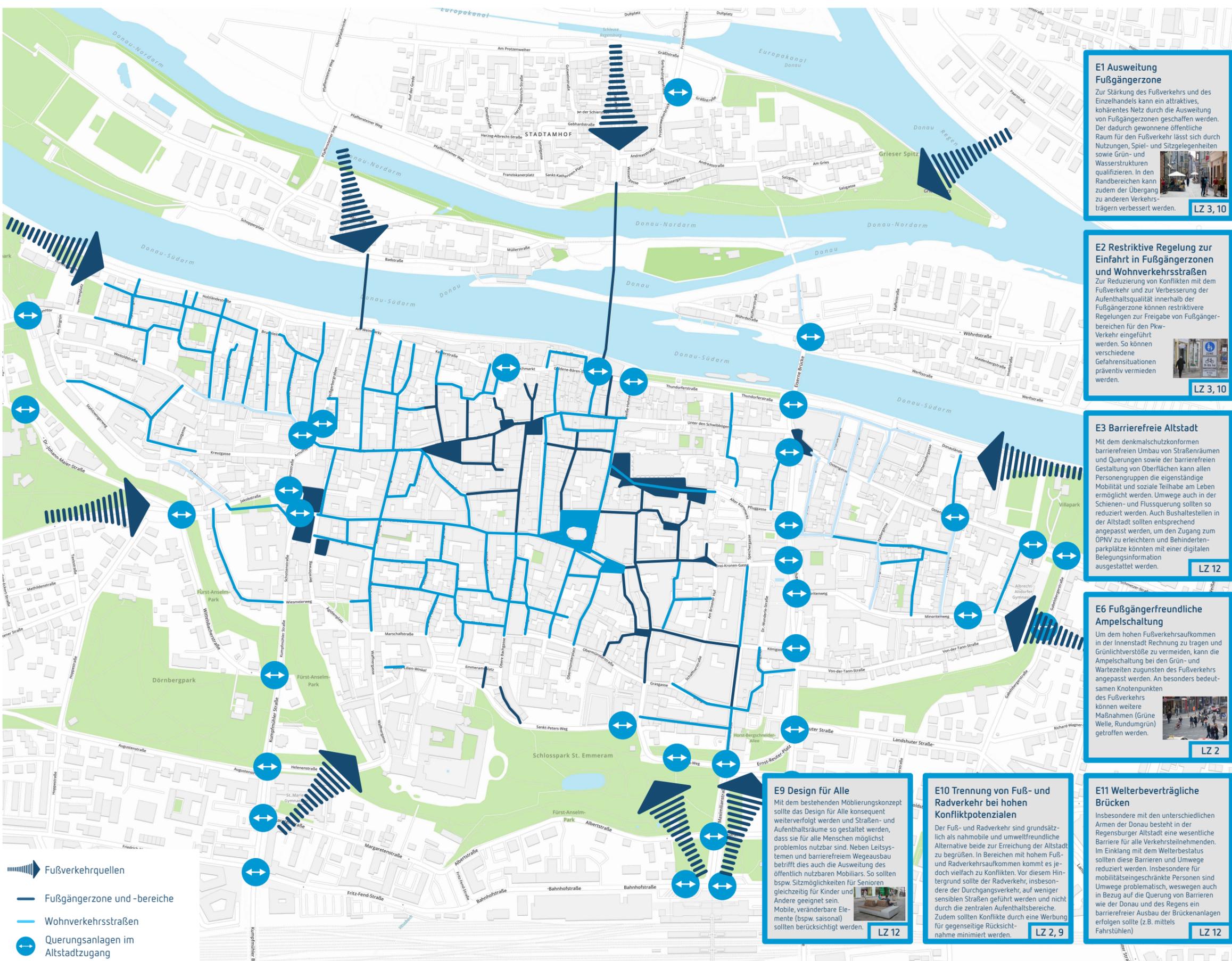
Handlungsansatz	Anmerkungen der Teilnehmenden	Bewertung der Teilnehmenden
<p><b>E7 Wohnverkehrsstraßen</b></p> <p>In Wohnverkehrsstraßen sollte künftig der Fuß- und ggf. Radverkehr verstärkt im Vordergrund stehen. Dafür bedarf es sowohl einer weiteren Eingrenzung der Zufahrtsberechtigung für den Kfz-Verkehr als auch einer baulichen Priorisierung des Fuß- und ggf. Radverkehrs. Er sollte grundsätzlich nicht in den Seitenraum verlegt werden sondern niederschwellig und barrierearm die gesamte Straßenraumbreite nutzen können.</p> <p style="text-align: right;"><b>LZ 2, 11</b></p>		
<p><b>E8 Fußgängerfreundliche Straßenräume</b></p> <p>Straßen außerhalb von Hauptverkehrsstraßen, die für den Kfz-Verkehr grundsätzlich erreichbar sein müssen und vom Fußverkehr stark frequentiert werden, können fußgängerfreundlich umgebaut werden, um dem Fußverkehr mehr Raum zu geben.</p> <p><i>Bsp.: Wien, Begegnungszone</i></p> <p>Hohe Aufenthaltsqualität im Straßenraum und mehr Platz sowie Vorrang für den Fußverkehr.</p>  <p style="text-align: right;"><b>LZ 2</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Allgemeine Geschwindigkeitsreduktion im Altstadtbereich auf Tempo 30 / eher Tempo 20 sollte umgesetzt werden</li> </ul>	
<p><b>E9 Design für Alle</b></p> <p>Mit dem Design für Alle sollten Straßen- und Aufenthaltsräume so gestaltet werden, dass sie für alle Menschen möglichst problemlos nutzbar sind. Neben Leitsystemen und barrierefreiem Wegebau betrifft dies auch die Ausweitung des öffentlich nutzbaren Mobiliars. So sollten bspw. Sitzmöglichkeiten für Senioren gleichzeitig wie für Kinder und andere Nutzergruppen geeignet sein.</p>  <p style="text-align: right;"><b>LZ 12</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Optische Barrieren zur Verkehrsberuhigung (z.B. Stadtmöblierung) sollten eingesetzt werden</li> <li>• „mobile“ Konzepte die bedarfsgerecht veränderbar (z.B. saisonal) sind sollten eingeplant werden</li> </ul>	
<p><b>Trennung von Fuß- &amp; Radverkehr bei hohen Konfliktpotenzialen</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kontrolle der Verkehrsteilnehmenden, z.B. Fahrradfahrende durch Polizisten auf Fahrrädern</li> <li>• Konfliktbereiche sollten ermittelt werden und entsprechende Trennungen/Anpassungen vorgenommen werden: z.B. nur Fußverkehr</li> </ul>	

Handlungsansatz	Anmerkungen der Teilnehmenden	Bewertung der Teilnehmenden
<b>Welterbeverträgliche Brücken</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Barrierefreie Brücken für Alle schaffen</li> <li>• Die neuen Brücken sollten autofrei sein</li> </ul>	
<b>Schließfächer als Serviceleistungen z.B. in Parkhäusern</b>		 
<b>Mehr und bessere Wegweiser zu öffentlichen Toiletten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auch Anpassung der Öffnungszeiten</li> </ul>	

# Handlungsansätze zu Fußverkehr und Barrierefreiheit

## Ausrichtung des Themenfeldes:

Die dargestellten Handlungsansätze stärken die Erreichbarkeit der Altstadt durch den Fußverkehr. Der Fußverkehr soll zukünftig eine höhere Priorität einnehmen. Eine erweiterte Fußgängerzone sowie fußgängerfreundliche Straßenräume und Plätze tragen zu einer höheren Aufenthalts- und Verweilqualität in der Altstadt bei. Eine barrierefreie Gestaltung der Innenstadt ermöglicht allen Personengruppen die eigenständige Mobilität und Teilhabe am sozialen Leben.

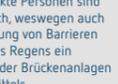


**E1 Ausweitung Fußgängerzone**  
 Zur Stärkung des Fußverkehrs und des Einzelhandels kann ein attraktives, kohärentes Netz durch die Ausweitung von Fußgängerzonen geschaffen werden. Der dadurch gewonnene öffentliche Raum für den Fußverkehr lässt sich durch Nutzungen, Spiel- und Sitzgelegenheiten sowie Grün- und Wasserstrukturen qualifizieren. In den Randbereichen kann zudem der Übergang zu anderen Verkehrsträgern verbessert werden.   
 LZ 3, 10

**E2 Restriktive Regelung zur Einfahrt in Fußgängerzonen und Wohnverkehrsstraßen**  
 Zur Reduzierung von Konflikten mit dem Fußverkehr und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität innerhalb der Fußgängerzone können restriktive Regelungen zur Freigabe von Fußgängerbereichen für den Pkw-Verkehr eingeführt werden. So können verschiedene Gefahrensituationen präventiv vermieden werden.   
 LZ 3, 10

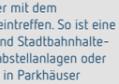
**E3 Barrierefreie Altstadt**  
 Mit dem denkmalschutzkonformen barrierefreien Umbau von Straßenräumen und Querungen sowie der barrierefreien Gestaltung von Oberflächen kann allen Personengruppen die eigenständige Mobilität und soziale Teilhabe am Leben ermöglicht werden. Umwege auch in der Schienen- und Flussquerung sollten so reduziert werden. Auch Bushaltestellen in der Altstadt sollten entsprechend angepasst werden, um den Zugang zum ÖPNV zu erleichtern und Behindertenparkplätze könnten mit einer digitalen Belegungsinformation ausgestattet werden.   
 LZ 12

**E6 Fußgängerfreundliche Ampelschaltung**  
 Um dem hohen Fußverkehrsaufkommen in der Innenstadt Rechnung zu tragen und Grünlichtverstöße zu vermeiden, kann die Ampelschaltung bei den Grün- und Wartezeiten zugunsten des Fußverkehrs angepasst werden. An besonders bedeutsamen Knotenpunkten des Fußverkehrs können weitere Maßnahmen (Grüne Welle, Rundumgrün) getroffen werden.   
 LZ 2

**E11 Welterbeverträgliche Brücken**  
 Insbesondere mit den unterschiedlichen Armen der Donau besteht in der Regensburger Altstadt eine wesentliche Barriere für alle Verkehrsteilnehmenden. Im Einklang mit dem Welterbestatus sollten diese Barrieren und Umwege reduziert werden. Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen sind Umwege problematisch, weswegen auch in Bezug auf die Querung von Barrieren wie der Donau und des Regens ein barrierefreier Ausbau der Brückenanlagen erfolgen sollte (z.B. mittels Fahrstühlen).   
 LZ 12

**E4 Wegeleitsystem**  
 Ein flächendeckendes Wegeleitsystem aus (digitalen) Wegweisern und Informationsstellen ist für die Orientierung ortsfremder Personen essentiell und kann Angaben zu Distanzen in Längen- und Zeiteinheiten machen sowie Hinweise zur Barrierefreiheit geben. Hinsichtlich der Barrierefreiheit ist ein taktiles Wegeleitsystem in Form von Bodenindikatoren wichtig und kann im Stadtbild integriert werden. Ein digitales Leitsystem per App oder eine Integration beim städtischen Projekt Smart City kann unterstützen.   
 LZ 2, 12

**E7 Wohnverkehrsstraßen**  
 In Wohnverkehrsstraßen sollte künftig der Fuß- und ggf. Radverkehr verstärkt im Vordergrund stehen. Dafür bedarf es sowohl einer weiteren Eingrenzung der Fahrbereiche für den Kfz-Verkehr als auch einer baulichen Priorisierung des Fuß- und ggf. Radverkehrs. Er sollte grundsätzlich nicht in den Seitenraum verlegt werden sondern niederschwellig und barrierearm die gesamte Straßenbreite nutzen können (bspw. im Sinne des Shared Space).   
 LZ 2, 11

**E12 Schließfächer als Serviceleistungen z.B. in Parkhäusern**  
 Schließfächer an zentralen Orten der Altstadt sollen insbesondere für Touristen eine zusätzliche Serviceleistung darstellen. Sie sind insbesondere an Zugangsorten zur Altstadt zu platzieren, an denen die Besucherinnen und Besucher bspw. ihr Fahrrad abstellen oder mit dem öffentlichen Verkehr eintreffen. So ist eine Integration an Bus- und Stadtbahnhaltestellen, Sammelradabstellanlagen oder auch eine Integration in Parkhäuser denkbar.   
 LZ 3, 12

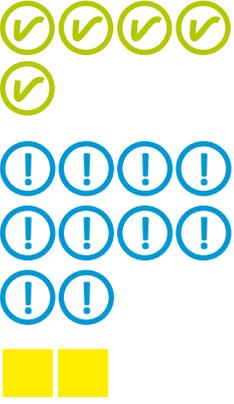
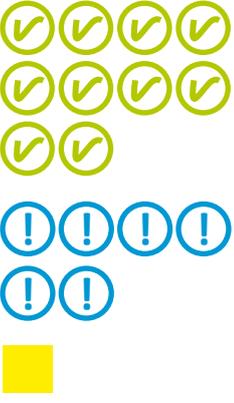
**E5 Querung von Straßenräumen**  
 Fehlende Querungsanlagen stellen für den Fußverkehr häufig die größte Hürde dar. Durch die Einrichtung von Querungen in regelmäßigem Abstand entsteht ein durchgängiges Fußverkehrsnetz und die Attraktivität und Verkehrssicherheit des Fußverkehrs wird gefördert. Gesicherte Querungen, die dem Fußverkehr Vorrang geben, sind dabei zu bevorzugen.   
 LZ 2

**E8 Fußgängerfreundliche Straßenräume**  
 Straßen außerhalb von Hauptverkehrsstraßen, die für den Kfz-Verkehr grundsätzlich erreichbar sein müssen und vom Fußverkehr stark frequentiert werden, können fußgängerfreundlich umgebaut werden, um dem Fußverkehr mehr Raum zu geben. **Bsp.: Wien, Begegnungszone**  
 Hohe Aufenthaltsqualität im Straßenraum und mehr Platz sowie Vorrang für den Fußverkehr.   
 LZ 2

**E13 Mehr und bessere Wegweiser zu öffentlichen Toiletten**  
 Öffentliche Toiletten sollen an zahlreichen zentralen Orten der Altstadt platziert werden. Eine regelmäßige Reinigung und Wartung sind zur Nutzung essenziell. Zudem ist ein barrierefreier Ausbau anzustreben. Neben der Einrichtung neuer Toiletten soll auch die Wegweisung zu ihnen verbessert werden. Eine Integration in das Wegweisernetz sollte erfolgen.   
 LZ 12, 13

## Thementisch VI: Aufenthaltsqualität und Erholung

Handlungsansatz	Anmerkungen der Teilnehmenden	Bewertung der Teilnehmenden
<p><b>F1 Fußgänger- und radfahrerfreundliche Bereiche</b></p> <p>Zufußgehende und Radfahrende sollen zukünftig in der Altstadt Priorität haben, dazu gehört eine Ausweitung der Fußgängerbereiche sowie insgesamt die Schaffung von fußgängerfreundlichen Straßenräumen. Eine Befahrbarkeit von einzelnen Straßen kann dabei durchaus gewährleistet sein, aber sie sollte untergeordnet sein. Im Mittelpunkt steht die Fußgängerqualität sowie die Aufenthaltsqualität. Eine Beschränkung des Hotelverkehrs auf ein Shuttleservice vom Unteren Wöhrd sollte den Verkehr zusätzlich reduzieren.</p> <p style="text-align: right;">LZ 10</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aus der Gesandtenstraße sollte der Verkehr herausgehalten werden</li> <li>• Gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer ist erforderlich</li> <li>• Fahrradstraßen und Shared Space sollten verstärkt in den heute kfz-dominierten Bereichen angedacht werden</li> <li>• Wasserfontänen können ebenfalls als Barrieren angedacht werden</li> </ul>	
<p><b>F2 Grüne und blaue Inseln</b></p> <p>Die Ausweitung von grüner und blauer Infrastruktur hilft das Mikroklima und die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums und die Resilienz vor Veränderungen des Klimawandels zu verbessern. Ansatzpunkte sind die Begrünung von Plätzen und die Beschattung von Straßenräumen. Auch Wasserelemente oder die Freilegung von Bächen und Kanälen können die Altstadt beleben und zu einem Kühlungseffekt im Hochsommer beitragen.</p>  <p style="text-align: right;">LZ 13</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plätze sollten verstärkt begrünt werden und mit Wasserelementen versehen werden</li> <li>• Eine Entsiegelung sollte auch auf Straßen stattfinden, die weiterhin auch für Kfz nutzbar sein sollen</li> <li>• Das Bächle-Prinzip könnte stärker umgesetzt werden. Z.B. in der Obermünsterstraße.</li> <li>• Begrünung sollte auch Pflanzkrüge und vertikale Begrünung mitdenken</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bäche wie in Freiburg (Vitusbach)</li> <li>• Genehmigung von Fassadenbegrünung muss erleichtert werden</li> <li>• Grünes Wohnzimmer als Ziel</li> </ul>

Handlungsansatz	Anmerkungen der Teilnehmenden	Bewertung der Teilnehmenden
<p><b>F3 Reduktion des Straßenraumparkens</b></p> <p>Das Straßenraumparken soll mittel- und langfristig reduziert werden, um die Aufenthaltsqualität zu steigern sowie Parksuchverkehre zu reduzieren. Mit der Umwandlung von Parkplätzen zu Aufenthaltsräumen wird die Aufenthaltsqualität verbessert. Insbesondere zur Gewährleistung des Anwohnerparkens sollte dies auch einhergehen mit einer Verlagerung von Parkraum in Quartiersgaragen.</p>  <p>LZ 7, 13</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pollersysteme sollen die Zufahrt beschränken</li> <li>• Für das Obermünsterquartier sollen die ruhenden Pläne weiterverfolgt werden</li> <li>• Insbesondere gegen den Parksuchverkehr und Poser müssen geeignete Lösungen gefunden werden</li> <li>• Eine Verlagerung auf Parkhäuser sollte stattfinden, da öffentliche Flächen zu kostbar für Parken sind</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Angst, dass der Mut zur Umsetzung fehlt</li> <li>• Bauchschmerzen, wenn eine radikale Verdrängung der Autos erfolgt</li> </ul>
<p><b>F4 Aufwertung der Plätze</b></p> <p>Einige Plätze in der Altstadt (wie z.B. der Alte Kornmarkt, Emmeramsplatz) werden vom ruhenden Verkehr dominiert. Stattdessen soll die Aufenthaltsqualität der Plätze erhöht werden. Es soll jeweils für alle Plätze ein Umgestaltungsvorschlag erarbeitet und eine vollständige bzw. deutliche Reduktion des Parkens auf dem Platz vorgenommen werden. Diese sollen stattdessen für Aufenthalt, Begrünung und Spiel genutzt werden.</p> <p>LZ 7, 13</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Öffentliche kleinere Plätze sollten verstärkt kenntlich gemacht und ggf. aufgewertet werden, wie bspw. hinter dem Keplerhaus</li> <li>• Klare Strukturen mit Rückzugsräumen sind zu schaffen</li> <li>• Der Kornmarkt muss autofrei werden</li> <li>• Der Grüngürtel soll sowohl für das Radfahren als auch den Aufenthalt genutzt werden</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sorge, dass man sich über die Nutzung der Plätze nicht einig wird, was soll dort passieren?</li> </ul>

Handlungsansatz	Anmerkungen der Teilnehmenden	Bewertung der Teilnehmenden
<p><b>F5 Sitz- und Spielmöglichkeiten schaffen</b></p> <p>Bestehenden Plätzen fehlt es an vielen Stellen an Aufenthalts- und Verweilqualität. Neben fehlender Begrünung kann mit der Errichtung von Sitz- und Spielmöglichkeiten diese Qualität gesteigert und Treffpunkte für soziales Leben geschaffen werden. Bei der Einrichtung ist auf angemessene Angebote für alle Bevölkerungsgruppen zu achten. So sollte auch auf eine Eignung für Personen mit Mobilitätseinschränkungen geachtet werden. Eine weitere Möglichkeit insbesondere für Kinder ist die Öffnung von Kindergärten am Nachmittag.</p> <p style="text-align: right;"><b>LZ 12, 13</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Spielmöglichkeiten sollten auf Plätzen geschaffen werden</li> <li>• Leben + Sport sollte in die Stadt gebracht werden, z.B. Boule-Bahnen</li> <li>• Das Konzept der beispielbaren und besitzbaren Stadt sollte verfolgt werden</li> <li>• Hundeausläufflächen sollten integriert werden</li> <li>• Angebote öffentlicher Toiletten sollten ausgeweitet werden</li> </ul>	<p>✓ ✓ ✓ ✓</p> <p>! !</p> <p>■</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gegliederter strukturierter Straßenbelag kann schon Spielmöglichkeiten schaffen (Farbe, Größenvarianz)</li> </ul>
<p><b>F6 Donaupromenade attraktivieren</b></p> <p>Das Donauufer bietet ein großes Potenzial. Statt Parken und Hinterhofbereiche könnte eine Donaupromenade entwickelt werden. Hierbei sollten Begegnung- und Aufenthaltsräume, Spielmöglichkeiten und auch Bewegungsräume sowie gastronomische Angebote berücksichtigt werden.</p> <p><i>Bsp. Paris Plages</i></p> <p>Durch die Umwandlung einer Erschließungsstraße wurden attraktive Aufenthaltsräume geschaffen.</p>  <p style="text-align: right;"><b>LZ 5, 13</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ein Kreativspaziergang kann an der Donaupromenade integriert werden</li> <li>• Am Donauufer sollten Plätze und auch Angebote für Graffiti-künstler geschaffen werden</li> </ul>	<p>✓ ✓ ✓ ✓</p> <p>✓</p> <p>! !</p> <p>■</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kein Autoverkehr mehr zwischen Thundorferstraße und Keplerstraße</li> </ul>
<p><b>F7 Temporäre Aufenthaltselemente</b></p> <p>Insbesondere in den Sommermonaten besteht ein verstärkter Bedarf den Straßenraum zum Aufenthalt, zur Begegnung und zum Verweilen zu nutzen. Temporäre Sitz- und Spielelemente können die Aufenthaltsmöglichkeiten in dieser Zeit erweitern und den Straßenraum attraktivieren.</p>  <p style="text-align: right;"><b>LZ 13</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parklets und „Experimentierfelder“ für unterschiedliche Nutzungen sollten verstärkt ausgewiesen werden</li> <li>• Gute Beispiele aus anderen Städten sollten berücksichtigt werden</li> <li>• Straßeninitiativen sollten für temporäre Angebote hinzugezogen werden</li> <li>• Communitys sollten gebildet werden</li> </ul>	<p>✓ ✓ ✓ ✓</p> <p>✓</p> <p>! ! ! !</p> <p>■</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bürgerschaftliches und nachbarschaftliches Engagement sollte gefördert werden</li> </ul>

Handlungsansatz	Anmerkungen der Teilnehmenden	Bewertung der Teilnehmenden
	werden, die sich um die Flächen kümmern	
<p><b>F8 Verschattung von Aufenthaltsräumen</b></p> <p>Geringe Grüninfrastruktur im Altstadtkern sorgt dafür, dass Verschattungsmöglichkeiten nur durch Häuser bestehen. Insbesondere auf größeren Plätzen sollten öffentliche Sitzmöglichkeiten auch verstärkt durch Bäume oder andere Schattenspenden geschützt werden.</p>  <p>LZ 13</p>		

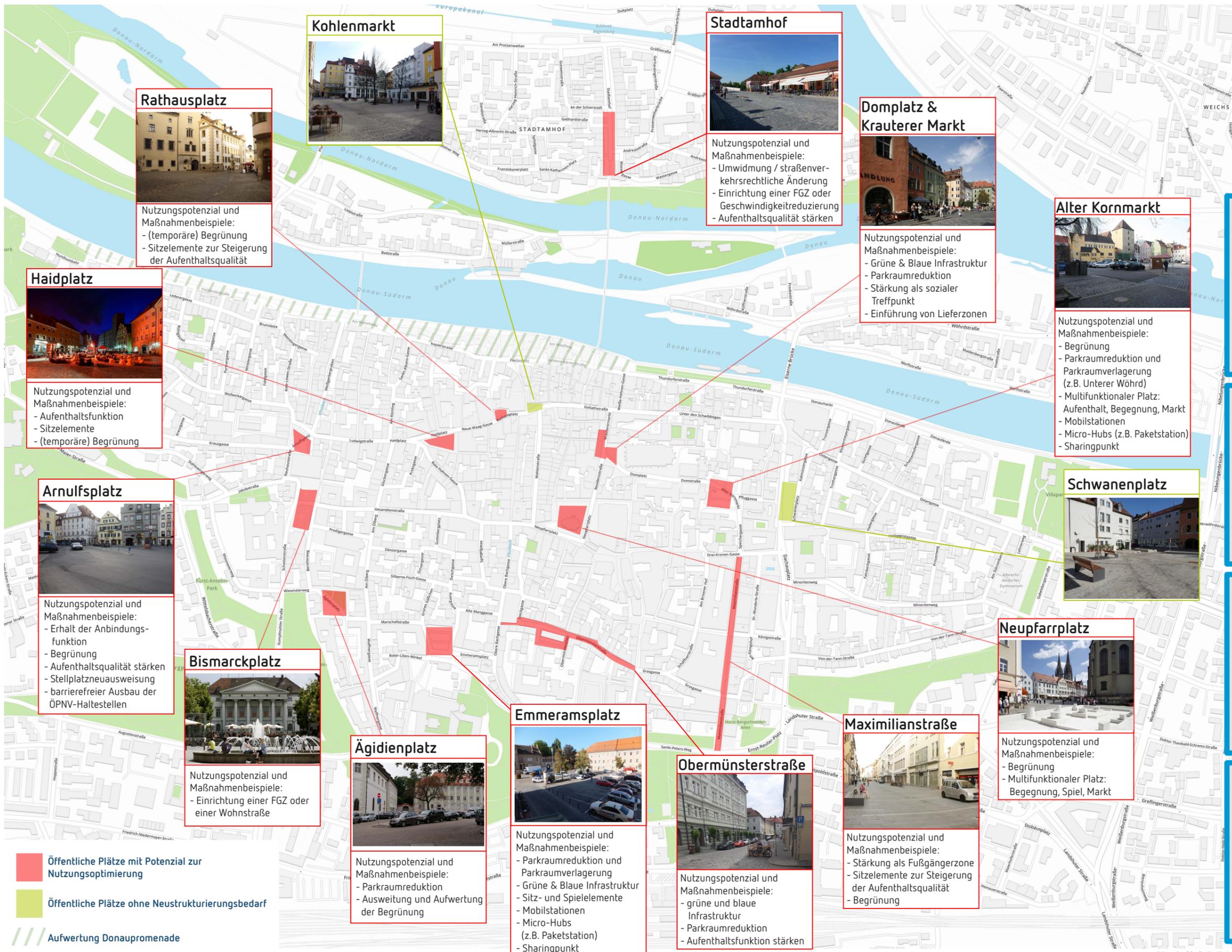
**Allgemeine Hinweise der Teilnehmenden:**

- Die Regensburger Altstadt lebt von Ihrer hohen Verweilqualität und mehr Verweilqualität bedeutet für den Einzelhandel letztendlich mehr Umsatz. Daher ist eine höhere Verweilqualität gut für den Einzelhandel. Das ist aber nicht jedem Einzelhändler klar.
- Es wird allgemein Müll und Vandalismus sowie Scherben auf bestimmten Plätzen bemängelt, z.B. dem Neupfarrplatz. Wer ist z. B. zuständig für das Donauufer? Könnte man Pfand auf Pizzaschachteln etc. nehmen? Insgesamt wären mehr Mülleimer sinnvoll sowie eine höhere Säuberungsfrequenz – gerade an den Wochenenden. Dieses wird auch von den Teilnehmenden als wesentliche Aufgabe angesehen

# Handlungsansätze zu Aufenthaltsqualität und Erholung

## Ausrichtung des Themenfeldes:

Regensburg ist eine Stadt der Plätze und mit vielfältigen Nutzungsansprüchen. Hier gilt es vor allem die Aufenthaltsqualitäten in der Altstadt noch weiter auszubauen und zu verbessern. Gelingen kann dies nur mit mehr Begrünung, städtebaulichen Aufwertungen (Platz- und Straßentraumgestaltung) und weniger Parkraum sowie Parksuchverkehr.



**F1 Fußgänger- und radfahrerfreundliche Bereiche**  
 Zu Fuß Gehende und Radfahrende sollen zukünftig in der Altstadt Priorität haben, dazu gehört eine Ausweitung der Fußgängerbereiche sowie insgesamt die Schaffung von fußgängerfreundlichen Straßenräumen. Eine Befahrbarkeit von einzelnen Straßen kann dabei durchaus gewährleistet sein, aber sie sollte untergeordnet sein (bspw. Fahrradstraße oder Shared Space). Im Mittelpunkt steht die Fußgängerqualität sowie die Aufenthaltsqualität. Eine Beschränkung des Hotelverkehrs auf einen Shuttle-service u.a. vom Unteren Wöhrd sollte den Verkehr zusätzlich reduzieren. **LZ 10**

**F2 Grüne und blaue Inseln**  
 Die Ausweitung von grüner und blauer Infrastruktur hilft das Mikroklima und die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums und die Resilienz vor Veränderungen des Klimawandels zu verbessern. Ansatzpunkte sind die Begrünung von Plätzen und die Beschattung von Straßenräumen sowie die Freilegung von Bächen und Kanälen können die Altstadt beleben und zu einem Kühlungseffekt im Hochsommer beitragen. Vertikale Begrünung und mobile Elemente sollten ebenfalls mitgedacht werden. **LZ 13**

**F3 Reduktion des Straßenraumparkens**  
 Das Straßenraumparken soll mittel- und langfristig reduziert werden, um die Aufenthaltsqualität zu steigern sowie Parksuchverkehre zu reduzieren. Mit der Umwandlung von Parkplätzen zu Aufenthaltsräumen wird die Aufenthaltsqualität verbessert. Insbesondere zur Gewährleistung des Anwohnerparkens sollte dies auch einhergehen mit einer Verlagerung von Parkraum in Parkhäuser und Quartiersgaragen. **LZ 7, 13**

**F4 Aufwertung der Plätze**  
 Einige Plätze in der Altstadt (wie z.B. der Alte Kornmarkt, Emmeramsplatz) werden vom ruhenden Verkehr dominiert. Stattdessen soll die Aufenthaltsqualität der Plätze erhöht werden. Es soll jeweils für alle Plätze ein Umgestaltungs-vorschlag erarbeitet und eine vollständige bzw. deutliche Reduktion des Parkens auf dem Platz vorgenommen werden. Diese sollen stattdessen für Aufenthalt, Erholung, Begrünung und Spiel genutzt werden. Kleinere öffentliche Plätze sollten zudem stärker kenntlich gemacht werden. Auch öffentliche Toiletten sind mitzudenken sind bei Platzgestaltung oder baulichen Veränderungen mitzudenken. **LZ 7, 13**

**F5 Sitz- und Spielmöglichkeiten schaffen**  
 Bestehenden Plätzen fehlt es an vielen Stellen an Aufenthalts- und Verweilqualität. Neben fehlender Begrünung kann mit der Errichtung von Sitz- und Spielmöglichkeiten (besitz- und beispielbare Stadt) diese Qualität gesteigert und Treffpunkte für soziales Leben geschaffen werden. Bei der Einrichtung ist auf angemessene Angebote für alle Bevölkerungsgruppen zu achten. So sollte auch auf eine Eignung für Personen mit Mobilitäts Einschränkungen geachtet werden. Eine weitere Möglichkeit, insbesondere für Kinder, ist die Öffnung von Kindergärten am Nachmittag. **LZ 12, 13**

**F6 Donaupromenade attraktivieren**  
 Das Donauufer bietet ein großes Potenzial. Anstelle von Parken und Hinterhofbereichen könnte eine Donaupromenade entwickelt werden. Hierbei sollten Begegnungs- und Aufenthaltsräume, Spielmöglichkeiten und auch Bewegungsräume sowie gastronomische Angebote berücksichtigt werden. **Donauufer (Museum der Bayerischen Geschichte)** **LZ 5, 13**

**F7 Temporäre Aufenthaltselemente**  
 Insbesondere in den Sommermonaten besteht ein verstärkter Bedarf den Straßenraum zum Aufenthalt, zur Begegnung und zum Verweilen zu nutzen. Temporäre Sitz- und Spielelemente sowie „Experimentierfelder“ können die Aufenthaltsmöglichkeiten in dieser Zeit erweitern und den Straßenraum attraktivieren. Zur Gestaltung sollten bestehende Straßenelemente hinzugezogen und die Community-Bildung gefördert werden. **LZ 13**

**F8 Verschattung von Aufenthaltsräumen**  
 Geringe Grüninfrastruktur im Altstadtkern sorgt dafür, dass Verschattungsmöglichkeiten nur durch Häuser bestehen. Insbesondere auf größeren Plätzen sollten öffentliche Sitzmöglichkeiten auch verstärkt durch Bäume oder andere Schattenspendler geschützt werden. **LZ 13**

Öffentliche Plätze mit Potenzial zur Nutzungsoptimierung

Öffentliche Plätze ohne Neustrukturierungsbedarf

Aufwertung Donaupromenade

Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitglieder

## Kurzes Fazit zu den Ergebnissen der Präsenz-Workshops

---

- In den beiden Präsenzworkshops zeigte sich trotz unterschiedlicher Meinungen und Interessen der Teilnehmenden in vielen Punkten eine breite Übereinstimmung. Vielfach konnten die Teilnehmenden bei den vorgeschlagenen Handlungsansätzen mitgehen und sie wurden bestärkt und konkretisiert.
- Es konnten zudem zahlreiche Themen identifiziert werden, die auch aus Sicht der Teilnehmenden zügig angegangen werden können. Dies wird gegenüber dem Politik-Workshop und in die Beschlussfassung mit aufgenommen.
- Es wurden auch strittige Themen herausgearbeitet. Hier Lösungen zu entwickeln war die Aufgabe des 3. Zukunftsworkshop, der am 26. April als digitale Veranstaltung stattfand.

## Ausblick

---

Herr Dr. Horelt und Herr Dr. Frehn bedankten sich für die Teilnahme am Workshopprozess, die gute Diskussionskultur und für die intensiven Diskussionen in den Kleingruppen.

Im Anschluss stellte Herr Dr. Frehn den Ausblick für den kommenden Workshopprozess und den digitalen Workshop am 26. April vor sowie das geplante Vorgehen mit den diskutierten Handlungsansätzen. Zusätzlich gab Herr Dr. Frehn einen Ausblick auf das politische Abschlussgespräch und die Abschlussveranstaltung am 30. Juli am Domplatz in Regensburg in der nochmals alle Ergebnisse zusammengetragen und anschaulich dargestellt werden. Informationen hierzu werden zeitnah auf der Homepage [www.deine-altstadt-regensburg.de](http://www.deine-altstadt-regensburg.de) eingestellt.

Herr Dr. Horelt bedankte sich bei allen Teilnehmenden für die Zeit und für konstruktive und gute Diskussion und wünschte allen einen schönen Heimweg und Restabend.

## Digitaler Workshop am 26. April 2021

Der 3. Zukunftsworkshop fand als Digitaler Workshop von 18:00-20:00 Uhr per Zoom statt. Es haben ca. 25 Teilnehmerinnen und Teilnehmer teilgenommen, darunter viele aus den Präsenzworkshops von Anfang April, aber auch einige neue Personen.

### Begrüßung und Einstieg

---

Frau Christine Schimpfermann, Planungs- und Baureferentin der Stadt Regensburg, begrüßte die Teilnehmenden zum letzten Workshop des Beteiligungsverfahrens, dem digitalen Zukunftsworkshop. Sie blickte nochmal auf den bisherigen Prozess zurück und freute sich auf die Diskussion, insbesondere mit Hinblick auf die Filterung von Themen, die nochmal eine besondere Wichtigkeit im Prozess gezeigt haben.

Anschließend erläuterte Herr Dr. Horelt vom Moderationsbüro Team Ewen den Ablauf: Zunächst wurden in einem Rückblick auf die Präsenzworkshops die Ergebnisse der zweistufigen Arbeitsphase vorgestellt. Die Diskussionsschwerpunkte der einzelnen Kleingruppen und die abschließenden Bewertungen der Teilnehmenden wurden erläutert. Anschließend wurde Raum für Rückfragen und Diskussionen im Plenum gegeben, bevor der Einstieg in die Gruppenarbeit erfolgte. Insgesamt wurden drei Gruppen (Breakoutsessions) vorbereitet, mit jeweils zwei zu diskutierenden Themen. Handlungsansätze wurden vertieft, die bereits in den Präsenzworkshops kontrovers diskutiert wurden und wo somit noch weiterer Diskussionsbedarf bestand. Die Ergebnisse der Kleingruppen wurden anschließend im Plenum zusammengetragen. Abschließend erfolgte ein Ausblick auf den weiteren Prozess und eine Feedbackrunde und Danksagung zum Workshopprozess.

## Rückblick auf die Präsenzworkshops

---

Herr Dr. Frehn und Herr Wolff von der Planersocietät stellten den Ablauf und die Diskussions-schwerpunkte der Präsenzworkshops vor. Eine heterogene Teilnehmerschaft aus unterschiedlichen Altersgruppen und Funktionen hat an den Präsenzworkshops teilgenommen. So konnten vielfältige Interessen in die Diskussion einfließen.

Im Rahmen der Diskussion wurden folgende Schwerpunkte an den Themenständen ausgemacht:

- A Anbindung der Altstadt und ÖPNV: Park+Ride ausbauen, Mobilitätsdrehzscheibe am Unteren Wöhrd
- B Parken: **Parkraumnutzung /-bewirtschaftung, Parken im Straßenraum**
- C Radverkehr und Sharingangebote: **Fahrradnetz, Radabstellanlagen**
- D Erschließung und Zugangsregelung: **Zufahrtsbeschränkung, Liefer- und Handwerkerverkehr**
- E Fußverkehr und Barrierefreiheit: **Ausweitung Fußgängerbereiche, Barrierefreiheit und Weltkulturerbe**
- F Aufenthaltsqualität und Erholung: **Aufwertung der Plätze, Straßenraumgestaltung**

Grundsätzlich konnte zu einem Großteil der Handlungsansätze bereits eine Zustimmung erzielt werden. Konkret wurde angemerkt, dass die Teilnehmenden bei dem Ansatz „direkt mitgehen können“ oder der Handlungsansatz aus Teilnehmersicht „eigentlich sofort umgesetzt werden kann“. Im Anschluss wurde die Runde für Rückfragen geöffnet:

- Ein Teilnehmender merkte an, dass die zügige Umwidmung von Stellplätzen im öffentlichen Raum als Bewohnerstellplätze und entsprechend eine Beschränkung der Besucherstellplätze auf Parkbauten aus seiner Sicht noch Diskussionsschwerpunkt der Präsenzworkshops gewesen sei. Herr Dr. Frehn antwortete, man habe diesen Punkt selbstverständlich aufgenommen, hier könne jedoch nur ein kleiner Auszug der Diskussionen dargestellt werden.

## Arbeitsphase in Kleingruppen

Aus den Präsenzworkshops konnte mitgenommen werden, dass zu zahlreichen Handlungsansätzen bereits Zustimmung besteht, bei einigen Themen jedoch auch noch weiterer Diskussionsbedarf. Dies wurde von den Teilnehmenden in den Präsenzworkshops mit den gelben Zetteln versehen. Vor diesem Hintergrund war es Ziel der Kleingruppenarbeit, zu den offenen und strittigen Themen nochmals eine vertiefende Diskussion zu führen und die bestehenden Problempunkte anzusprechen sowie mögliche Lösungskorridore zu skizzieren.

Die Diskussion fand in drei Breakoutsessions statt, die durch Herrn Dr. Frehn, Frau Esch und Herrn Wolff von der Planersocietät moderiert wurden. Die Teilnehmenden hatten insgesamt 40 Minuten Zeit zu jeweils zwei Themen eine vertiefende Diskussion zu führen und Hinweise zu geben. Dafür wurde eine digitale Stellwand im Programm Miro vorbereitet, auf der die Teilnehmenden ihre Hinweise notieren konnten. Die drei Kleingruppen setzten sich mit folgenden Diskussionsthemen vertiefend auseinander:

	Themenschwerpunkt 1	Themenschwerpunkt 2
Gruppe 1	Mobilitätsdrehzscheibe am Unteren Wöhrd	Quartiersgaragen schaffen
Gruppe 2	Konfliktreduktion Fuß- und Radverkehr	Aufwertung der Plätze
Gruppe 3	Bauliche Zufahrtsbeschränkung (Pöller)	Ladezonenmanagement

Folgende Ergebnisse wurden dabei durch die Teilnehmenden entwickelt:

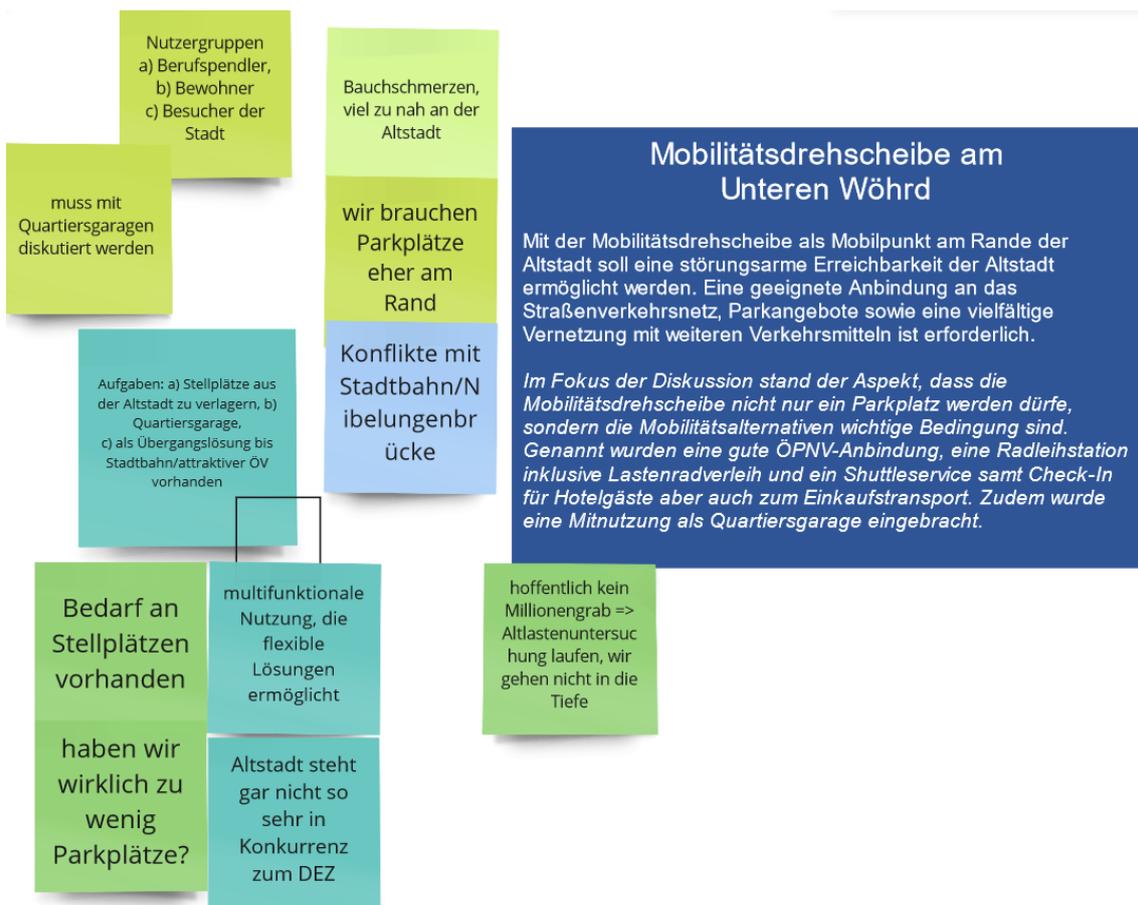
### Mobilitätsdrehzscheibe am Unteren Wöhrd

Im Rahmen der Diskussion um die Mobilitätsdrehzscheibe sind folgende Punkte festzuhalten:

- Zu Beginn wird die Lage der Mobilitätsdrehzscheibe (zu nah an der Altstadt) kritisiert, dies könnte auch Konflikte erzeugen (z. B. mit der Stadtbahn oder auf der Nibelungenbrücke). Von einigen Personen wurden stattdessen mehr Parkplätze am Rand der Stadt favorisiert.
- Andererseits wurde bekräftigt, dass die Mobilitätsdrehzscheibe mehrere Aufgaben erfüllen soll, so z. B. Parkplätze für die Nutzergruppen Berufspendelnde, Bewohnerinnen und Bewohner sowie Besucherinnen und Besucher der Altstadt. In diesem Zuge ist die Mobilitätsdrehzscheibe auch als eine Quartiersgare anzusehen.
- In diesem Zuge wurde auch der Aspekt aufgeführt, dass Parkkapazitäten weiter außerhalb geschaffen werden sollten, um den Verkehr möglichst frühzeitig auf umwelt- und innenstadtfreundliche Verkehrsmittel zu verlagern.

- Sie ist damit auch eine Voraussetzung dafür, vorhandene Straßenraumparkplätze der Anwohnenden aus der Altstadt zu verlagern. Damit ist sie auch eine Quartiersgarage und sie ist auch als Übergangslösung relevant, bis ein attraktiverer ÖPNV vorhanden ist.
- Der Bedarf an Stellplätzen wird unterschiedlich bewertet. Bezüglich der Parkplatzbedarfe wurde gegensätzlich argumentiert: So wurde einerseits angemerkt, dass es Stellplatzbedarf gebe, andererseits aber auch hinterfragt ob tatsächlich zusätzliche Stellplatzangebote zu schaffen seien oder es nicht viel mehr eine Verlagerung brauche. Für die einen besteht ein Bedarf, für die anderen sind genügend Parkplätze vorhanden. Hier sollten differenzierte Nutzergruppen betrachtet und bilanziert werden. Die Konkurrenz zum DEZ sei nicht so groß und der Parkdruck somit auch ein geringeres Problem.
- Zur Kritik, es könnte mit der Drehscheibe ein neues „Millionengrab“ entstehen, wird entgegnet, dass man ja nicht in die Tiefe gehe und damit auch die Risiken hoher Kosten geringer sind.
- Gewünscht wurde, dass die Mobilitätsdrehscheibe vielseitig einsetzbar sei und, falls sich zukünftig neue Bedarfsänderungen ergeben, auch flexible Lösungen möglich seien.

Abbildung 7: Mobilitätsdrehscheibe am Unteren Wöhrd: Notizen Miro-Board

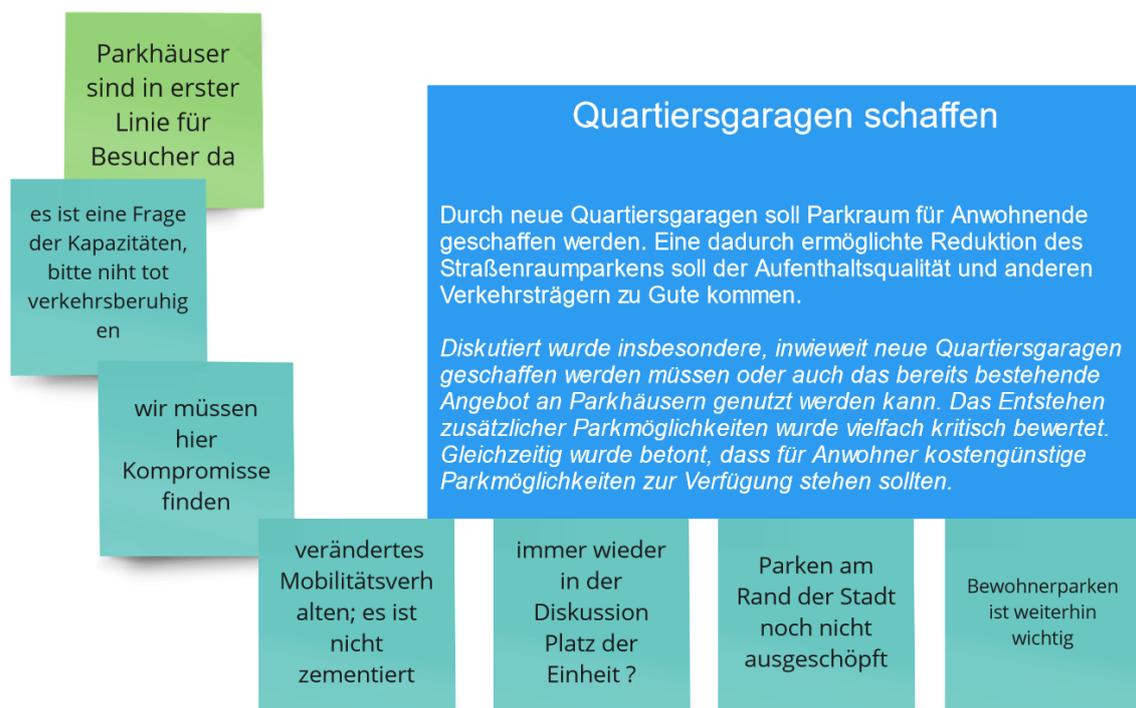


## Quartiersgaragen schaffen

Das Thema der Quartiersgaragen wurde von unterschiedlichen Standpunkten aus diskutiert:

- So wurde gefordert, dass Parkhäuser weiterhin in erster Linie für Besucherinnen und Besucher der Altstadt bereitstehen sollten und nicht den Anwohnenden vorbehalten werden. Freie Kapazitäten können zwar für Bewohnerinnen und Bewohner genutzt werden, aber die Nutzung der Parkhäuser sei auch in erster Linie für die Besucher wichtig. Gleichzeitig sollte auch weiterhin ein Mindestmaß an Bewohnerparkmöglichkeiten bestehen, auch im Straßenraum.
- Es wurde angemerkt, dass das Mobilitätsverhalten durchaus veränderlich und nicht zementiert sei, somit auch das Angebot einen Einfluss auf die Motorisierung und das Verhalten habe. Auf der anderen Seite wurde gesagt, man müsse aufpassen, dass die Altstadt „nicht zu Tode verkehrsberuhigt“ würde. Kompromisslösungen sollten gefunden werden, um schrittweise eine Verkehrsberuhigung zu verwirklichen.
- Als möglicher Standort für eine Quartiersgarage wurde der Platz der Einheit eingebracht, der auch bereits in anderen Diskussionen Gegenstand solcher Überlegungen gewesen sei.

Abbildung 8: Quartiersgaragen schaffen: Notizen Miro-Board



## Konfliktreduktion zwischen Fuß- und Radverkehr

Das Thema der Konfliktreduktion zwischen dem Fuß- und Radverkehr wurde von unterschiedlichen Standpunkten aus beleuchtet:

- Zum einen wurden konkrete Straßen, Wege und Orte genannt, an denen das Konfliktpotenzial als besonders hoch wahrgenommen wird, etwa die Gesandtenstraße.
- In diesem Zuge wurde auch darüber diskutiert, dass der Radverkehr in der Ost-West-Richtung durch den MIV in die Altstadt verdrängt wird (z. B. durch schlechte Bodenbeläge, stark frequentierte Straßen, wenig Platz, etc.). Um den Radverkehr in der Altstadt zu entzerren und diese zu entlasten, bräuchte es attraktivere Alternativen um die Altstadt herum, insb. für die Personen, die schnell von einem Ort zum anderen kommen wollen.
- Als weiterer Punkt wurde über die Entwicklung des Radverkehrs in der Altstadt gesprochen. So waren insb. die Händlerinnen und Händler in der Altstadt sehr froh, als diese für den Radverkehr frei gegeben wurde. Es wurde mehr Rücksicht aufeinander genommen, Radfahrer sind langsamer gefahren. Dies hat sich mit der Zeit geändert. Es hat eine eher negativ auszulegende Entwicklung dahingehend stattgefunden, dass weniger Rücksicht aufeinander genommen wird und der Fußverkehr in Konkurrenz zu dem Radverkehr steht.
- Einig war man sich in der Gruppe, dass Verbote hier nicht der richtige Weg seien, vielmehr müsse wieder eine Sensibilisierung und Rücksichtnahme untereinander geschaffen werden, etwa durch Kampagnen, Kommunikation, Gespräche.

Abbildung 9: Konfliktreduktion zwischen Rad- und Fußverkehr: Notizen Miro-Board





## Aufwertung der Plätze

Bezüglich dem Handlungsansatz der Aufwertung der Plätze wurden zahlreiche Diskussionsbeiträge eingebracht:

- Die Historie der Plätze und ihre geschichtliche Bedeutung solle im Rahmen des Welterbes und damit auch der Ausnahmesituation Rechnung getragen werden. Entsprechend sollte die Platznutzung ausfallen.
- Es wurde zudem angemerkt, dass es einer multifunktionalen Nutzung der Plätze bedürfe. Dies zeichne die Altstadt insgesamt aus und solle sich auch auf den Plätzen wiederfinden. Entsprechend gelte es dies bei den Planungen zu berücksichtigen.
- Mehrfach wurde auf einen notwendigen Wandel der Mentalität hingewiesen, um Plätze von Parkplätzen zu attraktiven Aufenthaltsräumen umzugestalten. Dabei solle man nicht zwingend auf neue Alternativen warten, sondern zügig eine Veränderung in Gang setzen,

um auch die Mentalität zu verändern. Bestehende Alternativen können dem Übergang dienen. Allgemein wurde in diesem Zuge ein Mentalitätswandel der (Altstadt-)Bewohner im Hinblick auf die Mobilität gefordert.

- Angemerkt wurde zudem, dass bestehende Konzepte in der Planung der Plätze auch berücksichtigt werden sollen.

Abbildung 10: Aufwertung der Plätze: Notizen Miro-Board



## Bauliche Zufahrtsbeschränkung

Die Thematik der baulichen Zufahrtsbeschränkung zur Verkehrsberuhigung der Altstadt wurde im Rahmen des digitalen Zukunftsworkshops vertiefend diskutiert:

- Grundsätzlich wurde angemerkt, dass bauliche Zufahrtsbeschränkungen überall dort sinnvoll seien, wo keine direkte Anfahrt von Parkbauten oder Sammelparkplätzen gewährleistet werden müsse. Auf diese Weise ließe sich mittels Erschließungsschleifen der Durchgangsverkehr deutlich reduzieren.
- Insbesondere solange noch keine Alternativen bestünden, sei der Zugang zur Altstadt auch für Hotelgäste wichtig, da lange Fußwege mit Gepäck problematisch seien. Eine mögliche Option vor diesem Hintergrund sei eine Ausfahrtsbeschränkung. Die Zufahrt werde also zunächst ermöglicht, die Ausfahrt sei allerdings nur Berechtigten vorbehalten und eine unberechtigte Zufahrt könne so entsprechend bestraft werden. In diesem Zuge wurde auch

die Vorabinformation zur Zufahrtsberechtigung, bspw. bei der Ticketbuchung diskutiert, sodass bspw. dem entsprechenden Kennzeichen eine Zufahrt gewährt werde.

- Um kurz- bis mittelfristig eine Reduktion der Verkehre zu erreichen wurde diskutiert, ob der EMIL verstärkt als Shuttle von den bestehenden Parkhäusern in die unterschiedlichen Bereiche der Altstadt eingesetzt werden könne. Somit könne ein entsprechender Shuttleverkehr schon vor der Realisierung der Mobilitätsdrehscheibe stattfinden.
- Wichtig sei es grundsätzlich unterschiedliche Berechtigungen, auch zeitlich beschränkt, anzubieten. So können für zeitlich beschränkt einfahrerberechtigte Lieferverkehre entsprechende Regelungen getroffen werden. Lieferungen im Segment der Kurier-, Express- und Pakettlieferung könnten zudem verstärkt über Paketstationen abgewickelt werden um so Verkehre in der Altstadt zu reduzieren.
- Allgemein wurde noch der Hinweis eingebracht, dass verlässliche und einfache Lösungen essenziell sein, um auch dem hohen Anteil an Ortsfremden in der Regensburger Altstadt gerecht zu werden.

Abbildung 11: Bauliche Zufahrtsbeschränkung: Notizen Miro-Board



## Ladezonenmanagement

Auch in Bezug zur baulichen Zufahrtsbeschränkung wurde die Thematik der Lieferverkehre und des Ladezonenmanagements diskutiert:

- Packstationen wurden auch hier als Möglichkeit zur Verkehrsreduktion aufgegriffen. Insbesondere leerstehende Ladenlokale und auch Flächen, die im Rahmen einer Parkraumverlagerung /-reduktion frei würden sollten in Kooperation mit den Logistikdienstleistern genutzt werden.

- Ladezonen in regelmäßigen Abständen wurden gewünscht, um dem Wirtschafts- und dem handwerkerverkehr Abstellmöglichkeiten zu bieten. Zum Be- und Entladen sei insbesondere im Handwerkerverkehr oftmals auch ein Haltevorgang direkt vor dem entsprechenden Gebäude notwendig. Durch ein dichtes Netz an Ladezonen könne aber anschließend ggf. auch eine Ladezone angesteuert werden.
- Wichtig seien vor diesem Hintergrund eine Kommunikation mit den betroffenen und auch eine Nutzung der Digitalisierungschancen mittels eines digitalen Ladezonenmanagements. So bestehe die Möglichkeit, die Belegung der Zonen einzusehen und ggf. auch eine Ladezone zu reservieren.

Abbildung 12: Ladezonenmanagement: Notizen Miro-Board



## Zusammenführung, Ausblick und Danksagung

Im Anschluss an die Kleingruppendiskussion wurden die Ergebnisse von den jeweiligen Kleingruppenleitungen im Plenum zusammengefasst und nochmals die Gelegenheit zur Diskussion und Rückfragen gegeben:

- Angemerkt wurde, dass insbesondere dem Welterbestatus Rechnung getragen werden müsse. Eine entsprechende Gestaltung der öffentlichen Räume müsse Ziel der Entwicklung sein.

- Entgegnet wurde, dass die Lebendigkeit der Stadt in diesem Zuge nicht vernachlässigt werden dürfe. Ein reines „Museum“ dürfe nicht angestrebt werden.

Herr Dr. Frehn von der Planersocietät und Herr Tonndorf von der Stadt Regensburg erläuterten die weiteren Schritte im Prozess.

Zunächst sei im Rahmen eines Politikworkshops im Juni eine Vorstellung der Ergebnisse im politischen Kreis geplant. Hier werden die zentralen Ergebnisse der Workshops den politischen Vertreterinnen und Vertretern dargestellt und erläutert.

Am 30. Juli findet dann eine öffentliche Abschlussveranstaltung auf dem Domplatz statt, in der die Gesamtergebnisse des Prozesses vorgestellt werden. Diese bilden gleichzeitig die Grundlage für die Ausschreibung eines Gutachters in der zweiten Prozessstufe. Diese zweite Stufe werde beginnend ab dem Jahr 2023 angestrebt. Ein Gutachter soll, basierend auf den bisherigen Prozessergebnissen und einer daraus resultierenden Leistungsbeschreibung, konkrete Maßnahmen und ein Konzept zur Verkehrsberuhigung der Altstadt Regensburgs entwickeln.

Abbildung 13: Fotoaufnahme einiger Teilnehmender



Zum Abschluss dankte die Planungs- und Baureferentin Frau Christine Schimpfermann den Teilnehmenden herzlich für ihr außerordentliches Engagement im Rahmen des gesamten Beteiligungsprozesses. Sie habe sich über die intensive und konstruktive Diskussion in allen Beteiligungsformaten sowie die Ergebnisse im Rahmen der Formate gefreut. Nun gelte es diese Ergebnisse weiter zu tragen und in Maßnahmen zu konkretisieren. Auch den Teilnehmenden wurde über den Chat nochmal die Möglichkeit gegeben ein Feedback zum Beteiligungsprozess zu geben. In diesem dankten viele Teilnehmende für die gute Organisation der Beteiligung und die Möglichkeit sich einzubringen. Es wurde zudem nochmal der Wunsch einer konstruktiven und baldigen Umsetzung der Prozessergebnisse formuliert.