



Ergebnis- und Prozessbericht

Teilnahme- und Workshopprozess Verkehrsberuhigung Altstadt Regensburg

Impressum



Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner
Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund

www.planersocietaet.de

in Zusammenarbeit mit:



Hügelstraße 19
64283 Darmstadt

www.team-ewen.de

Dr.-Ing. Michael Frehn (Projektleitung)
M.Sc. Pascal Wolff
M.A. Dajana Esch

Dr. Michael-André Horelt (Moderation)

Dortmund, im September 2022

Bildnachweis
Titelseite: Ferstl

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	5
2	Die Beteiligung und der Prozess	7
2.1	Vororientierungsphase, öffentlicher Auftakt & erster Beteiligungsbaustein (Mai/ Juni 2021)	8
2.2	Analysephase (Juli-September 2021)	9
2.3	Leitzielphase (Oktober 2021-Januar 2022)	10
2.4	Zukunftsphase (Februar- Mai 2022)	12
2.5	Öffentlicher Abschluss (Juni-Juli 2022)	13
3	Analysephase	15
3.1	Ausgangssituation	15
3.2	Vertiefende Analyseergebnisse	22
3.3	Zusammenfassung der Analyse	28
4	Das Zielkonzept	29
4.1	Erreichbarkeit und Mobilitätsalternativen	29
4.2	Verkehrsstruktur und Konfliktreduktion	30
4.3	Aufwertung und Entlastung	31
4.4	Priorisierung und Hinweise	32
5	Handlungsfelder, Bausteine und Planung	34
5.1	Diskussion der Handlungsansätze	34
5.2	Handlungsansätze als Ergebnis der Diskussion	35
6	Fazit und Ausblick	47
	Danksagung	51
	Quellen	52

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: "Emil" (Altstadtburs) am Domplatz in der Regensburger Altstadt	6
Abbildung 2: Ablauf und Beteiligungsbausteine des Teilnahme- und Workshopprozesses	7
Abbildung 3: Erster Online-Dialog vom 12.6. – 5.7.2021	9
Abbildung 4: Informationsmaterial zum Prozess	11
Abbildung 5: Aufsuchende Beteiligung im öffentlichen Raum	11
Abbildung 6: Zukunftsworkshop im Kolpinghaus	13
Abbildung 7: Beteiligung und Ergebnisausstellung	14
Abbildung 8: Podiumsdiskussion	14
Abbildung 9: Bedeutung der Altstadt in Relation zur Größe	16
Abbildung 10: Verkehrsberuhigung Altstadt – Ein Prozess seit über 40 Jahren	17
Abbildung 11: Erschließung der Altstadt	18
Abbildung 12: Mobilitätsverhalten der Altstadtbewohner, Regensburger und Besucher	19
Abbildung 13: Bewertung der Erreichbarkeit	19
Abbildung 14: Parkort in der Altstadt	19
Abbildung 15: Bewertung Parksituation in Abhängigkeit vom Parkort	20
Abbildung 16: Motivation und Erwartungen der Zielgruppen	21
Abbildung 17: Bewertungen des Online-Karten-Postings zur Altstadt	22
Abbildung 18: Beispielhafte Verkehrsführung mit Durchgangsmöglichkeit	23
Abbildung 19: Stellplätze und Bepreisung von Sammelparkplätzen in der Altstadt	23
Abbildung 20: Nutzungsüberlagerung im Osten der Altstadt	24
Abbildung 21: Beschilderung Wohnverkehrsstraße	24
Abbildung 22: P+R-Angebote in Regensburg	25
Abbildung 23: Linienführung Altstadtbus EMIL	26
Abbildung 24: Kfz-Verkehrsstärken in der Altstadt, punktuell dargestellt	26
Abbildung 25: Straßennetzhierarchie	27
Abbildung 26: Synoptische Zusammenführung von Analyse Themen	28
Abbildung 27: Priorisierung der Leitziele (Teilnehmende: 453 Personen; max. Auswahl von 5 Leitzielen)	32
Abbildung 28: Auswahl häufiger Hinweise und Anmerkungen	33
Abbildung 29: Vereinende Themen im Rahmen des 2. Online-Dialoges	33
Abbildung 30: Wichtige Themenauszüge der Zukunftsphase	35

1 Einleitung

Die Altstadt von Regensburg als UNESCO-Weltkulturerbe spiegelt mit seiner Struktur, seinen historischen Gebäuden, Gassen und Plätzen wie keine andere Stadt die wirtschaftlichen, politischen und religiösen Entwicklungen des Hochmittelalters ab und hat vieles davon bis heute bewahren können. Die Stadt Regensburg ist sich dieser außergewöhnlichen Bedeutung ihrer Altstadt bewusst. Die Herausforderung ist, der Verantwortung für das baukulturelle Erbe gerecht zu werden und gleichzeitig die Altstadt als lebendiges, vielfältiges, urbanes und identitätsstiftendes Stadtquartier zu erhalten und weiter zu entwickeln.

Die Altstadt ist ein sehr bedeutender Einkaufs-, Kultur-, Freizeit-, Arbeits-, Bildungs- und Tourismusort, zugleich wohnen hier ca. 17.000 Menschen. Eine Vielzahl von Besucherinnen und Besuchern kommt täglich in die Altstadt, zu Fuß, mit dem Rad, mit Bus und Bahn oder dem Auto. Auf der einen Seite bestehen die historisch gewachsenen Strukturen, der Wunsch nach mehr Aufenthaltsqualität und Entspannung. Auf der anderen Seite stehen der fließende und ruhende Kfz- und Lieferverkehr auf den engen, nicht dafür ursprünglich vorgesehenen Straßen der Altstadt. Diese unterschiedlichen Ansprüche führen immer wieder zu Konfliktsituationen unterschiedlicher Nutzergruppen.

Nach jahrzehntelanger Fokussierung auf die Bedarfe des motorisierten Individualverkehrs hat die Aufenthaltsqualität sehr gelitten. Dabei hat Regensburg eine lebendige Altstadt, die davon profitiert, dass hohe Verweilqualitäten bestehen. Die Verkehrsberuhigung der Altstadt ist ein wichtiges Ziel der aktuellen Stadtentwicklung. Über viele Jahre wurde sehr

kontrovers darüber diskutiert, ohne jedoch große Fortschritte zu erzielen.

Die Bedarfe an die Altstadt mit unterschiedlichsten Nutzungsansprüchen und die Herausforderungen im Bereich des Verkehrs anzugehen und hier einen geeigneten Mittelweg zu finden, war eine zentrale Aufgabe.

Die Stadt Regensburg hat somit vorgelagert zu einem noch zu entwickelnden Verkehrsmaßnahmenplan Altstadt einen Teilnahme- und Workshopprozess auf den Weg gebracht. So konnten vorgelagert, gemeinsam und unter Einbezug vieler Akteure der Stadtgesellschaft, Ziele und Handlungsfelder erarbeitet werden.

Zentrale Fragestellungen

Grundlegende Fragestellungen im Teilnahme- und Workshopprozess

Wie soll sich zukünftig die Regensburger Altstadt entwickeln?

Wie kann die städtebauliche Entwicklung im Zusammenspiel mit dem Verkehr funktionieren?

Wie können die Beeinträchtigungen durch den (motorisierten) Verkehr reduziert werden, gleichzeitig die Altstadt für alle erreichbar bleiben?

Die Stadt Regensburg hat sich deshalb Anfang 2021 entschieden, in einem offenen Beteiligungsprozess mit allen interessierten Akteuren – von der Bürgerschaft über Interessensvertretungen und Verbänden unterschiedlicher gesellschaftlicher Gruppen bis zur Kommunalpolitik – ein gemeinsames Zielkonzept zur

Altstadterschließung und zur Verkehrsberuhigung der Altstadt zu erarbeiten. Mit der Durchführung wurde die Planersocietät zusammen mit dem Team Ewen als Moderatoren zur fachlichen Ausarbeitung beauftragt.

In einem einjährigen Prozess wurde mit verschiedensten Beteiligungsbausteinen und über mehrere aufeinander folgenden Phasen über die Ziele und Bausteine einer zielgerichteten Verkehrsberuhigung in der Altstadt diskutiert. Die Ergebnisse des Prozesses liegen mit diesem Abschlussbericht vor. Aufbauend darauf wird anschließend ab 2023 von einem externen Verkehrsplanungsbüro ein zielgerichteter, konkreter Verkehrsmaßnahmenplan

zur Altstadterschließung und zur Verkehrsberuhigung ausgearbeitet werden.

Der konkrete Ablauf des einjährigen Teilnahme- und Workshopprozesses sowie die Ergebnisse werden nachfolgend dargestellt – Dokumentationen der einzelnen Bausteine des Prozesses sind auch weiterhin auf der projektbegleitenden Internetseite www.deine-altstadt-regensburg.de einsehbar. Die Website wird über den Prozess hinaus weiterhin bestehen, um Ergebnisse und Arbeitsstände des konkreten Verkehrsmaßnahmenplanes abbilden zu können.

Abbildung 1: "Emil" (Altstadtburs) am Domplatz in der Regensburger Altstadt



Quelle: Planersocietät

2 Die Beteiligung und der Prozess

In einem einjährigen co-creativen Dialog wurden die Ziele und Handlungsfelder zur Altstadter-schließung und Bedarfe an die Verkehrsberuhigung gemeinsam in einem mehrstufigen Teil-nahme- und Workshopprozess partizipativ erarbeitet. Dabei bestand das Verfahren aus meh-
reren Bausteinen und Formaten, um eine möglichst breite Beteiligung zu gewährleisten.

Stadtentwicklung funktioniert nur erfolgreich, wenn sie die verschiedenen Interessen der Bevölkerung und Akteursgruppen einbezieht. Aus diesem Grund wurde das „Zielkonzept Verkehrsberuhigung Altstadt“ vom Frühjahr 2021 bis zum Sommer 2022 in einem intensi-
ven Zukunftsdialog gemeinsam mit der Stadt-
gesellschaft erarbeitet. Trotz Corona-Ein-
schränkungen konnten vielfältige Beteili-
gungsbausteine umgesetzt werden. In insge-
samt neun Workshops vor Ort, drei digitalen
Workshops, jeweils einer öffentlichen Auftakt-
und Abschlussveranstaltung, aufsuchenden
Beteiligungsveranstaltungen in der Altstadt
und zahlreichen Akteursgesprächen konnte
eine große Anzahl an interessierten Bürgerin-
nen und Bürgern, aber auch nachfolgend ge-
nannte Akteursgruppen konkret in

den Diskussionsprozess mit eingebunden wer-
den. Über zwei Online-Dialoge (einmal zu Be-
ginn und ein weiteres Mal zu den Zielentwür-
fen), an denen mehrere Tausend Personen
(siehe Kapitel 2.1 und 2.3) teilgenommen ha-
ben, wurde jeweils ein öffentliches Feedback
aus der breiten Bevölkerung eingefangen. Die
politischen Vertreterinnen und Vertreter wur-
den über mehrere Gesprächsrunden jeweils
laufend mit eingebunden. Zudem wurden
wichtige Meilensteine im Ausschuss vorge-
stellt. Mithilfe unterschiedlicher Beteiligungs-
formate und einem niedrigschwelligen Zugang
konnte insgesamt eine breite Beteiligung er-
zielt werden. Nachfolgend werden die zentra-
len Ergebnisse der einzelnen Phasen des Pro-
zesses erläutert. Im Anschluss erfolgt die Er-
gebnisdarstellung.

Abbildung 2: Ablauf und Beteiligungsbausteine des Teilnahme- und Workshopprozesses



2.1 Vororientierungsphase, öffentlicher Auftakt & erster Beteiligungsbaustein (Mai/ Juni 2021)

Vororientierung und Einarbeitung

In der Phase der Vororientierung wurde der geplante Erarbeitungsprozess der Politik im Rahmen einer Ausschusssitzung am 14.4.2021 vorgestellt.

Begleitend zum Prozess wurde bereits zu Beginn eine eigene projektbezogene Webseite entwickelt. Unter der Webadresse www.deine-altstadt-regensburg.de ist kontinuierlich über den Prozess informiert worden. Bilder und Zwischenergebnisse der Workshops wurden dort dokumentiert. Zugleich diente die Seite als Beteiligungsplattform für die Online-Dialoge, als Plattform für das Streaming von hybriden Veranstaltungen sowie als Anmeldeplattform zu den Workshops. Die Homepage wurde am 15.4.2021 im Rahmen eines Pressetermins zusammen mit der Politik freigegeben.

Im Rahmen der Vororientierung sind die bisherigen Beschlüsse, vorhandene Zielsetzungen, Daten und Konzepte gesichtet worden. Sie wurden als erstes Fundament der Diskussion von Seiten des Stadt- und Verkehrsplanungsbüros aufgenommen. Im Mai und Juni 2021 sind zudem acht Akteursgespräche durchgeführt worden: Akteursgespräch mit dem Seniorenbeirat, Akteursgespräch mit dem Sicherheitsbeirat, Akteursgespräch mit der Schülerschaft, Studentenschaft und dem Jugendbeirat, Akteursgespräch mit der Kultur- und Kreativwirtschaft, Akteursgespräch mit dem Umweltforum, ADFC, Naturschutzbeirat und dem Nahmobilitätskoordinator, Akteursgespräch mit den Hotel- und Kaufleuten, Akteursgespräch mit dem Runden Tisch Altstadt sowie ein Akteursgespräch mit Politik- und Stadtratsfraktionen. Diese dienten

dazu die Bedarfe und Ziele unterschiedlicher Personen- und Akteursgruppen zu ermitteln. In diesen Gesprächen wurden Erwartungen an den Prozess abgefragt und bestimmte Problem- und Interessenslagen betrachtet, die in den weiteren Prozess mit eingebunden wurden. Die Auswahl der Akteure erfolgte in Abstimmung mit der Stadtverwaltung. Eingeladen wurde ein vielfältiges Akteursspektrum der Altstadt. Es umfasste bspw. Personen die sich intensiv mit der Altstadt auseinandersetzten oder auch besondere Anliegen und Sichtweisen in den Prozess mit einbringen.

Öffentliche Auftaktveranstaltung

Der öffentliche Dialogprozess startete mit einer öffentlichen Auftaktveranstaltung am Samstag, den 12.6.2021. Zunächst wurde sie als hybride Freiluftveranstaltung mit einem vor Ort auf dem Haidplatz stattfindenden Teil sowie einer online-Übertragung geplant. Aufgrund der Corona-Pandemie musste sie jedoch als Online-Format durchgeführt werden, bei der Bürgerinnen und Bürger mittels Chat Fragen einbringen konnten. Die Auftaktveranstaltung diente als Startschuss für den öffentlichen Dialogprozess. Neben Fragen zur Einschätzung der Notwendigkeit spielten insbesondere auch die mit dem Prozess verbundenen Ziele und Visionen der Referent:innen eine Rolle.

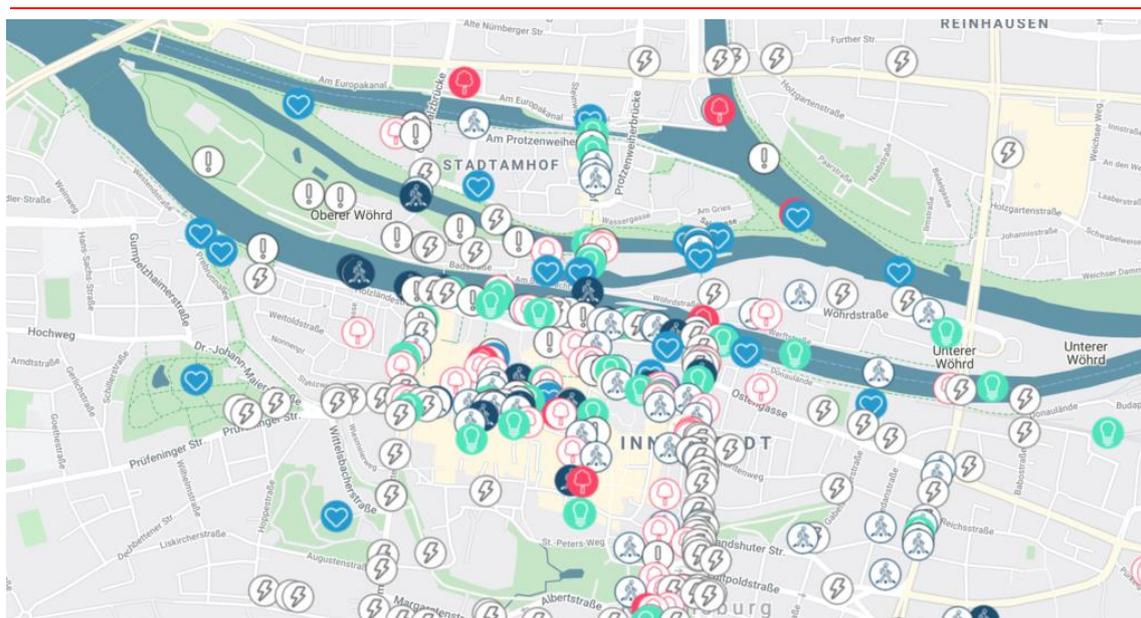
Erster Beteiligungsbaustein: Online-Dialog & Postkarte

Ebenfalls am 12.6.2021 startete der erste Online-Dialog zum Prozess. In drei Teilen konnten die Teilnehmenden bis zum 30.6.2021 ihre Meinung darlegen. In einer Online-Befragung wurden die Teilnehmenden

zu ihrem Mobilitätsverhalten und ihrer Einschätzung der aktuellen Mobilitätsangebote befragt. Knapp 400 Bürgerinnen und Bürger haben an der Onlinebefragung teilgenommen und Fragen zu ihrem Mobilitätsverhalten beantwortet sowie ihre Meinung zur Mobilität in der Altstadt Regensburgs eingebracht. Unter dem Titel „Deine Ideen zur Verkehrsberuhigung der Altstadt“ konnten alle Interessierten ihre Meinungen/Sichtweise zu den Aspekten Fußverkehr, Radverkehr, ruhender Verkehr, Parken, Liefern, Aufenthaltsqualität und ÖPNV äußern. Auf einer Online-Karte der Altstadt konnten zu diesem Zweck Mängel, Ideen oder Potenziale verortet werden (siehe Abbildung 2). Durch Kommentar- und Like-Funktionen konnten diese Beiträge wiederum von anderen Personen bewertet werden. Zudem

bestand die Möglichkeit, z. B. seine Lieblingsorte und auf der anderen Seite Orte, an denen man sich nicht gerne aufhält, auf der Karte zu verorten. Neben der Möglichkeit, sich online zu beteiligen, wurden Interessierte aufgerufen, mittels Postkarten ihre Zukunftsvision der Altstadt Regensburg zu formulieren und abzugeben. Diese konnten neben der Online-Version auch analog bei der Stadt abgegeben werden. Insgesamt sind über 130 Postkarten bei der Stadt Regensburg eingereicht worden. Die Ergebnisse dieses ersten Online-Dialogprozesses wurden dokumentiert und als Input für die anschließenden Analyseworkshops aufbereitet. Die Ergebnisse sind auf der Projekthomepage unter <https://deine-altstadt-regensburg.de/rueckblick/> einsehbar

Abbildung 3: Erster Online-Dialog vom 12.6. – 5.7.2021



Quelle: Planersocietät

2.2 Analysephase (Juli-September 2021)

Analyseworkshops in Präsenz und digital

Im Juli 2021 sind vier Analyse-Workshops durchgeführt worden. Dabei sind drei der vier Workshops vor Ort in Regensburg im zentral

gelegenen Kolpinghaus durchgeführt worden, ein zusammenführender vierter Workshop fand als Online-Veranstaltung digital statt. Dabei wiesen die Präsenz-Workshops jeweils unterschiedliche Diskussionsschwerpunkte

auf. Die erste Workshopreihe im Rahmen des Workshop- und Teilnahmeprozesses Verkehrsberuhigung Altstadt Regensburg wurde folgendermaßen unterteilt:

- Workshop A: Anbindung und Erschließung der Altstadt (23.07. 17.00-20.00 Uhr)
- Workshop B: Kfz-Verkehr und Nahmobilität (24.07. 09.00-12.00 Uhr)
- Workshop C: Aufenthalt, Stadtgestaltung und Grün (24.07. 13.00-16.00 Uhr)
- Ein Online-Workshop D, der am 29. Juli (17.30-19.30 Uhr) stattfand, diente als zusammenführendes Element.

Mit insgesamt je ca. 30 externen Teilnehmenden – die Anzahl der Teilnehmenden war aufgrund der Corona-Pandemie begrenzt – ist anhand von Leitfragen die bestehende Situation analysiert worden. Zudem wurden jeweils Stärken und Schwächen in der Altstadt Regensburg hinsichtlich der Mobilität und des Verkehrs herausgearbeitet.

Die Teilnehmenden hatten vorab online die Möglichkeit sich für einen konkreten Workshop anzumelden, Ziel war es aber auch gemischte Gruppen aus Bürger:innen, Stakeholdern und Vertreter:innen der Politik zusammenzubringen. Neben Personen, die konkret

ihr Interesse an den Workshops anmeldeten, sind auch nach dem Zufallsprinzip aus dem Einwohnermelderegister Bürger:innen eingeladen worden.

Zu dem zusammenführenden digitalen Workshop konnten sich alle interessierten Personen anmelden und mitdiskutieren. Hier wurden die Workshopergebnisse der Analysephase zusammenfassend dargestellt. Anschließend wurde in Untergruppen noch einmal über Zwischenergebnisse, Zusammenführungen und Teilthemen diskutiert.

Die Ergebnisse der vier Analyseworkshops sind anschließend als Grundlage, auch für nachfolgende Workshops, ausgewertet und dokumentiert worden. Alle Dokumente wurden der Öffentlichkeit über die Webseite bereitgestellt.

Konzept- und Dokumentenanalyse

Neben den Workshops fand in der Analysephase eine Konzept- und Dokumentenanalyse statt. Konzepte und Dokumente mit Schnittstellen zur Verkehrsberuhigung Altstadt Regensburg wurden gesichtet, hinsichtlich ihres Bezugs zur Verkehrsberuhigung ausgewertet und für den weiteren Prozess aufbereitet. Zu nennen sind hier bspw. geplante städtebauliche Entwicklungen, Einzelhandels- und Mobilitätsanalysen oder auch Beschlüsse des Stadtrates in Bezug auf die Altstadt.

2.3 Leitzielphase (Oktober 2021-Januar 2022)

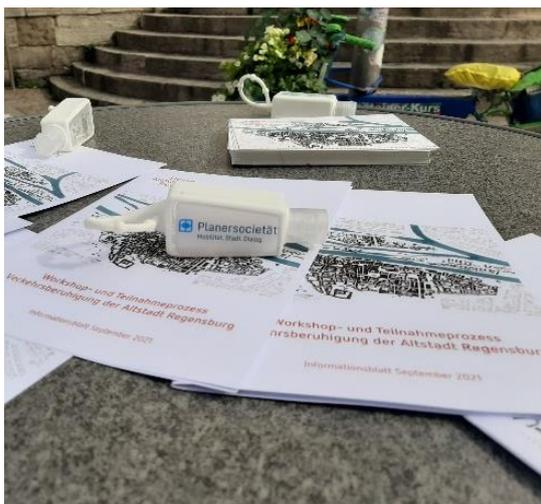
Aufsuchende Beteiligung im öffentlichen Raum

Im September 2021 fand in der Fußgängerzone eine erste Annäherung und öffentliche Beteiligungsform (Aktivierung der Bürger-

schaft) an mögliche Leitziele für die Verkehrsberuhigung der Altstadt Regensburgs statt. Hierzu wurde auf dem Neupfarrplatz am Nachmittag des 16. Septembers sowie am Vormittag des 17. Septembers ein Werbe- und Informationsstand aufgebaut. Ziel war es,

Passanten über den Prozess zu informieren sowie erste Leitziele zum Prozess bei der Bürgerschaft abzufragen, gemeinsam zu erarbeiten und zur Teilnahme an dem Prozess zu bewegen sowie Interesse zu wecken. Mitarbeitende des Planungsbüros Planersocietät, die den gesamten Prozess begleiteten, betreuten den Stand. Neben ausgelegtem Informationsmaterial konnten Interessierte in einem interaktiven Format die für sie wichtig erachteten Leitziele präferieren. Zur Auswahl standen dabei u.a.: mehr reine Fußgängerzonen innerhalb der Altstadt, schnelle Radrouten durch die Altstadt, Ein neu gedachtes ÖPNV-Netz zur besseren Anbindung der Altstadt sowie eine weiterhin großflächige Passierbarkeit mit dem Pkw.

Abbildung 4: Informationsmaterial zum Prozess



Quelle: Planersocietät

Abbildung 5: Aufsuchende Beteiligung im öffentlichen Raum



Quelle: Planersocietät

Leitzielworkshops in Präsenz und digital

Im Oktober 2021 wurden, aufbauend auf den Ergebnissen der Analyseworkshops, wiederum zwei Leitzielworkshops durchgeführt. Um eine Kontinuität der Teilnehmenden zu gewährleisten, sind die Teilnehmenden aus den Analyseworkshops mit zu den Leitzielworkshops eingeladen worden. Selbstverständlich sind weitere Interessierte herzlich willkommen gewesen. Die Zahl der Teilnehmenden war auch hier, wie bereits zuvor in den Analyseworkshops, aufgrund der Corona-Pandemie begrenzt. Ein Workshop fand in Präsenz im Kolpinghaus in Regensburg statt, ein Workshop wurde zusätzlich noch wenige Tage später digital durchgeführt. Die Gruppe der Teilnehmenden im ersten, vor Ort stattgefundenen Workshop, setzte sich aus ca. 40 Personen zusammen, darunter Repräsentant:innen der Kommune, Vertreter:innen der kommunalen Verwaltung, von Vereinen und Verbänden,

der Bürgerschaft sowie Mitarbeitende von Team Ewen und der Planersocietät, an dem digitalen Workshop nahmen ca. 30 Personen teil.

Bei den Leitzielworkshops wurden die Ergebnisse aus den vorherigen Analyseworkshops präsentiert sowie mögliche Zieldimensionen und -konflikte im Rahmen der Verkehrsberuhigung Altstadt gemeinsam erarbeitet. Neben den Leitzielen galt es auch, eine gemeinsame Vision für die Zukunft der Regensburger Altstadt zu erarbeiten, die sich in den Leitzielen widerspiegelt.

Die im Workshop zur Diskussion gestellten und weiterzuentwickelnden Leitziele sind aufbauend auf den Diskussionen und Ergebnissen in den Analyseworkshops abgeleitet worden. Sie wurden als Entwurf von dem Verkehrsplanungsbüro Planersocietät in enger Abstimmung mit der Stadt Regensburg erstellt. Insgesamt sind so 14 Leitziele entstanden und in den Workshops zur Diskussion, Weiterentwicklung und Ergänzung gestellt worden. Folgende Fragen waren dabei leitend: Sind die Leitziele richtig formuliert? Wo braucht es Ergänzungen? Wo besteht Änderungs- und Konkretisierungsbedarf innerhalb der Leitziele?

Die Ergebnisse der Leitzielworkshops wurden wiederum zusammenfassend dokumentiert und auf der Projekthomepage veröffentlicht.

Zweiter Online-Beteiligungsbaustein

Die erarbeiteten Leitziele wurden anschließend in einem 2. Online-Dialog im Dezember 2021 im Rahmen einer vierwöchigen Beteiligungsrunde zur Diskussion gestellt. Alle Interessierten Personen hatten die Möglichkeit, dazu Stellung zu nehmen, die Leitziele zu kommentieren, zu bewerten und zu priorisieren. So konnten sie z. B. angeben, welchen Leitzielen sie voll oder teilweise zustimmen, welche Ziele in die falsche Richtung gehen oder bei welchen Leitzielen noch mehr Mut gefragt ist. Insgesamt wurden rund 6.625 Bewertungen vorgenommen, 1.767 Hinweise zu den einzelnen Zielen abgegeben, 453 Priorisierungen vorgenommen und 103 Allgemeinen Hinweisen hinterlassen.

Diese Ergebnisse des 2. Online-Dialogs werden wiederum ausgewertet (siehe Kap. 4). Es erfolgte ein Zwischenstandspräsentation in den politischen Gremien.

2.4 Zukunftsphase (Februar- Mai 2022)

Erarbeitung von Handlungsansätzen

Die Zukunftworkshops im Rahmen des Workshop- und Teilnahmeprozesses „Deine Altstadt Regensburg“ fanden am 6./7. April als Präsenzworkshops wieder im Kolpinghaus von 18:00-21:00 Uhr sowie am 26. April in Form eines ergänzenden Digitalworkshops von 18:00-20:00 Uhr statt. Sie waren nach den

Analyseworkshops im Juli 2021 und den Leitzielworkshops im Oktober 2021 das dritte und abschließende Beteiligungselement des Workshop- und Teilnahmeprozesses. Zentrales Element der Workshops waren die gemeinsam zu erarbeitenden Handlungsansätze. Die Gruppe der Teilnehmenden vor Ort (jeweils ca. 35 Personen) setzte sich aus Repräsentant:innen der Kommune, Vertreter:innen der kommunalen Verwaltung, Vereinen und Verbänden sowie

der Bürgerschaft. Wie auch in den Leitzielworkshops sind auf Basis des bisherigen Prozesses und insbesondere der Leitziele, Handlungsansätze durch das Projektteam vorformuliert worden, welche in den Workshops als Arbeitsbasis dienen. Anhand von jeweils drei Thementischen pro Präsenz-Workshop wurden die Handlungsansätze in den Gruppen diskutiert. Einerseits wurde die Bedeutung und Umsetzung der Handlungsansätze diskutiert, andererseits wurden bei Bedarf weitere Handlungsansätze ergänzt. Nach einem Wechsel der Tische in den Gruppen war es in einer zweiten Arbeitsphase möglich, die korrigierten / ergänzten Handlungsansätze zu bewerten und letzte Hinweise zu geben.

In einem ergänzenden zusammenführenden digitalen Workshop mit ca. 25 Teilnehmenden wurden in einem Rückblick auf die Präsenzworkshops die Ergebnisse der zweistufigen

Arbeitsphase nochmals vorgestellt. Die Diskussionsschwerpunkte der einzelnen Kleingruppen und die abschließenden Bewertungen der Teilnehmenden wurden erläutert. Anschließend wurde Raum für Rückfragen und Diskussionen oder Ergänzungen im Plenum gegeben, bevor der Einstieg in die Gruppenarbeit erfolgte. Insgesamt wurden drei Gruppen (Breakoutsessions) vorbereitet, in denen jeweils zwei zu diskutierende Themen behandelt wurden. Handlungsansätze bei denen sich bereits in den Präsenzworkshops Diskussionsbedarf gezeigt hat, wurden nochmals vertiefend diskutiert. Die Ergebnisse der Kleingruppen wurden anschließend im Plenum zusammengetragen.

Die Zukunftworkshops sind dokumentiert und für alle Interessierten auf der Projekthomepage veröffentlicht.

Abbildung 6: Zukunftworkshop im Kolpinghaus



(Planersocietät)



2.5 Öffentlicher Abschluss (Juni-Juli 2022)

Abschlussveranstaltung auf dem Domplatz

Die offizielle Abschlussveranstaltung zum Beteiligungsprozess „Deine Altstadt Regensburg“ fand am Samstag, den 30. Juli 2022 von 13.00

bis 16.45 Uhr auf dem Domplatz von Regensburg statt. Vor Beginn der offiziellen Veranstaltung hatten Interessierte die Möglichkeit ab 13.00 Uhr in Form eines „Gallery Walk“ die Ergebnisausstellung zu besuchen: die zentra-

len Ergebnisse des Teilnahme- und Workshopprozesses sind auf insgesamt 15 Plakaten festgehalten und dargestellt worden. Auch interaktiv konnten sich Interessierte beteiligen und ihre Meinung zum Prozess und Hinweise an den zu beauftragenden Gutachter im kommenden Jahr abgeben.

Abbildung 7: Beteiligung und Ergebnisausstellung



(Planersocietät; Stadt Regensburg)

Mithilfe von Klebepunkten konnten sie zudem die Dringlichkeit der Verkehrsberuhigung der Altstadt Regensburgs bewerten. Mithilfe farbiger Bälle konnten die Besuchenden zudem angeben, woher sie kommen (Bewohner der Altstadt; Aus Regensburg; Aus dem Umland; Von weiter her).

Abbildung 8: Podiumsdiskussion



(Stadt Regensburg)

In einem offiziellen Teil wurden alle Teilnehmenden der Abschlussveranstaltung von der Oberbürgermeisterin Frau Maltz-Schwarzfischer und der Planungs- und Baureferentin Frau Schimpfermann begrüßt, bevor Herr Dr. Frehn von der Planersocietät zentrale Ergebnisse des Prozesses vorstellte. Anschließend kamen Teilnehmende aus dem Prozess zu Wort bevor die Diskussion auch für das Publikum geöffnet wurde. Hierzu eingeladen waren Herr Buck (Arbeitskreis Kultur Regensburger Bürger), Herr Saar (Faszination Altstadt e.V.), sowie Herr Schwarzmann (Studierendenvertretung OTH). An der Plenumsdiskussion hat zudem Herr Dr. Frehn als Projektleiter teilgenommen, moderiert hat die Plenumsdiskussion Herr Horelt (Team Ewen).

3 Analysephase

Die Analysephase diente der Auseinandersetzung mit der Bestandsverkehrssituation in der Altstadt Regensburg. Im Dialog mit den teilnehmenden Akteuren erfolgte die Aufnahme, Diskussion und letztendlichen Abwägung und Priorisierung von Problematiken und Interessenslagen rund um die gegenwärtige Ausgangssituation. Ergänzt wurde dies durch Möglichkeiten der digitalen Beteiligung und eine Analyse vorhandener Dokumente. In mehrere Stufen aufgeteilt erfolgte auf diesem Weg die Analyse der Ausgangssituation.

3.1 Ausgangssituation

Bedeutung und Sozialstruktur der Altstadt

Die Altstadt Regensburgs ist von großer Bedeutung für die Stadt Regensburg und auch darüber hinaus für den gesamten ostbayerischen Raum. Dies zeigt sich unter anderem in den Einzelhandelsbilanzen oder auch in der touristischen Erschließung. In der Altstadt Regensburgs werden *jährlich 290 Mio. Euro umgesetzt* und Gästen stehen insgesamt *2.300 Hotelbetten* zur Verfügung. Im Vergleich mit der Gesamtstadt Regensburgs liegen knapp 40 % der Einzelhandelsbetriebe in der Altstadt¹ und etwa 40 % der Hotelgäste übernachten in der Altstadt². Diese Werte liegen im Verhältnis zur Fläche in etwa um das 10-11-fache über denen der Gesamtstadt (siehe Abbildung 9). Über die Besuchsfunktion hinaus erfüllt die Stadt Regensburg jedoch weitere wesentliche Funktionen für Stadt und Umland. So leben knapp *17.000 Einwohnerinnen und Einwohner* in der Altstadt Regensburgs und knapp *7.500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte* sind in der Altstadt tätig³. Im Vergleich zu ihrer Größe weist die Altstadt auch

in diesen Bereichen eine erhöhte Verdichtung gegenüber der Gesamtstadt Regensburgs, um etwa die Faktoren 2,5-3, auf. Auch in weiteren Bereichen, wie der Gastronomie, dem Gesundheitssektor, der Schulbildung oder in der Verwaltungsfunktion nimmt die Altstadt eine überdurchschnittliche Bedeutung in Regensburg ein.

Die Struktur der Altstadt ist dabei, vor allem historisch bedingt, relativ kleinteilig in ihrer Raum- und Gebäudestruktur. Neben einer Vielzahl an kleinen Ladenlokalen ist auch die *Haushaltsgröße mit 1,45 Personen* deutlich unterdurchschnittlich. Diese Kleinteiligkeit zeigt sich auch im Erschließungssystem mit einer Vielzahl an schmalen Gassen und Wegen.

Die Bewertung der Altstadt ist dabei in vielerlei Hinsicht sehr positiv. So werden bspw. das Ambiente und Flair, die Gestaltung der Innenstadt sowie das Gastronomieangebot als positiv bis sehr positiv eingeschätzt. Auch Aspekte

¹ Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Regensburg 2030, Werte von 2018

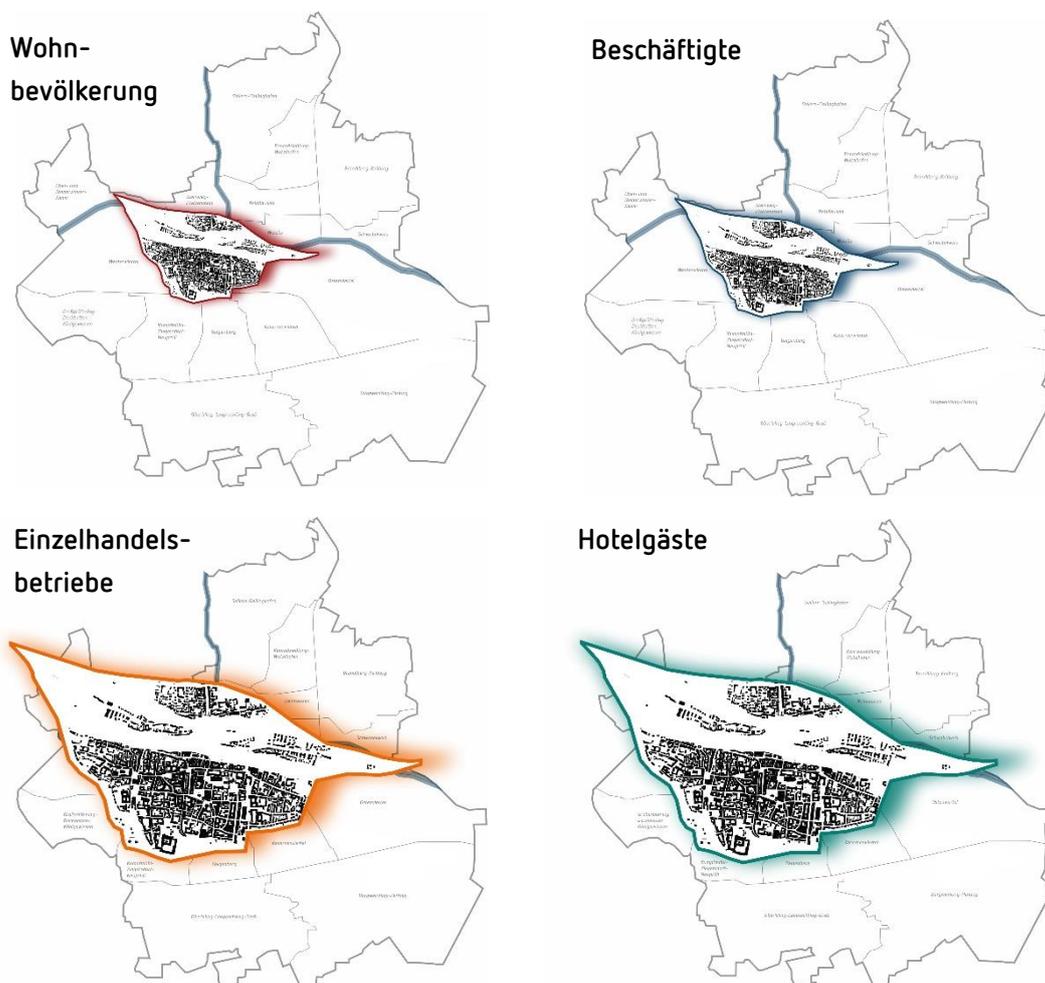
² Bedarfsanalyse für das Beherbergungsgewerbe in Regensburg (Hotelkonzept) 2016

³ Statistisches Jahrbuch 2020 (Werte ohne Stadtamhof)

wie die Erreichbarkeit, Besucheranzahl, Sicherheit und Sauberkeit werden als positiv wahrgenommen. Die Innenstadt liegt bei diesen Aspekten durchweg über dem Durchschnitt für die entsprechende Ortsgrößenklasse. Lediglich in den Aspekten der Parkmöglichkeiten und der Barrierefreiheit schneidet

die Innenstadt Regensburgs unterdurchschnittlich ab.⁴ Neben der guten Bewertung durch Besucherinnen und Besucher sind auch Bewohnerinnen und Bewohner gerne in der Altstadt. So sind bspw. *86 % der Altstadtbewohnerinnen und -bewohner mit ihrer Wohnsituation sehr zufrieden oder zufrieden* (Stadtmahnhof 72 %).⁵

Abbildung 9: Bedeutung der Altstadt in Relation zur Größe



Quelle: Statistisches Jahrbuch 2020; Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Regensburg 2030; Bedarfsanalyse für das Beherbergungsgewerbe in Regensburg (Hotelkonzept) 2016

Es zeigte sich im Ergebnis, dass die Innenstadt ein wichtiger Ort zum Leben, Besuch und auch zum Arbeiten ist und sie als attraktiv eingeschätzt wird. Insbesondere in Bezug auf die

Mobilität wurden auch einige Kritikpunkte angesprochen, die im Folgenden vertiefend untersucht wurden.

⁴ Befragung IfH Vitale Innenstadt, 2014

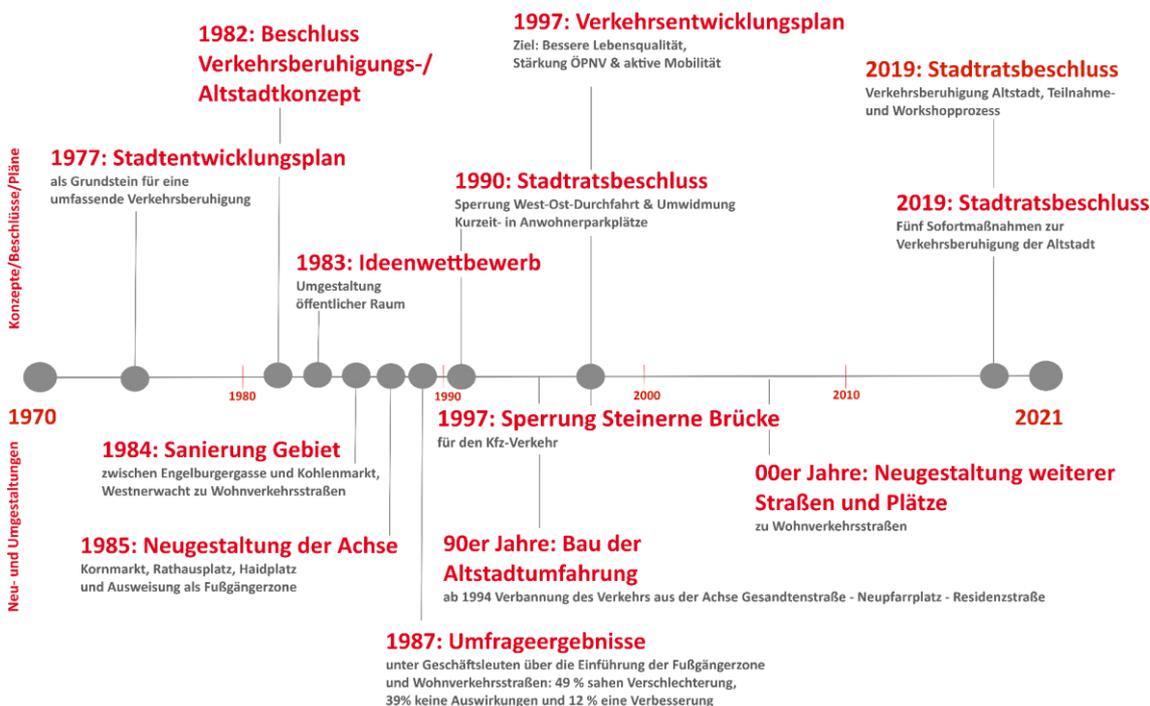
⁵ Wohnen in Regensburg 2017

Historie der Verkehrsberuhigung

Die Erreichbarkeit der Altstadt und Mobilität innerhalb der Altstadt beschäftigt Politik, Bürgerschaft und zentrale Akteure der Innenstadt schon seit langem. Entsprechend haben be-

reits unterschiedlichste Beschlüsse, Planvorhaben und Umgestaltungen eine Veränderung der verkehrlichen Altstadterschließung nach sich gezogen. Diese sind wesentliche Grundlage für zukünftige Planungen und vor diesem Hintergrund eingangs zu betrachten (siehe Abbildung 10).

Abbildung 10: Verkehrsberuhigung Altstadt – Ein Prozess seit über 40 Jahren



Quelle: Planersocietät

Aktuelle Erschließung der Altstadt

Die Erschließung der Altstadt für den Kfz-Verkehr besteht bisher aus einem Netz an Haupterschließungsachsen und Nebenerschließungsachsen, die die Zufahrt zur Altstadt ermöglichen, wie bspw. die Weißenburger Straße, die D.-Martin-Luther-Straße oder auch die Prüfeninger Straße. Darüber hinaus gibt es zahlreiche kleinere Erschließungsstraßen, die eine Zufahrt zu Parkplätzen und Sammelparkanlagen innerhalb der Altstadt ermöglichen, wie bspw. die Dr.-Wunderle Straße oder auch der St.-Peters-Weg. Aufgrund zahlreicher weiterer Erschließungsinteressen, bspw. durch Anwohnerinnen und Anwohner,

die Hotellerie oder auch den Lieferverkehr, gibt es darüber hinaus ein umfangreiches Netz an Wohnverkehrsstraßen. Diese sind als Fuß- und Radweg definiert, lassen aber meist zahlreiche Ausnahmenutzungen zu, die zudem schwer zu kontrollieren sind. Im Bereich der Fußgängerzone ist nur Lieferverkehr in vorgegebenen Zeitfenstern von 6.00 – 10.30 Uhr und von 17.30 – 19.30 Uhr zulässig.

Der ÖPNV wird überwiegend am Rand der Altstadt geführt, mit den Hauptachsen D.-Martin-Luther-Straße und die Thundorfer Straße, mit Halt bspw. am Arnulfplatz und Dachauplatz oder auch der Anbindung des Hauptbahnhofs. Durch den Kernbereich der Altstadt

verkehrt im 10-Minuten-Takt (zu klassischen Geschäftszeiten) zusätzlich der kostenlose Elektrobus EMIL mit Haltepunkten unter anderem an der Maximilianstraße, am Dom, am Neupfarrplatz aber auch am Interims-ZOB zur Vernetzung mit dem Schienenverkehr sowie Stadt- und Regionalbusverkehr.

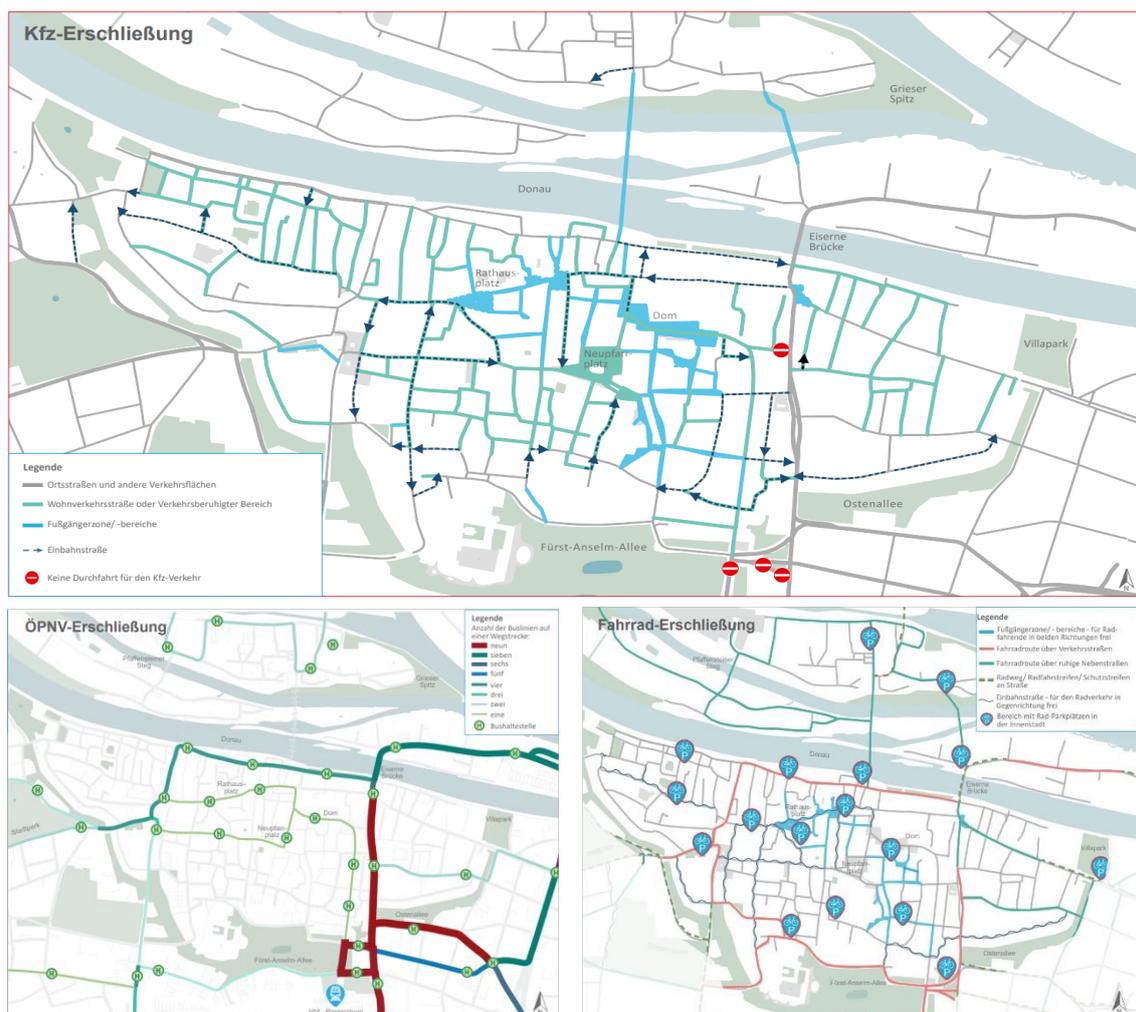
Die bestehenden Radverkehrsrouen sehen im Altstadtbereich oft eine gemeinsame Führung mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn vor, entlang der Erschließungsachsen, bspw. an der Thundorfer Straße oder dem St.-Peters-Weg. Gleichzeitig ist für den Radverkehr aber auch die Fußgängerzone freigegeben sowie zahlreiche Einbahnstraßen in Gegenrichtung. Die Wegemöglichkeiten sind durch wenige Beschränkungen somit hoch für den Radverkehr,

Abbildung 11: Erschließung der Altstadt

die Führungsqualität ist jedoch ausbaufähig, da nur vereinzelt eine separate Führung erfolgt. Radabstellanlagen bestehen in der Altstadt in vielen Bereichen, sind jedoch, insbesondere in zentralen Lagen auch stark ausgelastet.

Für den Fußverkehr bestehen grundsätzlich zahlreiche Querungsmöglichkeiten und eine kleinteilige Erschließung. Konflikte entstehen vor allem durch die gemeinsame Nutzung der Räume mit anderen Verkehrsmitteln.

Weitere Informationen können auch der Dokumentation der Analyseworkshops entnommen werden: <https://deine-altstadt-regensburg.de/wp-content/uploads/2021/08/Dokumentation-Analyseworkshops.pdf>

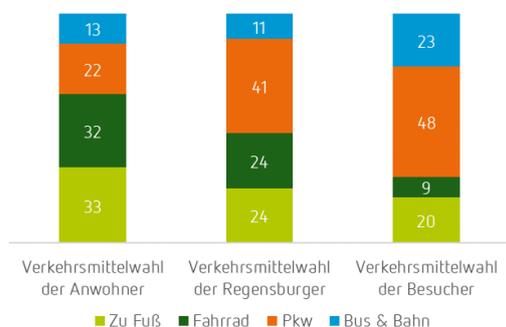


Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: Openstreetmap-Mitwirkende 2021

Mobilitätsverhalten und -bewertung

Im Rahmen der Online-Beteiligung wurde das Mobilitätsverhalten der Regensburger:innen abgefragt (siehe auch Absatz 2.1). Dabei wurden Fragen zur Bewertung der Erreichbarkeit, zum Parkort oder auch zum Mobilitätsverhalten gestellt. In der Wahl des Verkehrsmittels zeigt sich, dass mit knapp 50 % ein großer Teil der Regensburger:innen bereits zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs ist. Bei den Bewohner:innen der Altstadt ist dieser Anteil mit 65 % nochmal deutlich höher und der Kfz-Anteil mit gut 20 % sehr gering. Entsprechend ist auch der Pkw-Besitz mit 5.800 zugelassenen Pkw durch Bewohnerinnen und Bewohner der Altstadt deutlich unterdurchschnittlich.⁶ Die Besucher der Altstadt Regensburgs legen, aufgrund der größeren Distanz, die Wege überwiegend mit dem Kfz und dem ÖPNV zurück. So ist der ÖPNV-Anteil laut Auswertung mit 23 % etwa doppelt so hoch als die der Altstadtbewohnerinnen und -bewohner und auch der Kfz-Anteil mit knapp 50 % am höchsten. Insgesamt weist der Umweltverbund (insbesondere Rad, Fuß) bei der Mobilität der Regensburgerinnen und Regensburger einen vergleichsweise hohen Anteil auf.

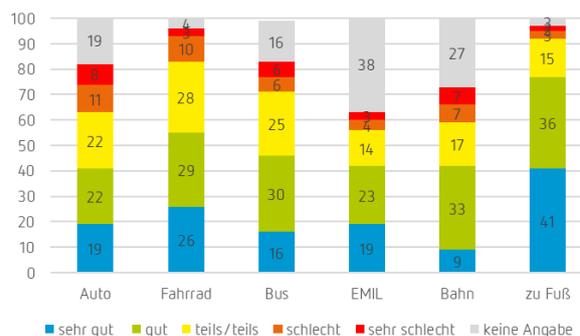
Abbildung 12: Mobilitätsverhalten der Altstadtbewohner, Regensburger und Besucher



Quelle: Mobilität in Städten 2018; Stadt Regensburg; Vitale Innenstädte 2014

In der Bewertung der Erreichbarkeit mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln zeigt sich, dass vor allem die Erreichbarkeit zu Fuß aber auch mit dem Rad als gut bewertet wird, wohingegen der ÖPNV und das private Auto eine schlechtere Bewertung erhalten haben.

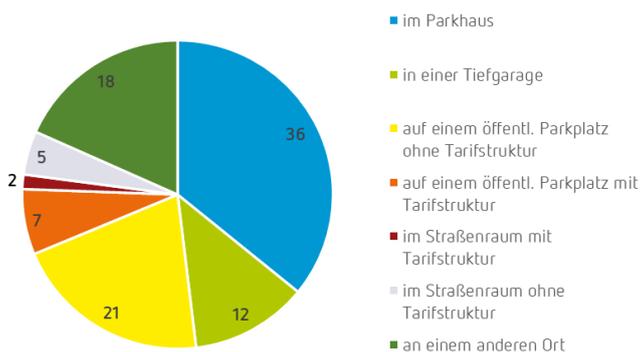
Abbildung 13: Bewertung der Erreichbarkeit



Quelle: Planersocietät, basierend auf erstem Onlinedialog

In der Befragung zum Parkraum zeigt sich, dass gut die Hälfte der Teilnehmenden bewirtschaftete Sammelparkanlagen nutzt aber auch gut 20 % öffentliche Parkplätze ohne Tarifstruktur (siehe Abbildung 14). Der Straßenraum nimmt hingegen mit 7 % nur eine geringe Bedeutung ein.

Abbildung 14: Parkort in der Altstadt



Quelle: Planersocietät, basierend auf erstem Onlinedialog

Auch in der Bewertung der Parkmöglichkeiten schneiden die Sammelparkanlagen, insbeson-

⁶ Statistisches Jahrbuch 2020

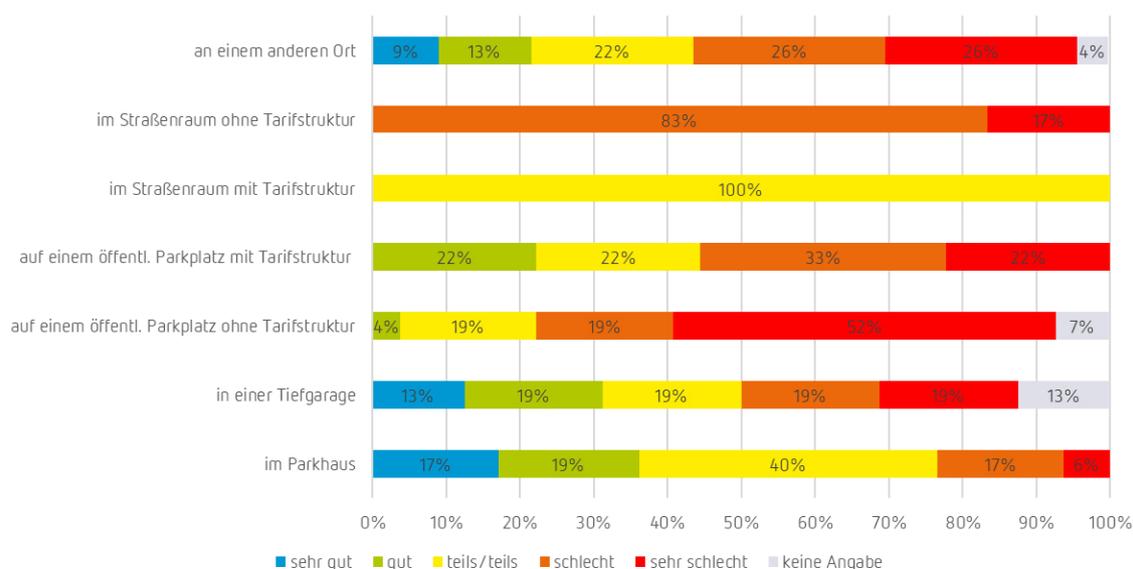
dere Parkbauten, besser ab als die Parkmöglichkeiten im Straßenraum oder auf Sammelparkanlagen ohne Tarifstruktur (siehe Abbildung 15). Zudem wurde erhoben, dass die Parkplatzsuche in der Altstadt Regensburgs im Schnitt deutlich länger dauert als im Durchschnitt Regensburgs. Nur gut ein Drittel der Teilnehmenden finden nach eigener Schätzung in unter 10 Minuten einen Parkplatz, immerhin 11 % suchen sogar länger als 30 Minuten.

Insgesamt wird die nahmobile Anbindung als verhältnismäßig gut bewertet, die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und dem privaten Kfz jedoch nicht. Auch in der Verkehrsmittelnutzung zeigt sich ein insgesamt hoher Anteil im Fuß- und Radverkehr. Detaillierte Informationen sind der Dokumentation zu entnehmen: <https://deine-altstadt-regensburg.de/wp-content/uploads/2021/09/Handout-1.-Online-Dialog.pdf>

Erwartungen und Wünsche der Akteure

In mehreren Akteursgesprächen wurden auch erste Erwartungen an den Prozess und eine Einschätzung der künftigen verkehrliche Entwicklung für die Altstadt abgefragt. Es zeigen sich vielfältige Ansprüche an eine Verkehrsberuhigung und Attraktivierung der Altstadt Regensburgs (Abbildung 15: Bewertung Parksituation in Abhängigkeit vom Parkort). Es wurden aber auch klare Botschaften an den Prozess formuliert, der alle Interessen berücksichtigen müsse aber auch den Startschuss zu einer weiteren Umsetzung darstellen soll. Aus Akteurssicht brauche es ein klares Signal und ein zusammenhängend gedachtes Konzept für die verkehrliche Altstadtentwicklung. Beruhigung, Belebung und Mobilitätsalternativen müssten gemeinsam gedacht werden und im Prozess gehe es nun darum positive Bilder zu vermitteln, wie die Mobilität der Zukunft in der Altstadt aussehen könne und dies im Austausch mit den Bürger:innen zu diskutieren.

Abbildung 15: Bewertung Parksituation in Abhängigkeit vom Parkort



Quelle: Planersocietät, basierend auf erstem Onlinedialog;
*unter 10 befragte Personen in Kategorie

Abbildung 16: Motivation und Erwartungen der Zielgruppen



Quelle: Planersocietät, basierend auf Aktorsgesprächen

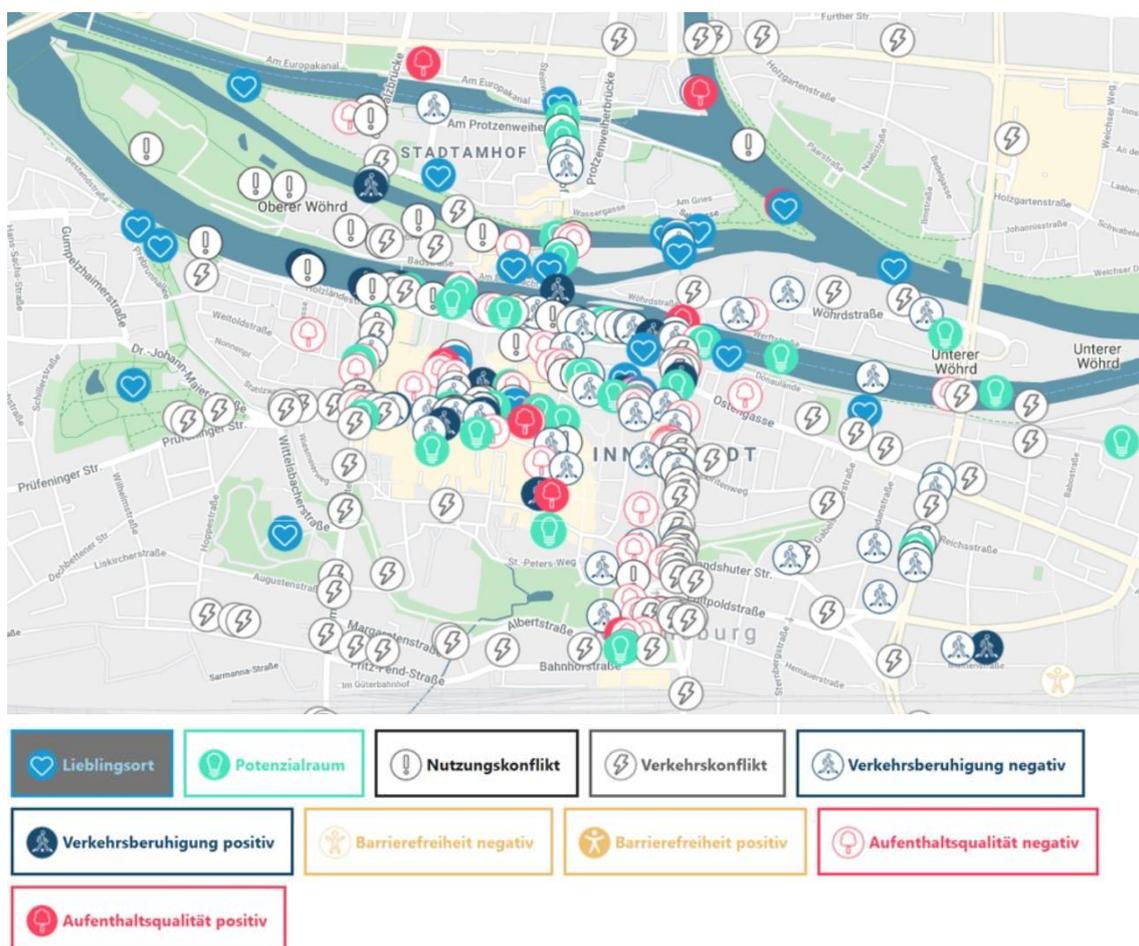
3.2 Vertiefende Analyseergebnisse

Liebingsorte und Verbesserungspotenziale

In einem Online-Kartenposting hatten die Teilnehmenden die Gelegenheit ihren Lieblingssort anzugeben aber auch Potenzialräume und Verkehrskonflikte darzustellen oder Aspekte wie die Aufenthaltsqualität zu bewerten (Abbildung 17: Bewertungen des Online-Karten-Postings zur Altstadt Als attraktive Räume und Lieblingssorte wurden dabei vor allem die Grünräume an der Donau und auch im Grüngürtel um die Altstadt herum benannt. In den zentralen Bereichen der Altstadt selbst wurden einige Lieblingssorte benannt, es gab aber auch zahlreiche Negativbewertungen in der Aufenthaltsqualität, bspw. am Kornmarkt. Ein Großteil der negativen An-

merkungen insgesamt verteilte sich auf die Erschließungs- und Verbindungsstraßen. So wurden bspw. an der D.-Martin-Luther-Straße oder auch der Prüfeninger Straße und der Kumpfmühler Straße zahlreiche Verkehrskonflikte benannt. Am Ufer der Donau, an der Keplerstraße wurde neben Nutzungskonflikten vor allem eine mangelnde Verkehrsberuhigung angemerkt. Dies wurde im Bereich der Gesandtenstraße sowie am Dom und Kornmarkt ebenfalls vielfach angemerkt. Detaillierte Informationen sind der Dokumentation zu entnehmen: <https://deine-altstadt-regensburg.de/wp-content/uploads/2021/09/Handout-1.-Online-Dialog.pdf>

Abbildung 17: Bewertungen des Online-Karten-Postings zur Altstadt



Quelle: Planersocietät, basierend auf erstem Onlinedialog

Zielverkehrsleitung in der Altstadt

In der vertiefenden Analyse stellte sich als ein Problem die mangelhafte Leitung des Zielverkehrs dar, die in mehrere Probleme für die Altstadt mündet.

Eine Vielzahl an unterschiedlichen Parkmöglichkeiten, sowohl in der Ausgestaltung als auch in der Tarifstruktur führt, verbunden mit einer unzureichenden frühzeitigen Ausschilderung der Parkmöglichkeiten zu erheblichem Mehrverkehr in der Altstadt. Die vorgesehenen Erschließungsachsen lassen es dabei zu, dass dieser Verkehr vielfach durch zentrale Bereiche der Altstadt fließt, wie bspw. am Dom entlang oder durch die Maximilianstraße. Wohnverkehrsstraßen lassen zudem eine Vielzahl an Ausnahmen zu, bspw. für Hotelgäste. Da eine Kontrolle dieser Ausnahmen kaum möglich ist, kommt es mutmaßlich häufig zu unberechtigten Durchfahrten, die die Verkehrsbelastung in sensiblen Bereichen erhöht.

Die teilweise hohe Verkehrsbelastung in der Altstadt ist nur schwer, insbesondere mit der hohen Fußverkehrsfrequenz und dem Radverkehr zu vereinbaren. Eine verbesserte Lenkung des Verkehrs und Aufteilung wäre hierbei als ein Lösungsbaustein zielführend, um Kfz-Verkehre in der Altstadt auf ein notwendiges Minimum zu reduzieren.

Abbildung 18: Beispielhafte Verkehrsführung mit Durchgangsmöglichkeit



Quelle: Planersocietät

Abbildung 19: Stellplätze und Bepreisung von Sammelparkplätzen in der Altstadt



Quelle: das Stadtwerk, Stadt Regensburg; Kartengrundlage: Openstreetmap-Mitwirkende

Anbindung der Altstadt mit dem Umweltverbund

Die Anbindung der Altstadt wird als wesentlicher Aspekt angesehen, um eine Verlagerung vom Kfz-Verkehr auf den Umweltverbund erreichen zu können und die Verkehrsberuhigung innerhalb der Altstadt so zu fördern. Ein frühzeitiger Umstieg, möglichst bereits am Stadtrand, wird angestrebt. Aktuell werden jedoch mangelhafte Angebote kritisiert.

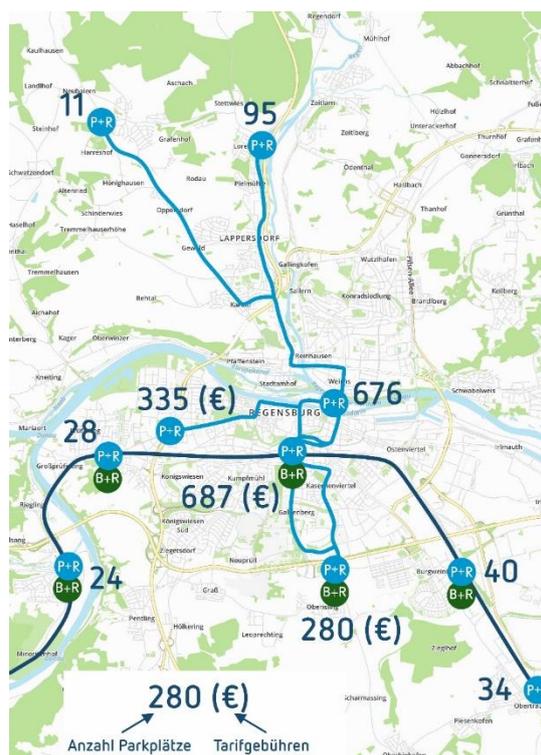
Die Park+Ride-Angebote am Rand der Altstadt werden als nicht hinreichend und wenig attraktiv wahrgenommen. Dies betrifft zum einen die mangelnde Beschilderung, unterschiedliche Preisgefüge der P&R Angebote oder zu hohe Tarifstrukturen (P+R Regensburg West). So werden die Parkkapazitäten vielfach als nicht ausreichend bewertet und die Anbindung in Geschwindigkeit und Taktung als unattraktiv angesehen. Dies gilt für die Bus-Verbindungen aber auch für die Schienenanbindungen, denen ein attraktiver Pendlertakt fehle. Insbesondere in der Anbindung des Nordens seien Verbesserungen erforderlich, wie sie durch eine Stadtbahn ergänzend oder durch neue P&R Parkplätze entstehen könnten. In der Anbindung in die Altstadt hinein wird der EMIL grundsätzlich positiv gesehen. Es wird jedoch die Anbindung mit Fokus auf dem Hauptbahnhof kritisiert. Dieser benachteilige insbesondere den Norden Regensburgs in der direkten Anbindung. In der Altstadterschließung liege der Fokus insbesondere auf den wesentlichen Zielen des Besuchsverkehrs (größere Platzfolgen und touristische Ziele). Für Bewohner:innen ist die Anbindung noch nicht optimal.

Neben der ÖPNV-Anbindung wird kritisiert, dass multimodale Angebote nicht hinreichend mitgedacht werden. Für die Möglichkeit des Bike+Ride fehlen vielfach sichere und komfortable Radabstellanlagen an den ÖPNV-

Anknüpfungspunkten und Bushaltestellen. An innenstadtnahen Parkmöglichkeiten fehlen zudem Park+Bike Angebote in Form eine Fahrradverleihsystems.

Neben der Anbindung in die Altstadt ist für die Bewohner der Altstadt auch der umgekehrte Weg wichtig. Hier fehlt es zum Verzicht auf das private Kfz ebenfalls an Angeboten, bspw. in Form eines Carsharing-Systems an innenstadtnahen Parkplätzen und weiteren Anbindungspunkten an das Kfz-Verkehrsnetz. Im Fokus für viele der innenstadtnahen Angebote steht unter anderem die Mobilitätsdrehscheibe, die mehr als ein einfacher Parkplatz werden muss (z. B. neue Mobilitätsangebote, Sharing-Angebote und ÖPNV-Integration).

Abbildung 22: P+R-Angebote in Regensburg



Quelle: RVV; Kartengrundlage: Openstreetmap-Mitwirkende

Abbildung 23: Linienführung Altstadtbus EMIL



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: Openstreetmap-Mitwirkende

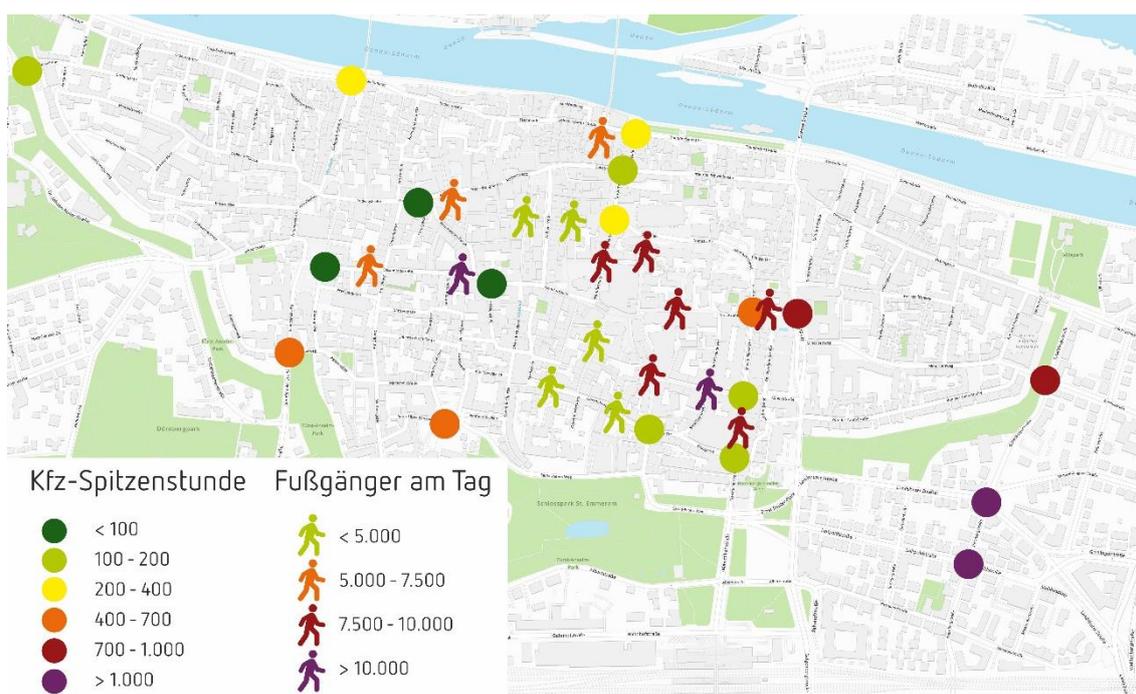
Verkehrsbelastung und Durchgangsverkehr

Die verkehrliche Belastung in der Altstadt Regensburgs stellt für eine Vielzahl der Bürgerschaft ein wesentliches Kernproblem aufgrund geringer Straßenraumverfügbarkeiten und daraus entstehenden Nutzungskonflikten dar. Neben bereits thematisierten Zielverkehren führen Durchgangsverkehr zu erheblichen Mehrverkehren innerhalb der Altstadt. Dies

betrifft sowohl die Erschließungsachsen als auch das weitere kleinteilig befahrbare Straßennetz in den Kernbereichen der Altstadt, mit dem Ergebnis, dass an zahlreichen Stellen inmitten der Altstadt (Bsp.: Maximilianstraße, Domplatz) Verkehrskonflikte entstehen. In der Folge erhöht sich in den Kernbereichen oder stark befahren Verkehrsachsen (D.-Martin-Luther-Straße), die Lärm- und Luftschadstoffbelastung.

In der Abbildung 24 zeigt sich, dass es an zahlreichen Stellen, insbesondere in Zugangsbereichen zur Altstadt zu einer starken Frequenz sowohl durch Kfz als auch den Fußverkehr kommt. In der Drei-Kronen-Gasse zeigt sich das deutlich, aber auch in Teilen der Maximilianstraße, am Domplatz oder entlang der Achse Keplerstraße / Thundorferstraße. In Kernbereichen ist die Verkehrsbelastung zwar verhältnismäßig geringer, in Anbetracht der tendenziell noch höheren Fußverkehrsfrequenz entstehen jedoch auch hier Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden, bspw. auf der Gesandtenstraße.

Abbildung 24: Kfz-Verkehrsstärken in der Altstadt, punktuell dargestellt



Quelle: Planersocietät; Daten: Stadt Regensburg; Kartengrundlage: Openstreetmap-Mitwirkende

Organisation des Liefer- und Handwerksverkehrs

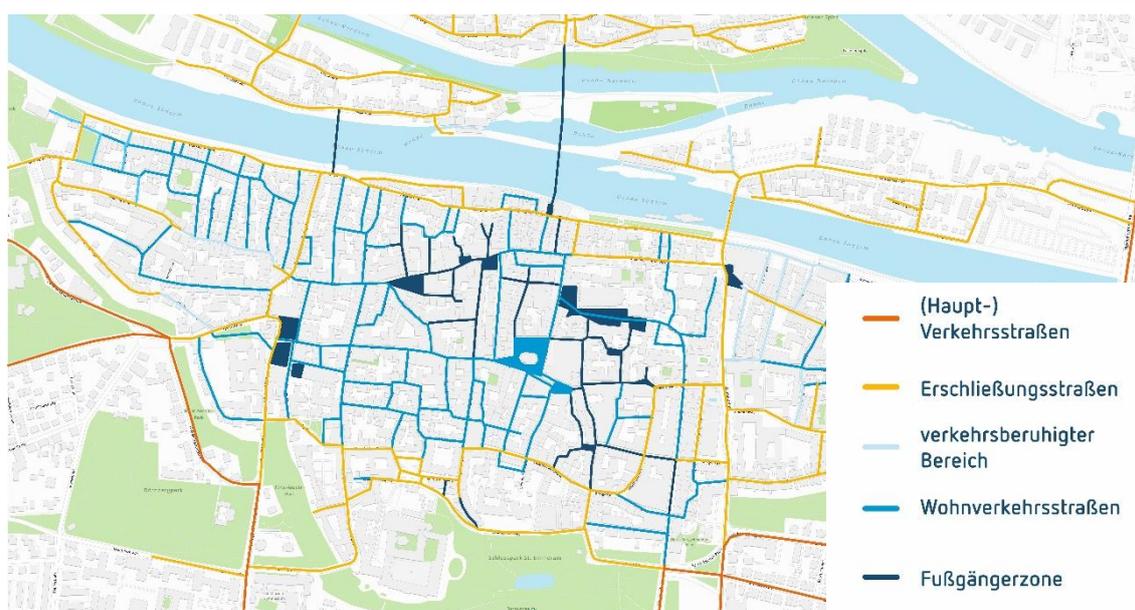
Der Lieferverkehr wird in der Altstadt Regensburgs häufig als zentrales Problem ausgemacht. Dieser ist in seiner Vielschichtigkeit zu betrachten, da es sich einerseits um die Belieferung der Geschäfte handelt und andererseits auch um Paketzustellungen an Privat- oder Geschäftskunden mit Wohnsitz oder Arbeitsplatz in der Altstadt.

Grundsätzliches Problem ist, dass die Liefer- und Handwerksverkehre vielfach nicht auf Parkflächen stehen, sondern im Straßen- oder Seitenraum. Dies führt einerseits zu Konflikten mit dem Fuß- und Radverkehr, wovon nochmal verstärkt mobilitätseingeschränkte Personen betroffen sind und andererseits zu Störungen mit dem fließenden Kfz-Verkehr, der ggf. in den Seitenraum ausweicht. Neben Verkehrsverzögerungen entstehen somit auch Gefahrenpunkte ausgehend von Lieferverkehren.

Als problematisch in diesem Zusammenhang wird die mangelhafte Beschränkung des Liefer-

ferverkehrs in einem Großteil der Altstadt gesehen. So gelten die festgelegten Lieferzeitfenster nur für die als Fußgängerzone ausgewiesenen dunkelblauen Bereiche (siehe Abbildung 25). In Wohnverkehrsstraßen sind Lieferverkehre hingegen grundsätzlich vom Zufahrtsverbot ausgenommen und können so ganztägig ihre Belieferung durchführen. Zudem wurde von Teilnehmenden in unterschiedlichen Workshopreihen angemerkt, dass die Kontrollen der bestehenden Regelungen mangelhaft sind und es regelmäßig zu Verstößen gegen die bestehenden Regelungen zu Lieferzeiten kommt.

Der Handwerkerverkehr wird in der Altstadt als zwingend notwendig angesehen, doch auch hier kommt es durch fehlende Abstellmöglichkeiten zu Behinderungen der anderen Verkehrsteilnehmenden durch falsch abgestellte Kfz. Vor diesem Hintergrund zeigt sich, dass gesonderte Liefer- und Ladezonen, speziell reserviert für den Handwerker- und Lieferverkehr, fehlen.



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: Openstreetmap-Mitwirkende

3.3 Zusammenfassung der Analyse

Die Analyse hat gezeigt, dass bei zahlreichen Qualitäten (siehe auch Abbildung 26), die die Altstadt Regensburgs auszeichnen, eine Vielzahl an Konflikten die Verkehrs- und Aufenthaltsqualität in der Altstadt deutlich einschränkt und Verbesserungsbedarf besteht.

Im Themenbereich der Anbindung und Erschließung der Altstadt hat sich insbesondere gezeigt, dass die *P+R-Angebote nicht ausreichend* sind aber auch die Anbindung durch den Radverkehr, durch bspw. *Fahrradstraßen und ein Radroutennetz*, zu verbessern ist. In der Erschließung der Altstadt führt eine *unzureichende Verkehrslenkung* zu verstärkter Verkehrsbelastung und gemeinsam mit *unangepasster Geschwindigkeit* und *Störungen durch haltende Liefer- und Handwerksverkehre* zu Verkehrskonflikten zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden in der Altstadt.

Mit Fokus auf den Kfz-Verkehr und die Nahmobilität zeigte sich, dass die *Regelung der Wohnverkehrsstraßen* mit einer Vielzahl an ausnahmsweise zulässigen Zufahrten problematisch ist und es auch daraus folgend *zu wenige weitestgehend stringente autofreie Zonen* in der Altstadt Regensburgs gibt. Dies ist auch

vor dem Hintergrund schwierig, als dass beinahe alle Fußgängerzonen im Altstadtbereich für Hotelgäste (Sonderfreigabe) mit dem Kfz befahren werden können. Durch die *Befahrbarkeit für den Radverkehr bei gleichzeitig geringer Achsenpriorisierung* kommt es in der Folge vorwiegend in zentralen Bereichen zu Konfliktsituationen zwischen Rad- und Fußverkehr mit dem Autoverkehr. Die *mangelhafte Kontrolle von durchfahrenden und haltenden Kfz*, privat sowie im Liefer- und Handwerksverkehr, verstärkt bestehende Probleme vielfach noch.

In der Beurteilung der Aufenthaltsqualität, Stadtgestaltung und Grünstrukturen ist die *Gestaltung einiger Plätze und des Donaufers* als Mangel zu benennen. Eine Nutzung durch Kfz vermindert teilweise die Aufenthaltsqualität, bspw. am Kornmarkt und Potenziale in der Entwicklung attraktiver Flächen sind untergenutzt, wie bspw. am Donauufer. Zudem besteht in der Altstadt an vielen Plätzen und Achsen ein *Mangel an adäquaten Grünstrukturen und Wasserelementen oder Sitzmöglichkeiten*. *Mangelnde Barrierefreiheit* reduziert zudem die Bewegungsfreiheit mobilitätseingeschränkter Personen.

Abbildung 26: Synoptische Zusammenführung von Analysethemen

<p>Regensburger Altstadt hat viele Stärken, die vor allem im Flair, Ambiente, in der Fußläufigkeit und Multifunktionalität der Altstadt begründet sind</p> <p>Wunsch nach mehr Ordnung und Strukturierung, mehr Regelungen, mehr Kontrolle bzw. mehr Akzeptanz</p> <p>Verständnis bei vielen für die Belange und Anforderungen der einzelnen Gruppen (Erreichbarkeit ist zu sichern)</p> <p>Erreichbarkeit nutzerorientiert angehen und zwischen äußere Erreichbarkeit (wie komme ich dort hin?) und innere Erreichbarkeit unterscheiden (wie bewege ich mich innerhalb der Altstadt fort?)</p> <p>Es gibt gemeinsame Interessen und Lösungskorridore</p> <p>Hohe Aufenthaltsqualitäten führen zu einer höheren Verweildauer, was wiederum ökonomisch vorteilhaft ist</p>	<p>Der Erfolg und die hohen Passantenströme führen zu Platzproblemen</p> <p>Aufgrund von mangelnden Wegealternativen (z.B. Radfahrende) entstehen Nutzungskonflikte</p> <p>Dazu sind die Bedürfnisse und Mobilitätsansprüche aller Nutzergruppen zu analysieren und Angebote für sie zu schaffen (z.B. Ladezonen, Alternativen zum Auto)</p> <p>Klare Nutzungspriorisierung zur Schaffung von Aufenthalts- und Erschließungsräumen in der Altstadt</p>
---	--

Quelle: Planersocietät

4 Das Zielkonzept

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse und den bereits daraus ableitbaren Entwicklungsvorstellungen, wurde gemeinsam mit allen Akteuren im Teilnahme- und Workshopprozess ein Zielkonzept mit unterschiedlichen Maßnahmenbereichen (Leitzielen) entwickelt. In diesem wird vorgegeben, wie die zukünftige Zielausrichtung der Mobilität in der Altstadt Regensburgs aussehen soll und in welche Richtung eine Verkehrsberuhigung entwickelt werden kann. Die konzipierten Ziele sind dabei den drei Oberthemen Erreichbarkeit und Mobilitätsalternativen, Verkehrsstruktur und Konfliktreduktion sowie Aufwertung und Verkehrsentlastung zugeordnet und bilden somit den Rahmen für die Zielentwicklung.

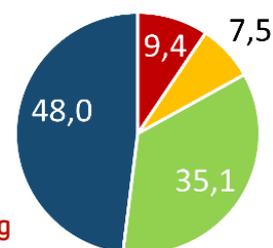
Neben der Formulierung der unten genannten und einzusehenden Leitziele hat im Rahmen einer Online-Beteiligungsmöglichkeit auch eine Bewertung und Priorisierung der unterschiedlichen Leitziele stattgefunden. Die Bewertung erfolgte anhand von vier Antwortmöglichkeiten. Die Ergebnisse sind jeweils in Prozent dargestellt.

Ziel genau richtig formuliert

Ziel sollte noch mutiger formuliert werden

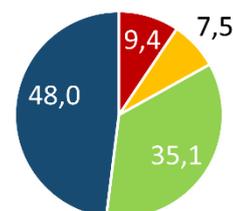
Ziel sollte abgeschwächt formuliert werden

Ziel geht in die falsche Richtung

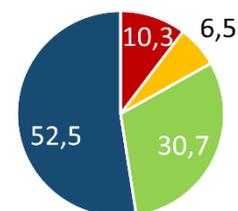


4.1 Erreichbarkeit und Mobilitätsalternativen

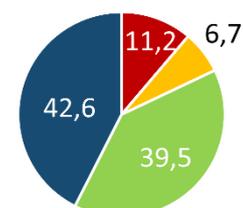
Ziel 1: Der öffentliche Nahverkehr soll künftig eine höhere Priorität in der Erreichbarkeit der Altstadt haben. Dafür bedarf es eines attraktiven ÖPNV (Linienführung, Ausbau, Takt, Preise, Komfort) und einer Bevorzugung des ÖPNV vor dem individuellen Kfz-Verkehr. Es sind für den Übergang Zwischenlösungen notwendig.



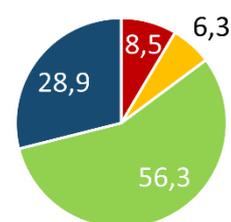
Ziel 2: Der Rad- und Fußverkehr ist als umweltfreundliche Alternative zur Erreichbarkeit der Altstadt zu fördern. Hier sollte eine Angebotspolitik (z. B. attraktive und sichere Wegeinfrastruktur, Abstellanlagen) umgesetzt werden, die auch den motorisierten Individualverkehr entschleunigen und Flächen zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs umverteilen kann.



Ziel 3: Es wird ein **stimmiges Gesamtkonzept** erarbeitet, mit dem das Kfz-Aufkommen in der Altstadt (auf das notwendige Maß) reduziert wird. Die spezifischen Bedürfnisse der Anwohner, Lieferanten, Handwerker & Rettungskräfte sind zu berücksichtigen. Eine weitestgehende Bündelung von Kfz-Verkehren auf Parkplätzen am Rande der Altstadt ist anzustreben.

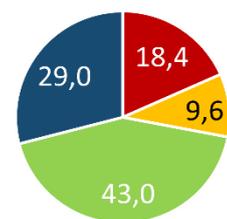


Ziel 4: Die Förderung von **Park-&-Ride- / Park-&-Bike-Angeboten** soll die Verkehrsentlastung innerhalb der (Alt-) Stadt fördern. Dafür sind insbesondere P+R-Kapazitäten in der Region, Parkplatzkapazitäten am Stadtrand, an den Einfallstraßen sowie Plätze an den zukünftigen Stadtbahnhaltestellen zu schaffen, die vom Bahn- und Busverkehr bedient werden (für eine hohe Nachfrage ist ein preislich attraktiver / gesonderter P&R-Tarif einzuführen).

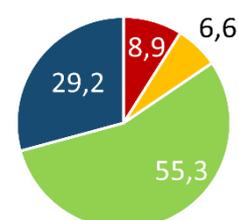


4.2 Verkehrsstruktur und Konfliktreduktion

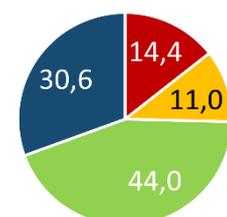
Ziel 5: Ein **klares Erschließungssystem** ist zu entwickeln. Der generelle motorisierte Durchgangsverkehr ist zu vermeiden. Dies hat zur Konsequenz, dass viele Ziele in der Altstadt nicht mehr auf direktem und bisherigem Weg mit dem Kfz angefahren werden können.



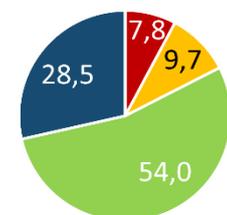
Ziel 6: Die **Zugänglichkeit** sowohl im Hinblick auf das Parken als auch auf das Einfahren in die Altstadt mit dem Auto ist **klarer zu regeln** (ggf. auch mit baulichen Maßnahmen wie Pollersystemen und stringenteren Regelungen der StVO) und auch zu kontrollieren. Für die Nutzergruppen (bspw. Anwohnende und Hotelgäste) sind somit alternative Angebote (z. B. Quartiersgaragen, Hotelshuttles) bereitzustellen und gesonderte StVO-Regelungen aufzuheben. Mitzudenken sind Angebote für mobilitätseingeschränkte Personen.



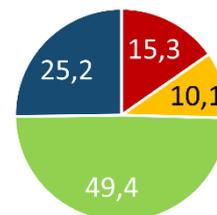
Ziel 7: Das **Parken von Kfz im öffentlichen Straßenraum wird sukzessive reduziert und auf Parkbauten verlagert**. Nur mit Ausnahmeregelungen, z. B. mobilitätseingeschränkte Personen oder als Standort für Carsharing / Taxi, ist das Parken unmittelbar vor wichtigen Zielen (sind zu definieren) erlaubt. Parkplätze für Lastenräder sind zukünftig mitzudenken.



Ziel 8: Der **Liefer- und Handwerkerverkehr** in der Altstadt ist unter Berücksichtigung einer konsequenteren Regelung weiter zu gewährleisten. Eine stadtverträgliche Reglementierung der Lieferverkehre (z. B. Größe der Fahrzeuge, Lieferfenster, räumliche Anordnung, Emissionsreduktion) ist umzusetzen. Die Regelungen müssen stärker durchgesetzt und kontrolliert werden.

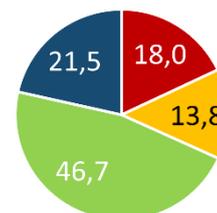


Ziel 9: Der Radverkehr soll in der Altstadt weiterhin möglich sein. Um Konflikte zu minimieren, sollen **Fahrradrouten entlang der Hauptrouten der Altstadt** ausgewiesen und so von den Fußgängern entkoppelt werden.

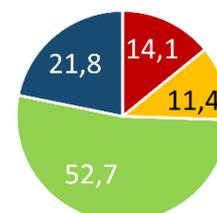


4.3 Aufwertung und Entlastung

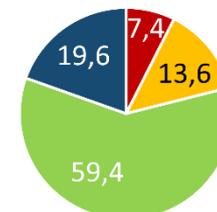
Ziel 10: Die **Fußgängerbereiche in der Altstadt sind neu zu definieren** und räumlich auszuweiten. Insbesondere bei zahlreichen Konflikten mit anderen Verkehrsmitteln sind weitere Fußgängerzonen (Radfahrer frei) ohne Sonderfreigabe (MIV/Hotelgäste frei) einzurichten, um einen sicheren Aufenthalt, Wegebeziehungen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



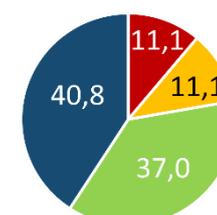
Ziel 11: Die **Wohnverkehrsstraßen sollten neu definiert werden** (gesonderte StVO-Regelung, Pollerregelungen). Eine Zufahrt wird folglich nur für eine geringere Anzahl an Ausnahmetatbeständen weiterhin möglich sein.



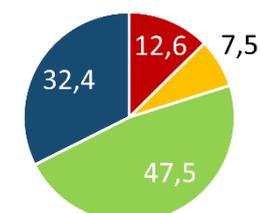
Ziel 12: Die Altstadt wird unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes **konsequent barrierearm gestaltet**. Ziel ist die Schaffung einer für alle Personen leicht zugänglichen Altstadt. Angemessen dimensionierte Fußwege sind dafür auch auf Kosten anderer Verkehrsteilnehmende zu realisieren.



Ziel 13: Die **Lebens- und Aufenthaltsqualität** für Anwohnende und Besuchende soll **durch eine Kfz-Verkehrsreduktion** erhalten und verbessert werden. Plätze und Straßen in der Altstadt werden in ihrer Aufenthalts- und Flanierqualität gestärkt und entsprechend der Klimaanpassung (grüne und blaue Infrastruktur) umgestaltet. Dafür ist der Kfz-Parkraum auf den Plätzen und Straßen sowie der Kfz-Verkehr zu reduzieren.



Ziel 14: Die Altstadt wird neben der angestrebten Verkehrsreduktion **durch eine einheitliche und angemessene Höchstgeschwindigkeit konsequent verkehrsberuhigt** (z. B. Tempo 20/30), um die Konflikte zu minimieren, die Sicherheit für alle Beteiligten zu verbessern und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Der verbleibende notwendige Verkehr wird durch entsprechende Verkehrslenkung in Erschließungsschleifen innerhalb der Altstadt gebündelt.

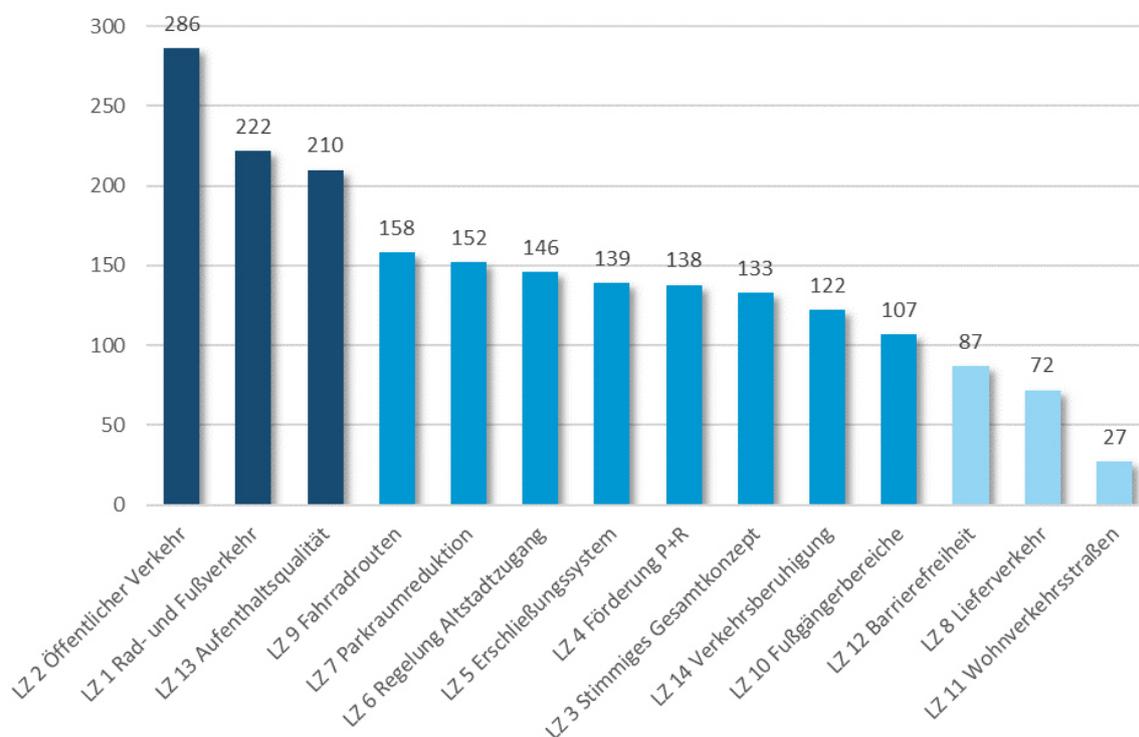


4.4 Priorisierung und Hinweise

In der Bewertung der Leitziele zeigte sich eine überwiegende Zustimmung, teilweise mit Tendenz zu einer noch mutigeren Formulierung. Bei einigen Leitzielen, wie bspw. der Erschließung, der Parkraumregulierung oder auch der Definition von Fußgängerbereichen und Wohnverkehrsstraßen zeigen sich jedoch auch unterschiedliche Vorstellungen oder gegensätzliche Meinungen. Diese gilt es in der Entwicklung von kurz-, mittel- oder längerfristiger Maßnahmen zu berücksichtigen. Die Priorisierung zeigte darüber hinaus, dass insbesondere die Leitziele 1, 2 und 13 als besonders wichtig einzuschätzen sind, somit eine Verbesserung der Anbindung für den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV und eine Steigerung der Aufenthaltsqualität im Fokus stehen sollen.

In den Anmerkungen zu den Leitzielen, wie auch in den allgemeinen Hinweisen wurden einige Aspekte besonders häufig genannt und sind hier entsprechend nochmals aufgeführt (siehe Abbildung 28). So wurde auch hier nochmal die Förderung des Umweltverbundes hervorgehoben, einerseits durch eine verträgliche Abwicklung von Kfz-Verkehren und andererseits verbesserte Angebote, bspw. einen verbesserten ÖPNV und Radverkehr oder auch verbesserte Barrierefreiheit. Aber auch Konflikte zwischen Verkehrsträgern des Umweltverbundes werden angesprochen, insbesondere zwischen dem Fuß- und Radverkehr. Neben einer Stärkung der Bewegungsqualität in der Altstadt wird auch die Bedeutung der Stärkung der Aufenthaltsqualität von einigen Teilnehmenden nochmal hervorgehoben.

Abbildung 27: Priorisierung der Leitziele (Teilnehmende: 453 Personen; max. Auswahl von 5 Leitzielen)



Quelle: Planersocietät

Abbildung 28: Auswahl häufiger Hinweise und Anmerkungen

ÖPNV muss attraktiver werden (Ausbau, kostengünstiger, nutzerfreundlicher, verbesserte Taktung)		Ausbau von Radverkehrswegen + Fahrradabstellanlagen
Autofreie Altstadt / Deutliche Autoreduzierung / kein Durchgangsverkehr vs. keine Einschränkungen für den IV / Erreichbarkeit aus dem Umland		Verstärkte Kontrolle der Einschränkungen für den MIV sowie auch bauliche Beschränkung
Alternative des P+R am (Alt-) Stadtrand wichtig und angebunden: zu Fuß, ÖPNV, Fahrradverleih	Parkraum zur Steigerung der Aufenthaltsqualität reduzieren und in Parkbauten verlagern, Erreichbarkeit für Anwohnende und Geschäftsleute gewährleisten	
Verkehrsberuhigung auch durch Geschwindigkeitsreduktion, nicht nur durch Zufahrtsbeschränkungen umsetzen		Barrierefreiheit erweitern mit Augenmaß für unterschiedliche Interessenslagen
Lieferverkehr stärker regulieren und emissionsarm abwickeln, Zufahrt für Handwerker etc. muss gewährleistet bleiben	Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr in der Altstadt durch räumliche Trennung vs. Funktionierende Koexistenz	

Quelle: Planersocietät

Das Interesse an diesem 2. Online-Dialog war sehr groß, denn bereits in der ersten Veröffentlichungswoche wurden über 3.393 Aufrufe auf der Projektwebseite von insgesamt 6.628 Zugriffen im Gesamtbetrachtungszeitraum registriert. Eine Priorisierung der Leitziele erfolgte dabei von 453 Teilnehmern und innerhalb dieser 14 Leitziele wurden 1.767 Kommentare abgegeben.

Die Ziele sind in einer Sitzung im Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen am 10. März 2022 als Zwischenbericht vorgestellt worden. Neben den Zielen sind der

Erarbeitungsvorgang sowie die Ergebnisse der Online-Befragung Teil der Vorstellung gewesen. Die Ergebnisse sind in der Sitzung zur Kenntnis genommen worden, darüber hinaus wurde in der Ausschusssitzung festgehalten, die in den Leitziel-Workshops erarbeiteten Leitziele in der Form beizubehalten, die Hinweise, und Kommentare hierzu aus dem zweiten Online-Dialog jedoch mit in die Zukunftswerkshops zu nehmen, dort zu thematisieren und in die Entwicklung der Handlungsansätze zu integrieren.

Abbildung 29: Vereinende Themen im Rahmen des 2. Online-Dialoges

Der Ausschluss von Kfz in der Altstadt wirkt sich negativ auf die Altstadtnutzung aus.	vs.	Der Radverkehr und der Fußverkehr stehen in stark frequentierten Bereichen im Konflikt zueinander.
Die Befahrbarkeit der Altstadt mit dem Kfz ist nicht mehr zeitgemäß.	vs.	Fuß- und Radverkehr können koexistieren und es sollten möglichst wenig Beschränkungen für den Radverkehr entstehen
Intelligente <u>Pollersysteme</u> und Kontrollmaßnahmen müssen die bestehenden Beschränkungen durchsetzen. Für Anwohner soll weiter Zugang bestehen.	vs.	Parkplätze sollten nicht entfallen, da sie für die Vitalität der Altstadt entscheidend sind.
		Ein attraktiver Nahverkehr ist zu fördern um die Attraktivität aufrechtzuerhalten.

Quelle: Planersocietät

5 Handlungsfelder, Bausteine und Planung

Aufbauend auf den benannten Leitziele galt es Handlungsfelder zu definieren, die geeignet sind die Ziele zu realisieren. Eine konkrete Maßnahmenentwicklung ist nicht Gegenstand des Workshop- und Beteiligungsprozesses zur Verkehrsberuhigung der Altstadt Regensburgs, sondern wird aufbauend durch einen zu beauftragenden Gutachter durchgeführt. Dennoch wurden innerhalb des Prozesses Kernpunkte und Handlungsfelder identifiziert, die als Leitlinien für die künftige Maßnahmenentwicklung dienen und wichtige Bausteine zur Verkehrsberuhigung der Altstadt bereits skizzieren. Aufgrund des mehrfach betonten dringenden Handlungserfordernisses wurden zudem Potenziale für zügig umzusetzende Maßnahmen im Rahmen eines Sofortprogramms erstellt.

5.1 Diskussion der Handlungsansätze

Aufbauend auf Vorschlägen der Projektbüros (Planersocietät und TeamEven) unter Einbezug der Verwaltung wurden in zwei Präsenz- sowie einem digitalen Workshop Handlungsansätze zu den sechs Themen Anbindung der Altstadt und ÖPNV, Parken, Radverkehr und Sharingangebote, Erschließung und Zugangsregelung, Fußverkehr und Barrierefreiheit sowie Aufenthaltsqualität und Erholung diskutiert.

In der Diskussion und Bewertung der Handlungsansätze zeigte sich, dass vielfach Zustimmung zu den unterschiedlichen Handlungsfeldern bestand. Vielen Teilnehmenden ist bspw. der Stadtbahnbau ein wichtiges Anliegen oder auch eine intelligente Parkraumbewirtschaftung, weitergehende Zufahrts- und Geschwindigkeitsbeschränkungen, verstärkte Kontrollen und die Aufwertung von Plätzen. Auch strittigere Aspekte wurden mit beispielhaften Aussagen und Wünschen diskutiert:

Mobilitätsdrehscheibe am Unteren Wöhrd:
Sie soll zahlreichen Nutzergruppen dienen und dabei mit einer Vielzahl an unterschiedlichen

Mobilitätsangeboten mehr sein als ein Parkplatz. Kritisiert wird jedoch die Nähe zur Altstadt, die für P+R wenig geeignet sei.

Quartiersgaragen schaffen:

Es wird eine schrittweise Verlagerung von Parkraum von der Straße in Parkbauten diskutiert. Insbesondere die Neuschaffung von Parkplätzen wird jedoch teilweise kritisch gesehen. Bestehende Anlagen würden laut unterschiedlichen Aussagen nicht reichen. Anderweitige Teilnehmende sprachen sich hingegen gegen eine Ausweitung von Parkplätzen aus.

Konfliktreduktion Fuß- und Radverkehr:

Orte mit besonderem Konfliktpotenzial sollten entschärft werden. Attraktive Radverbindungen um die Altstadt und eine gegenseitige Sensibilisierung sind als Maßnahme gegenüber Beschränkungen und Fahrverboten vorzuziehen.

Aufwertung der Plätze:

Die Aufwertung der Plätze zu attraktiven multifunktionalen Aufenthaltsräumen muss angestrebt werden. Der Kfz-Verkehr solle hierbei reduziert und der Historie der Plätze Rechnung getragen werden.

Bauliche Zufahrtsbeschränkungen:

Sie ist zur Verkehrsreduktion wesentlich und sollte dort erfolgen, wo keine öffentlichen Parkhäuser erreicht werden müssen. Je nach Nutzergruppe müssen Anpassungen erfolgen, um eine Zufahrt zu ermöglichen. Alternativen sind zudem wichtig.

Ladezonenmanagement:

In regelmäßigen Abständen sollten digital buchbare Liefer- und Ladezonen eingerichtet werden. Auch Packstationen oder alternative Antriebe sollen die Belastung reduzieren. Diskutiert wurde insbesondere, wie der Handwerksverkehr vernünftig integriert werden könne, da ein Halten vielfach direkt vor dem Gebäude erforderlich ist.

5.2 Handlungsansätze als Ergebnis der Diskussion

In der Diskussion der Handlungsansätze haben sich einige Kernpunkte herauskristalliert, die als besonders wichtig für eine erfolgreiche Verkehrsberuhigung der Altstadt eingeschätzt werden.

Ein grundsätzlicher Fokus in der verkehrlichen Entwicklung der Altstadt sollte auf dem Fußverkehr liegen, da er neben der Erschließungsfunktion insbesondere auch die Aufenthalts- und Flanierqualitäten der Altstadt nutzbar macht (siehe Abbildung 30). Funktionale Einschränkungen sind durch eine Verkehrsreduktion nicht zwingend, es ist jedoch stets zu berücksichtigen, dass die Altstadt neben Wohn- und Besuchsfunktion auch ein Ort für Gewerbe, Handel und Handwerk ist und geeignete Angebote und Regelungen diese Funktionen auch weiter aufrechterhalten müssen. Einschränkungen benötigen somit auch Alternativen. Das gilt nicht nur für den Liefer- und Handwerksverkehr, sondern auch für Be-

wohner-, Besucher- und Beschäftigtenverkehre, die künftig nach Möglichkeit auf die Fahrt mit dem privaten Pkw in den Kernbereich Altstadt verzichten sollen.

Die Umsetzung von Maßnahmen sollte grundsätzlich dem Prinzip möglichst unkomplizierter Lösungen folgen, um die Einhaltung zu gewährleisten und auch Ortsunkundigen einen bestmöglichen Überblick zu verschaffen. Es gilt zudem bereits geplante Maßnahmen möglichst ohne weitere Verzögerung umsetzen, wie bspw. die Stadtbahn, um schnellstmöglich Verbesserungen in der Verkehrs- und Aufenthaltsqualität in der Altstadt zu erzielen.

Die genauen Handlungsansätze sind den folgenden Seiten zu entnehmen oder dem Link der Website: https://deine-altstadt-regensburg.de/wp-content/uploads/2022/06/Dokumentation_Zukunftsworkshops_Regensburg.pdf

Abbildung 30: Wichtige Thementauszüge der Zukunftsphase

Fußverkehr und Aufenthaltsqualität haben in der Altstadt höchste Priorität, andere Verkehrsträger sind verträglich abzuwickeln.

Der Verkehr in der Altstadt kann deutlich reduziert werden, ohne dass es zu funktionalen Einschränkungen kommt.

Es sollen gute Alternativen aufgebaut werden, die eine Anfahrt auch ohne Auto oder eine Parkmöglichkeit am Rande der Stadt erlaubt, von der ich gut in die Altstadt weiterkomme.

Das Verkehrssystem der Altstadt soll möglichst einfach und nachvollziehbar sein. Die aktuelle Vielzahl an Ausnahme- und Sonderregelungen sollen reduziert werden.

Die Altstadt ist ein Ort für Gewerbe, Handel und Handwerk und wird weiterhin erreichbar sein. Das gilt für Bewohner, Besucher, Beschäftigte und Lieferverkehr. Es gibt trotz Beschränkungen auch geeignete Alternativen und Ausnahmeregelungen.

Zur Umsetzung von beschränkenden Maßnahmen sowohl in der Zufahrt als auch in der Parkraum-nutzung sind verstärkte Kontrollen erforderlich.

Eine bauliche Zufahrtsbeschränkung ist geeignet, einerseits unerwünschte Verkehre aus der Altstadt herauszuhalten, andererseits berechnete Gruppen einfahren zu lassen.

Bereits geplante Maßnahmen, wie z.B. die Mobilitätsdrehscheibe, sollten zügig umgesetzt werden, um darauf aufbauend weitere Entwicklungen anzustoßen.

Quelle: Planersocietät

Handlungsansätze zur Anbindung der Altstadt und ÖPNV

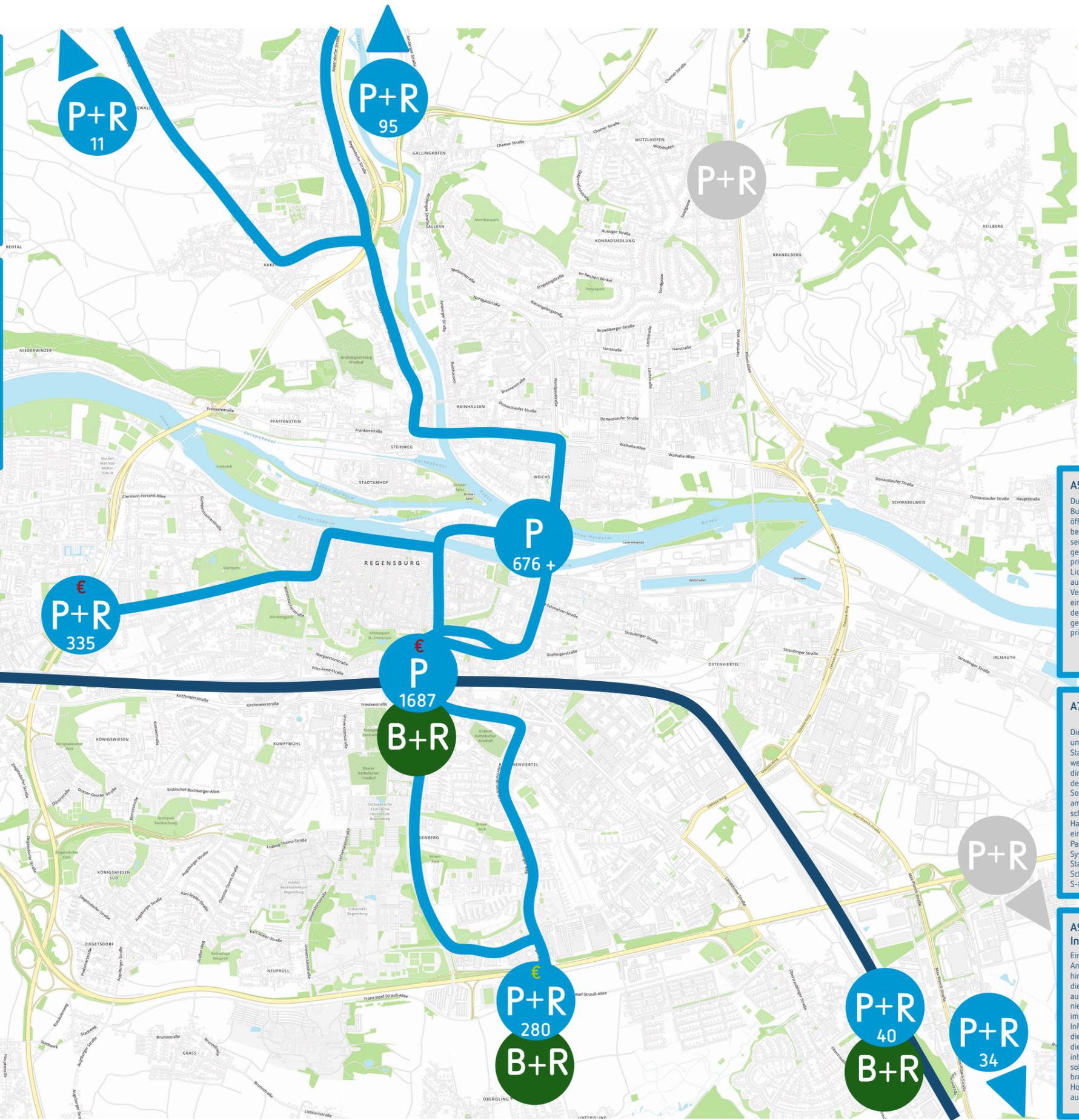
A1 Park+Ride ausbauen
Das Park+Ride-Angebot sowohl am Stadtrand als auch in der Region ist auszubauen. Dafür sind hinreichende Parkkapazitäten, ein gut ausgebauter öffentlicher Nahverkehr und moderne Begleitinfrastruktur (einfaches Bezahlsystem, Toiletten, etc.) bereitzustellen. Insbesondere zu Hauptverkehrszeiten 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 Wasser taxis 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**

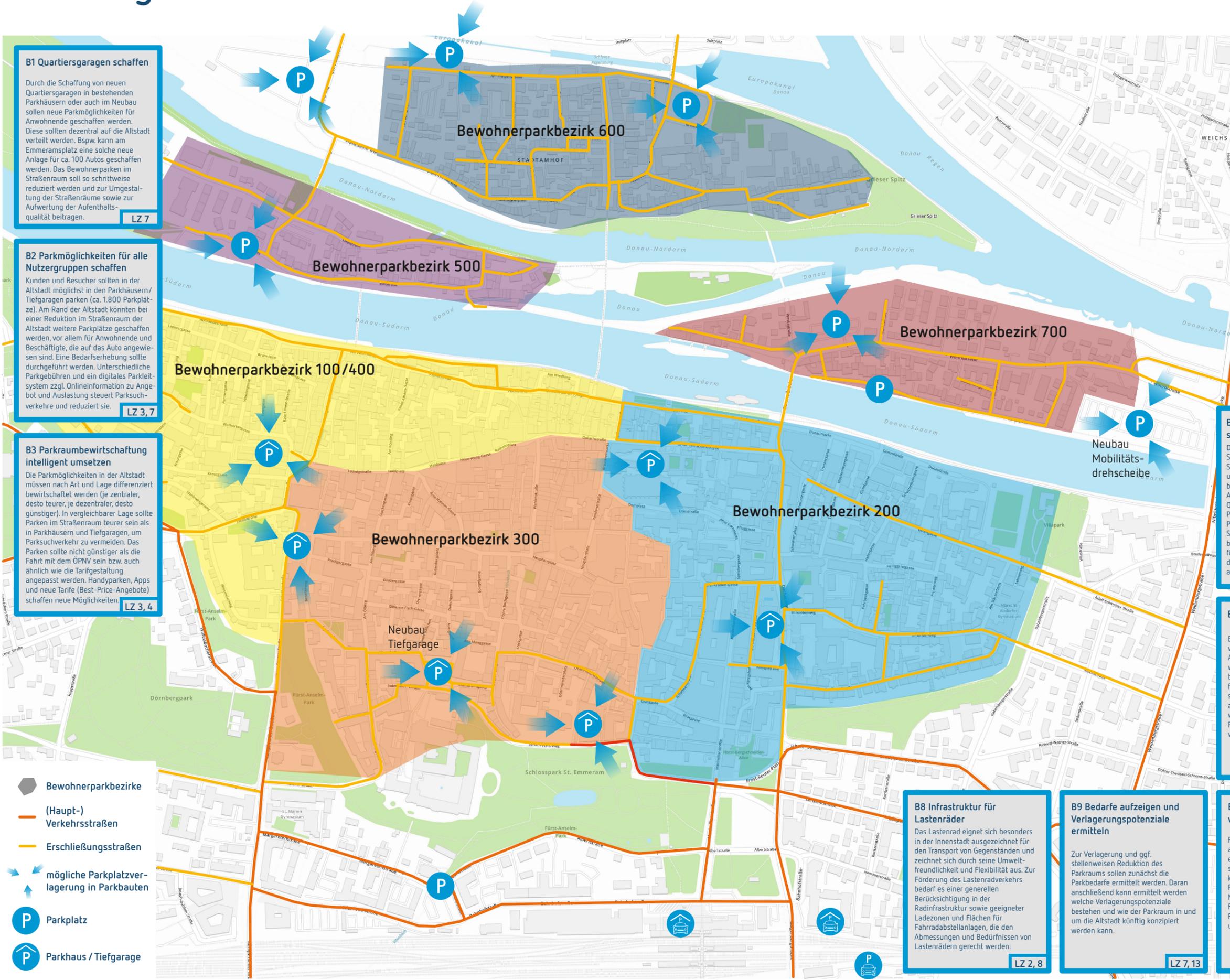
A7 Stadtbahn
Die Stadtbahn sollte als leistungsfähige und schnelle Anbindung von den Stadtgrenzen an die Altstadt realisiert werden. Eine dichte Taktung und eine direkte Anbindung in die Altstadt stärken deren Potenzial zur Altstadterschließung. So sind Haltepunkte in der Altstadt oder am Altstadttrand 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 Umfuhrensachsen
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.
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**

Handlungsansätze zum Parken



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.

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**

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**

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**

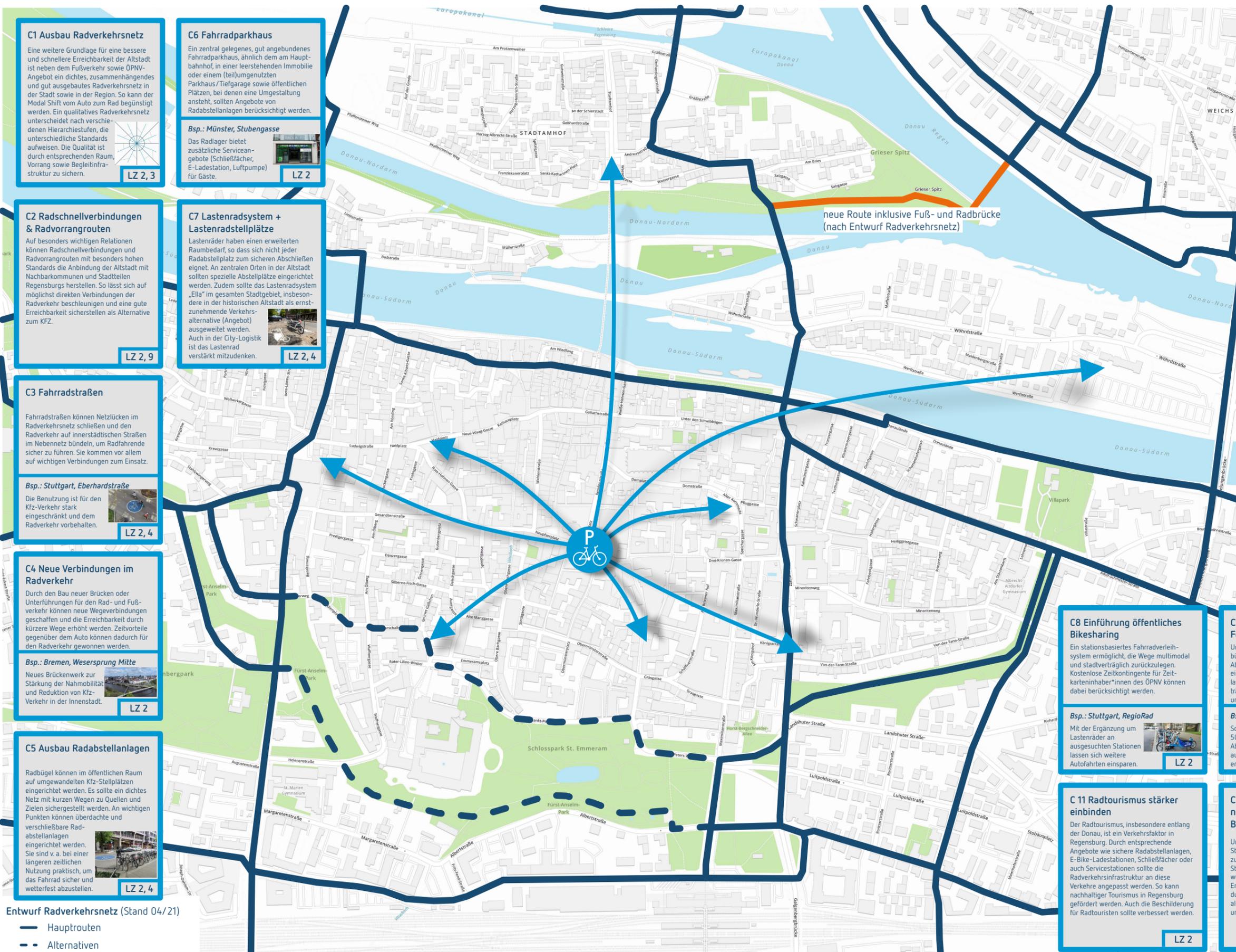
- Bewohnerparkbezirke
- (Haupt-) Verkehrsstraßen
- Erschließungsstraßen
- mögliche Parkplatzverlagerung in Parkbauten
- Parkplatz
- Parkhaus / Tiefgarage

Handlungsansätze zum Radverkehr und Sharingangeboten

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.



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 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**

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 Straßennetze 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**

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

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**

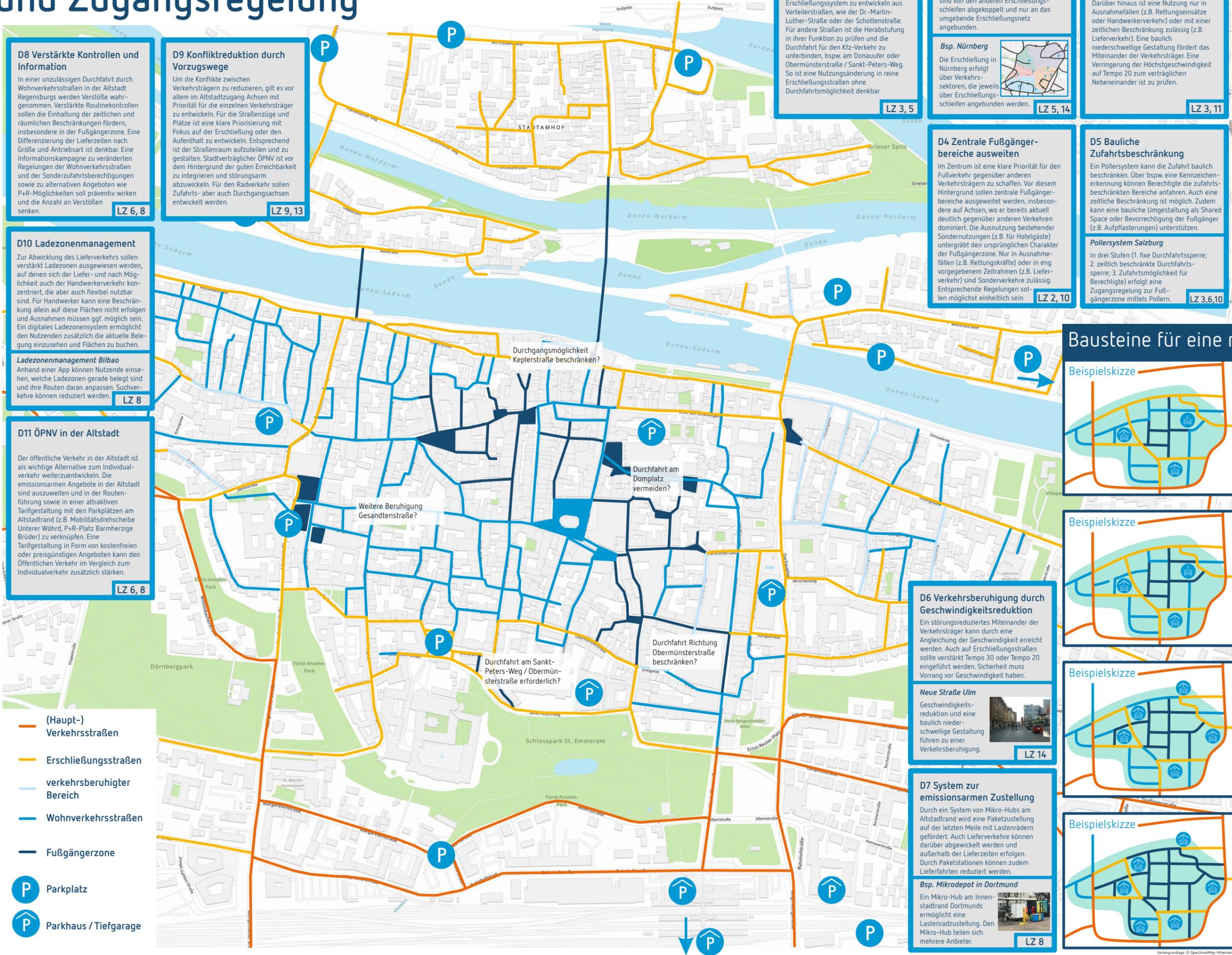
D2 Erschließungsschleifen
 Um Durchgangsverkehr in der Altstadt Regensburgs zu reduzieren, ist die Altstadt und ihre Parkmöglichkeiten jeweils durch Schleifen zu erreichen. Diese sind von den anderen Erschließungsschleifen abgekoppelt und nur an das umgebende Erschließungsnetz angebunden.
Bsp. Nürnberg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

Ausrichtung des Themenfeldes:

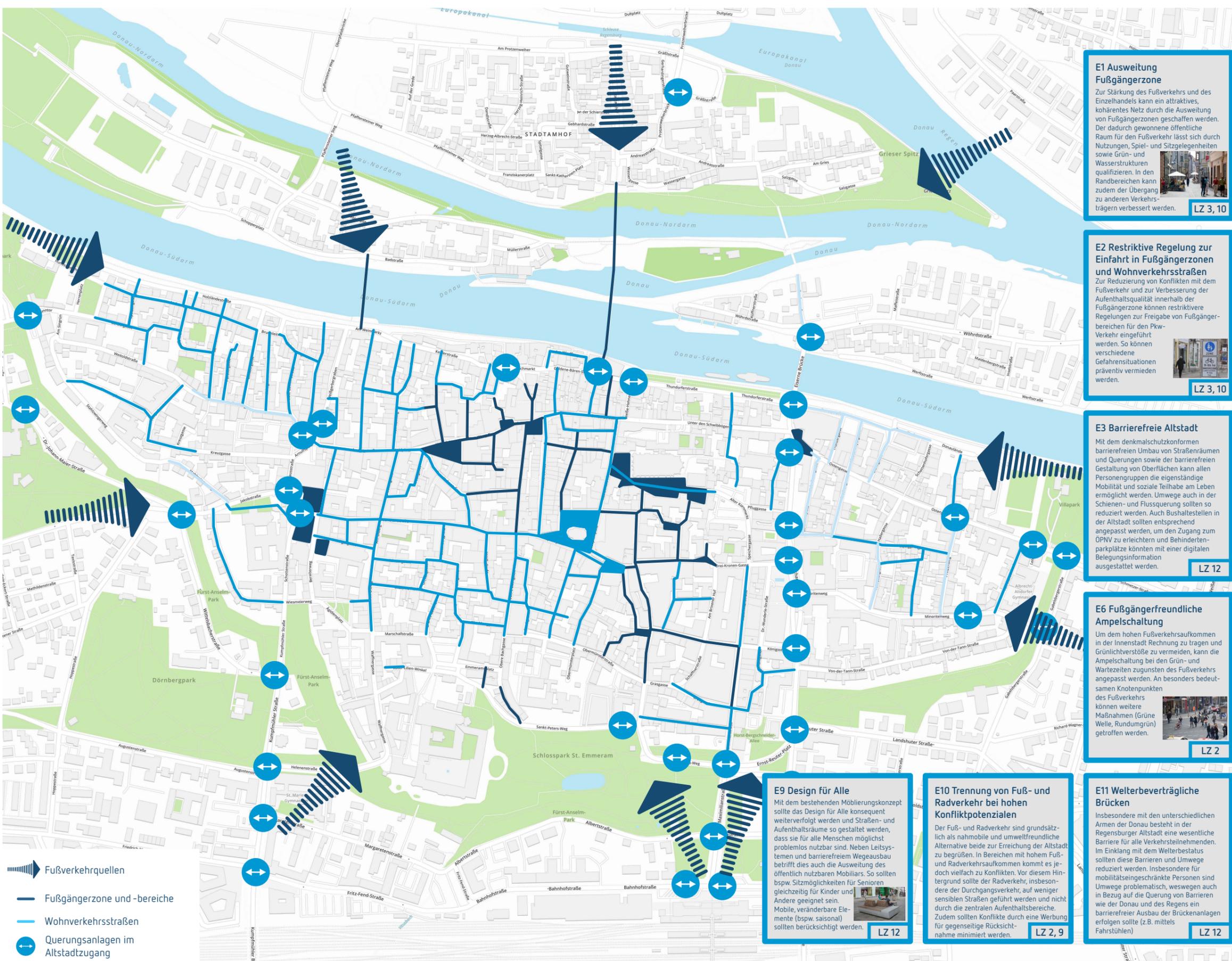
Die Altstadt soll erreichbar bleiben, aber stärker verkehrsberuhigt und umgestaltet werden. Regensburg soll sich an anderen positiven Beispielen aus dem In- und Ausland orientieren, die zeigen, dass verkehrsberuhigte Altstädte auch gleichzeitig attraktive Standorte für Wohnen, Gewerbe, Handel und Kultur sein können. Die Prioritäten der Straßenaufteilung in der Altstadt sind neu zu definieren: 1. Fußverkehr, 2. Radverkehr, 3. ÖPNV und 4. private Kfz.

Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitglieder

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

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

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

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

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

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

E9 Design für Alle
 Mit dem bestehenden Möblierungskonzept sollte das Design für Alle konsequent weiterverfolgt werden und Straßen- und Aufenthaltsräume so gestaltet werden, dass sie für alle Menschen möglichst problemlos nutzbar sind. Neben Leitsystemen und barrierefreiem Wegeausbau betrifft dies auch die Ausweitung des öffentlich nutzbaren Mobiliars. So sollten bspw. Sitzmöglichkeiten für Senioren gleichzeitig für Kinder und Andere geeignet sein. Mobile, veränderbare Elemente (bspw. saisonal) sollten berücksichtigt werden.  LZ 12

E10 Trennung von Fuß- und Radverkehr bei hohen Konfliktpotenzialen
 Der Fuß- und Radverkehr sind grundsätzlich als nahmobile und umweltfreundliche Alternative beide zur Erreichung der Altstadt zu begrüßen. In Bereichen mit hohem Fuß- und Radverkehrsaufkommen kommt es jedoch vielfach zu Konflikten. Vor diesem Hintergrund sollte der Radverkehr, insbesondere der Durchgangsverkehr, auf weniger sensiblen Straßen geführt werden und nicht durch die zentralen Aufenthaltsbereiche. Zudem sollten Konflikte durch eine Werbung für gegenseitige Rücksichtnahme minimiert werden. LZ 2, 9

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

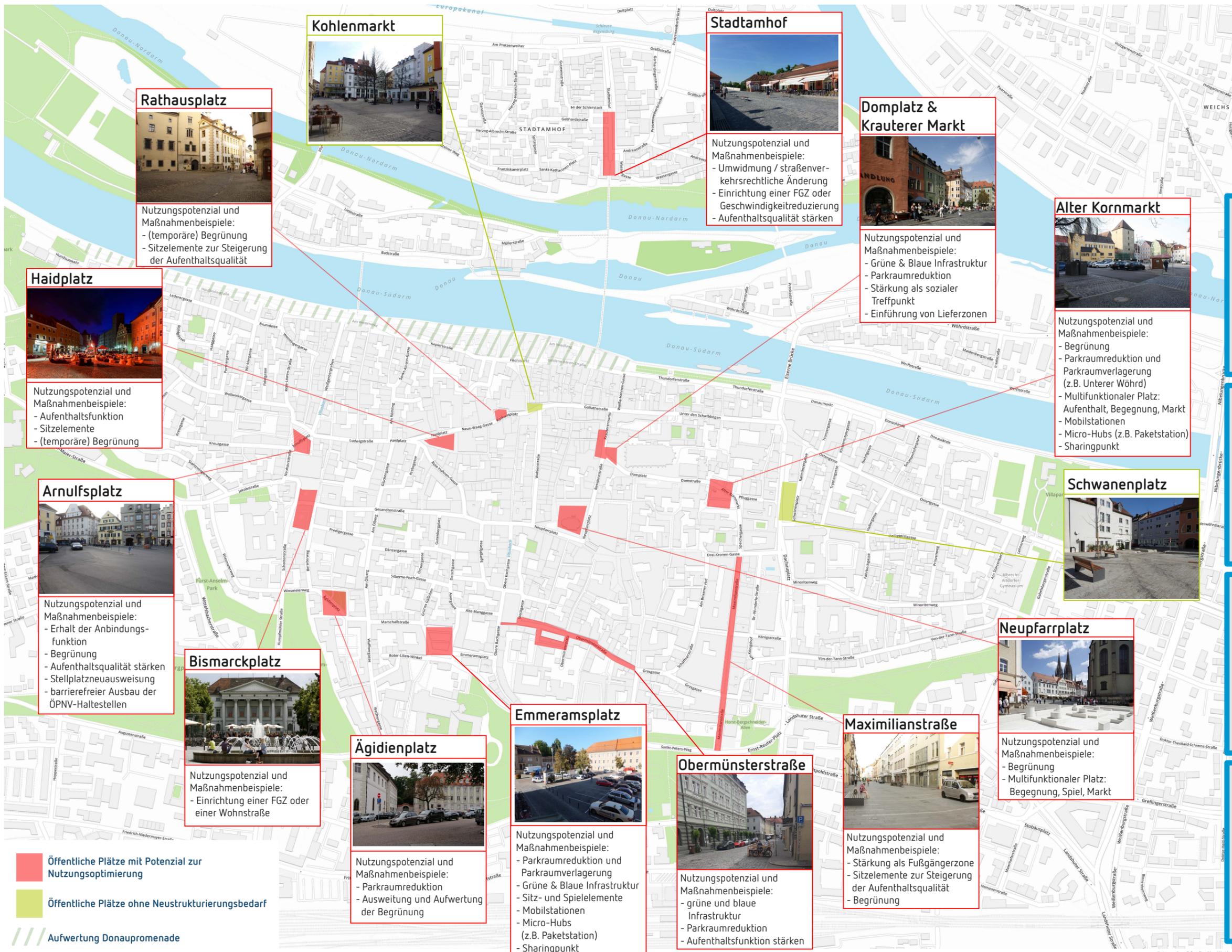
E12 Schließfächer als Serviceleistungen z.B. in Parkhäusern
 Schließfächer an zentralen Orten der Altstadt sollen insbesondere für Touristen eine zusätzliche Serviceleistung darstellen. Sie sind insbesondere an Zugangsorten zur Altstadt zu platzieren, an denen die Besucherinnen und Besucher bspw. ihr 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

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

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 Straßenraumgestaltung) und weniger Parkraum sowie Parksuchverkehr.



Rathausplatz

Nutzungspotenzial und Maßnahmenbeispiele:
- (temporäre) Begrünung
- Sitzelemente zur Steigerung der Aufenthaltsqualität

Kohlenmarkt

Stadthof

Nutzungspotenzial und Maßnahmenbeispiele:
- Umwidmung / straßenverkehrsrechtliche Änderung
- Einrichtung einer FGZ oder Geschwindigkeitsreduzierung
- Aufenthaltsqualität stärken

Domplatz & Krauterer Markt

Nutzungspotenzial und Maßnahmenbeispiele:
- Grüne & Blaue Infrastruktur
- Parkraumreduktion
- Stärkung als sozialer Treffpunkt
- Einführung von Lieferzonen

Alter Kornmarkt

Nutzungspotenzial und Maßnahmenbeispiele:
- Begrünung
- Parkraumreduktion und Parkraumverlagerung (z.B. Unterer Wöhrd)
- Multifunktionaler Platz: Aufenthalt, Begegnung, Markt
- Mobilstationen
- Micro-Hubs (z.B. Paketstation)
- Sharingpunkt

Haidplatz

Nutzungspotenzial und Maßnahmenbeispiele:
- Aufenthaltsfunktion
- Sitzelemente
- (temporäre) Begrünung

Arnulfplatz

Nutzungspotenzial und Maßnahmenbeispiele:
- Erhalt der Anbindungsfunktion
- Begrünung
- Aufenthaltsqualität stärken
- Stellplatzneuausweisung
- barrierefreier Ausbau der ÖPNV-Haltestellen

Bismarckplatz

Nutzungspotenzial und Maßnahmenbeispiele:
- Einrichtung einer FGZ oder einer Wohnstraße

Ägidienplatz

Nutzungspotenzial und Maßnahmenbeispiele:
- Parkraumreduktion und Aufwertung der Begrünung

Emmeramsplatz

Nutzungspotenzial und Maßnahmenbeispiele:
- Parkraumreduktion und Parkraumverlagerung
- Grüne & Blaue Infrastruktur
- Sitz- und Spielelemente
- Mobilstationen
- Micro-Hubs (z.B. Paketstation)
- Sharingpunkt

Obermünsterstraße

Nutzungspotenzial und Maßnahmenbeispiele:
- grüne und blaue Infrastruktur
- Parkraumreduktion
- Aufenthaltsfunktion stärken

Maximilianstraße

Nutzungspotenzial und Maßnahmenbeispiele:
- Stärkung als Fußgängerzone
- Sitzelemente zur Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Begrünung

Neupfarrplatz

Nutzungspotenzial und Maßnahmenbeispiele:
- Begrünung
- Multifunktionaler Platz: Begegnung, Spiel, Markt

Schwanenplatz

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 spielbare 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 Mobilitätseinschränkungen 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 Straßeninitiativen 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

Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitglieder

Zentrales aus der Abschlussveranstaltung

Im Rahmen der Abschlussveranstaltung, welche am 30. Juli 2022 als öffentliche Veranstaltung durchgeführt wurde, sind sowohl der Prozess als auch die zentralen Ergebnisse vorgestellt und diskutiert worden. Deutlich in den Worten der Referent:innen wurde die Wichtigkeit des Workshop- und Teilnahmeprozesses zur Verkehrsberuhigung der Altstadt Regensburgs bekräftigt. Bereits seit langem wird die Verkehrsberuhigung thematisiert. Mit dem Prozess ist ein großer Schritt in die Richtung hin zu einer umweltgerechten und attraktiven Mobilität in der Altstadt gemacht worden. So ist mit dem Abschluss des Prozesses der Wunsch nach Umsetzung und Handlung groß, wobei die Würdigung des Prozesses – in einer Vielzahl von Interessens- und Akteurskonstellationen Konsens zu finden und gemeinsame Leitplanken zu erarbeiten – nicht zu kurz kam und als notwendig erachtet wird.

Abbildung 31: Abschlussveranstaltung



(Stadt Regensburg)

Priorisierung der Handlungsansätze

Weiterhin mitzunehmen ist, dass eine attraktive, für Menschen gemachte und lebendige Altstadt einfache und verständliche Lösungen braucht und den unterschiedlichen Nutzeransprüchen gerecht werden muss. Hierzu sind alle aufgefordert: mehr Mut von Seiten der Stadtverwaltung und Politik bei gleichzeitiger Rücksichtnahme und Kompromissfindung.

Im Rahmen der unterschiedlichen Beteiligungsformate zeigte sich, dass einige Themen von besonderer Bedeutung für eine erfolgreiche Verkehrsberuhigung in der Altstadt Regensburgs sind und andere mögliche Inhalte als weniger wichtig angesehen werden. Auch in der Bewertung der Handlungsansätze bei den Zukunftswshops wurde dies nochmal vertiefend thematisiert und anschließend nochmal bewertet. Daraus ergibt sich eine erste Gewichtung der verschiedenen Handlungsansätze. Einigen besonders hervorstechenden Handlungsansätzen wird hierbei eine erhöhte Priorität zugewiesen und einigen weniger wichtigen Handlungsansätzen eine geringere Priorität. Da die abschließende Bewertung jedoch auch durch den Fachgutachter erfolgen soll, der in der zweiten Konzeptstufe konkrete Maßnahmen entwickeln wird, wird ein großer Teil der Handlungsansätze mit einer durchschnittlichen Priorität bewertet. Hier wird die Weiterentwicklung in einen Verkehrsmaßnahmenplan ergeben, welche Bedeutung die jeweiligen Handlungsansätze erhalten.

Um auch kurzfristig die Umsetzung anzustoßen und die Verkehrsberuhigung zu befördern, sollen einige Handlungsansätze in ein Sofortprogramm aufgenommen werden. Diese Handlungsansätze sind als kurzfristige Impulswirkung geeignet und zudem schnell und verhältnismäßig unkompliziert umsetzbar. Sie werden im Folgenden vorgestellt:

Sofortprogramm

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

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

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 Stadtbahnhaltepunkten, Sammelradabstellanlagen oder auch eine Integration in Parkhäuser denkbar.

LZ 3, 12

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

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, 8

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 Wegweisungsnetz sollte erfolgen.

LZ 12, 13

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 Altstadtrand. Entsprechend niedrigschwellige P+R-Tarife sind zu implementieren. Zudem können Informationen über Parkplatzkapazitäten, die Abfahrtszeiten des Bus-Shuttles oder die Verfügbarkeit weiterer Mobilangebote integriert werden. Auch digital und medial sollte die Information über die Angebote breit gestreut werden oder bspw. bei Hotelbuchungen als Anreiseempfehlung ausgegeben werden.

LZ 3, 4, 14

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 Altstadtakteure zu gewährleisten. Entsprechende personelle Ressourcen für diese Aufgaben sollten bereitgestellt werden.

LZ 3

D8 Verstärkte Kontrollen und Information

In einer unzulässigen Durchfahrt durch Wohnverkehrsstraßen in der Altstadt Regensburg werden Verstöße wahrgenommen. Verstärkte Routinekontrollen sollen die Einhaltung der zeitlichen und räumlichen Beschränkungen fördern, insbesondere in der Fußgängerzone. Eine Differenzierung der Lieferzeiten nach Größe und Antriebsart ist denkbar. 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.

LZ 7, 8

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 Straßeninitiativen hinzugezogen und die Community-Bildung gefördert werden.

LZ 13

LZ 1, 4

LZ 1, 4 Dient der Umsetzung der Leitziele 1 und 4

Hohe Priorität

Mittlere Priorität

Niedrige Priorität

Mittel- und langfristige Handlungsansätze

Anbindung 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 gebauter 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 Altstadtrand (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 Fahr-radverleih 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

A4 Schnellbuslinien

Stadtumlandbereiche sowie Stadtteile mit wichtigen Quellverkehrsarten 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

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

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 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. Neben der Stadtbahn könnte auch das bestehende Schienennetz, bspw. durch eine S-Bahn, genutzt werden.

LZ 1, 4

A8 Umfahrsachsen

Hauptverkehrsachsen der Altstadtaufahrung sollen ertüchtigt werden, um den Durchfahrtsverkehr aus der Altstadt zu verlagern. Ausgehend von der Altstadt zu verlagern. Ausgehend von ihnen können die unterschiedlichen Erschließungsschleifen der Altstadt angefahren werden.



LZ 3, 5

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

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 Mobilangebote wie Carsharing, ÖV-Nutzung und Bikesharing nutzen. Zudem sind auch Rabattaktionen für Einkäufe oder Veranstaltungen integriert.

LZ 1, 2, 4

A10 Regionale Radverkehrsanbindung

Eine gesamtstädtische und regionale Radverkehrsanbindung der Altstadt ist geeignet eine Verkehrslenkung 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

Radverkehr und Sharingangebote

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 ausgebaut 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. Die Qualität ist durch entsprechenden Raum, Vorrang sowie Begleitinfrastruktur zu sichern.



LZ 2, 3

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

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

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

C8 Einführung öffentliches Bikesharing

Ein stationsbasiertes Fahrradverleihsystem ermöglicht, die Wege multimodal und stadtvträglich zurückzulegen. Kostenlose Zeitkontingente für Zeikarteninhaber*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

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

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

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

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 unwegesensibel gilt, sind möglichst direkte Routen für den Radverkehr zu priorisieren. Konfliktpotenziale mit anderen Verkehrsträgern sollten möglichst gering gehalten werden.

LZ 9, 10

C6 Fahrradparkhaus

Ein zentral gelegenes, gut angebundenes Fahrradparkhaus, ähnlich dem am Hauptbahnhof, in einer leerstehenden Immobilie oder einem (teilumgenutzten) 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

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

Mittel- und langfristige Handlungsansätze

Fußverkehr und Barrierefreiheit

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

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

E9 Design für Alle

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 Wegeausbau betrifft dies auch die Ausweitung des öffentlich nutzbaren Mobiliars. So sollten bspw. Sitzmöglichkeiten für Senioren gleichzeitig für Kinder und andere Nutzergruppen geeignet sein. Mobile, veränderbare Elemente (bspw. saisonal) sollten berücksichtigt werden.



LZ 12

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 restriktivere Regelungen zur Freigabe von Fußgängerbereichen für den Pkw-Verkehr eingeführt werden. So können verschiedene Gefahrensituationen präventiv vermieden werden.



LZ 2, 9

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

E10 Trennung von Fuß- und Radverkehr bei hohen Konfliktpotenzialen

Der Fuß- und Radverkehr sind grundsätzlich als nahmobile und umweltfreundliche Alternative beide zur Erreichung der Altstadt zu begrüßen. In Bereichen mit hohem Fuß- und Radverkehrsaufkommen kommt es jedoch vielfach zu Konflikten. Vor diesem Hintergrund sollte der Radverkehr, insbesondere der Durchgangsverkehr, auf weniger sensiblen Straßen geführt werden und nicht durch die zentralen Aufenthaltsbereiche. Zudem sollten Konflikte durch eine Werbung für gegenseitige Rücksichtnahme minimiert werden.

LZ 2, 9

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

E7 Wohnverkehrsstraßen

In Wohnverkehrsstraßen sollte künftig der Fuß- und ggf. Radverkehr verstärkt im Vordergrund stehen. Dafür bedarf es sowohl einer weiteren Eingrenzung der Zufahrtberechtigung 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 Straßenaubreite nutzen können (bspw. im Sinne des Shared Space).

LZ 2, 11

E11 Weiterverträgliche 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 neben einer Ergänzung weiterer Brückenanlagen auch bei den bestehenden Brücken auf einen barrierefreien Ausbau zu achten ist.

LZ 12

E4 Wegeleitsystem

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.



LZ 2, 12

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

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

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

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

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

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

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

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

B6 Parkleitsystem verbessern

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.

LZ 4, 14

Mittel- und langfristige Handlungsansätze

Erschließung und Zugangsregelung

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 verträglichen 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 7, 13

D5 Bauliche Zufahrtsbeschränkung

Ein Pollersystem kann die Zufahrt baulich beschränken. Über bspw. eine Kennzeichen-erkennung können Berechtigte die zufahrtsbeschränkten 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

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.

Mikrodepot in Dortmund

Ein Mikro-Hub am Innenstadtrand Dortmunds ermöglicht eine Lastenradzustellung. Den Mikro-Hub teilen sich mehrere Anbieter.



LZ 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 Durchgangsachsen entwickelt werden.

LZ 3, 7

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.

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 7, 13

Aufenthaltsqualität & Grünstrukturen

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 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 Entsiegelung. Auch Wasserelemente oder 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

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 Mobilitätseinschränkungen 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.

Bsp. Paris Plages

Durch die Umwandlung einer Erschließungsstraße wurden attraktive Aufenthaltsräume geschaffen.



LZ 5, 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

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 Umgestaltungsvorschlag 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.

LZ 7, 13

6 Fazit und Ausblick

Die Ergebnisse aus der umfangreichen Bürgerbeteiligung machen deutlich, dass die Regensburgerinnen und Regensburger sich eine Veränderung der derzeitigen Verkehrssituation in der Altstadt umgehend und zeitnah wünschen und für äußerst erforderlich halten.

Die Kritikpunkte sind vielfältig, lassen sich jedoch in zehn Hauptpunkten zusammenfassen:

- Die Altstadt Regensburg ist durch ihre gesellschaftliche, räumliche, demografische und ökonomische Dynamik sowie durch sehr viel Lebendigkeit auf sehr engem Raum gekennzeichnet. Das erzeugt durch die begrenzte Flächenverfügbarkeit eine Vielzahl von Nutzungskonflikten.
- Besonders störend werden hierbei die Vielzahl der Verkehrsträger in dafür nicht vorgesehenen Stadträumen (Quartieren, Plätzen und beengten Straßen) gesehen. Zum einen betrifft dies die zulässig angesetzten Geschwindigkeiten (Bsp.: Ortsstraßen mit Tempo 50 in Altstadtbereich) und zum anderen die tatsächlich gefahrenen und teils überhöhten Geschwindigkeiten (KFZ in den Erschließungsstraßen, Radler in Fußgängerzonen). Die Rolle der Wohnverkehrsstraßen in der Altstadt mit der Zulassung zu vieler Ausnahmen, stellt ein weiteres Problem dar (z. B. Freigabe von Fußgängerzonen für Hotelgäste mit dem KFZ).
- Insgesamt wird eine klarere und konsequentere Verkehrsregelung und Steuerung von allen Beteiligten des Prozesses als äußerst dringend erachtet.
- Kontrollen werden kaum oder zu wenig durchgeführt, so dass sich illegales Verkehrsverhalten verselbständigt und zu hohen Akzeptanzproblemen führt. Insbesondere in den Wohnverkehrsstraßen (z. B. Domplatz) und Fußgängerzonen (z. B. nördliche Maximilianstraße) werden bestehende Verkehrsregeln missachtet.
- Straßenbegleitendes Parken insbesondere im Kernbereich der Altstadt und dessen Randlagen, erzeugt sehr viele Suchvorgänge und Verkehr. Gleichzeitig bieten die Parkhäuser freie Kapazitäten.
- Ein Großteil der Straßen in der Altstadt werden durch den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr dominiert und sind dadurch weniger attraktiv, als sie bei einer angemesseneren Flächenverteilung sein könnten. Es sind auch Alternativen für das Bewohnerparken aufzuzeigen.
- Die Erreichbarkeit der Altstadt aus dem Umland mit dem ÖPNV sowie Rad- und Fußverkehrsverbindungen innerhalb von Regensburg sind deutlich zu optimieren. Die Potenziale von Park & Ride und Parkplätzen am Rande der Stadt werden zu wenig genutzt und sind auszubauen (Erweiterungen und Tarifintegration).
- Das Radfahren wird durch die unebenen Beläge und fehlende separate

und baulich getrennte Radwege erschwert und durch die Dominanz des Kfz-Verkehrs fühlen sich die Radfahrenden an den Rand gedrängt und größtenteils unsicher.

- Das Zu-Fuß-Gehen ist wegen der insgesamt kompakten Altstadt eine der am stärksten genutzten Form der Mobilität. Die Attraktivität ist durch (zu) schmale Gehwege, Wartezeiten an Ampeln, fehlende Barrierefreiheit und den Auto- und dem Radverkehr stark eingeschränkt.
- Die Plätze und Straßen in der Altstadt haben das größte Potenzial, um Aufenthaltsqualitäten und Rückzugsräume zu schaffen und neue Nutzungen zu integrieren. Zu einem Großteil werden städtische Plätze im Altstadtbereich nur als Parkplatz genutzt (Emmeramsplatz und Alter Kornmarkt).

Vorgehen und Ergebnisse des Prozesses

Der ca. einjährige Workshop- und Teilnahmeprozess zur Verkehrsberuhigung Altstadt Regensburg zeigt, dass unter Beteiligung vielfältiger Gruppierungen und Akteure ein gutes Zielkonzept entwickelt werden konnte. Die hohe und von vielen Akteuren durchgängige kontinuierliche Beteiligung über den gesamten Prozess hinweg ist positiv zu vermerken und zeigt das große prioritäre Interesse der Bewohner:innen, Arbeitnehmer:innen, Besucher:innen etc. an der zukünftigen Entwicklung der Altstadt Regensburg.

Den zentralen Fragen des Teilnahmeprozesses wurde in unterschiedlichsten Beteiligungsformaten mit dem Ziel eingearbeitet, eine möglichst breite und heterogene Gruppe von Per-

sonen zu erreichen, um ihre Sichtweise, Meinung oder Expertise zu teilen. Neben einer öffentlichen Auftakt- und Abschlussveranstaltung fanden insgesamt neun unterschiedliche Workshops (in Präsenz und digital) zu den drei übergreifenden Themen Analyse, Leitziele sowie zukunftsgerichtete Handlungsansätze statt. Über 370 Teilnehmende, darunter viele interessierte Bürgerinnen und Bürger, aber auch Vertreter:innen der Stadtgesellschaft sowie Politik waren an diesen Workshops (Anzahl der Teilnehmenden coronabedingt begrenzt) beteiligt. Neben den Workshops gab es in zwei ergänzende Online-Dialoge zusätzlich die Möglichkeit, Einschätzungen und Hinweise abzugeben, zu kommentieren, zu bewerten und zu priorisieren. Neben insgesamt ca. 3.400 Zugriffen allein beim 2. Online-Dialog konnten 1.767 Anmerkungen und 95 weitere Hinweise gesammelt werden. Die Homepage www.deine-altstadt-regensburg.de wird auch ohne die konkrete Beteiligungsmöglichkeit aufgerufen: mit dem Stand vom 14.11.2022 gab es seit Start der Dokumentation am 08.06.2021 insgesamt 31.717 Websiteaufrufe. Auch abseits der Workshops und der Online-Dialoge wurden Gespräche mit Passanten in der Altstadt geführt und ihre Hinweise, Anregungen und Zielvorstellungen über Postkarten abgefragt.

Anhand des breit angelegten und ausführlichen Workshop- und Teilnahmeprozesses konnten die zahlreichen Nutzungsansprüche und Bedarfe an die Altstadt Regensburg aufgenommen und aus unterschiedlichen Blickwinkeln betrachtet werden. Gleichsam konnten Akteure aus Interessensverbänden, Institutionen, Vereinen etc. eingebunden und die Politik kontinuierlich informiert werden. Durch eine ausführliche Dokumentation der Bausteine auf der Projekthomepage (www.deine-altstadt-regensburg.de) wurde die Transpa-

renz des Vorgehens sichergestellt. Über diesen Prozess hinaus, wird im Zuge des zu erstellenden Verkehrsmaßnahmenplanes, die Website weiterhin aufrechterhalten.

Im Resümee konnten zentrale gemeinsame Grundsätze und Konsenskorridore für die weitere Maßnahmenentwicklung erarbeitet werden. Die dargestellte Ergebniszusammenführung stellt dabei nicht zwingend die Einzelmeinung jedes Teilnehmenden dar, sondern einen von der Mehrheit getragenen Kompromiss aller Teilnehmenden. Folgende gemeinsame erarbeitete Grundsätze sind maßgebend:

- Eine attraktive und lebendige Altstadt mit einer hohen Wohn- und Aufenthaltsqualität nützt allen Interessensgruppen.
- Die Altstadt ist ein vielfältiger Raum mit unterschiedlichen Ansprüchen wie Einkauf, Erholung oder Begegnung und unterschiedlichen Nutzergruppen wie Bewohner, Besucher und Beschäftigten. Den unterschiedlichen Ansprüchen soll mit zeitgerechten Maßnahmen Rechnung getragen werden.
- Lösungen zur Verkehrsberuhigung der Altstadt sollen möglichst einfach, verständlich und praxis- und zeitnah umsetzbar sein. Dies ist den verschiedenen Nutzergruppen besonders wichtig.

Die Konsenskorridore bilden die Leitplanken für die konkret zu entwickelnden Maßnahmen. Sie orientieren sich an den zentralen Ergebnissen des Gesamtprozesses. Die zentralen Ergebnisse im Prozess lassen sich wie dargestellt in drei Bereiche gliedern:

Die Altstadt ist Raum für Aufenthalt, Begegnung und Wirtschaft

Der Fußverkehr und der Aufenthalt haben höchste Priorität in der Altstadt. Die anderen Verkehrsträger haben berechnete Interessen in der Altstadt, sind jedoch verträglich mit dem Fußverkehr, der Aufenthalts- und städtebaulichen Qualität und deren Anforderungen zu gestalten.

Die Regensburger Altstadt ist ein Ort für Wohnen, Gewerbe, Handel und Handwerk. Eine Verkehrsreduzierung und gesellschaftlich verträgliche Abwicklung wird gewünscht. Grundsätzlich soll aber allen notwendigen Verkehren, bspw. Wirtschaftsverkehren, der Zugang zur Altstadt weiterhin ermöglicht werden.

Eine Reduktion des Durchgangsverkehrs durch die Altstadt ist anzustreben. Ein Pollersystem und eine ergänzende Ausweisung neuer Fußgängerzonen ist beispielhaft dazu geeignet, um diesen zu reduzieren und eine Verkehrsberuhigung in der Altstadt zu bewirken.

Kfz-Reduktion ist durch Alternativen zu ermöglichen

Das Angebot die Altstadt mit dem ÖPNV zu erreichen sollte verbessert werden. Eine möglichst frühzeitige Verlagerung vom Kfz auf den ÖPNV bereits am Stadtrand ist mit neuen P&R Parkplätzen inkl. attraktiven Tarifen anzustreben. Die Stadtbahn ist ein ergänzender elementarer Bestandteil.

Die geplante Mobilitätsdrehscheibe am Unteren Wöhrd ist eine der wichtigsten Voraussetzungen für eine Verkehrsreduzierung und Verlagerung innerstädtischer Parkplätze. Dies auch vor dem Hintergrund einer Übertragung bisher straßenbegleitender Stellplätze in Parkhäuser und Quartiersgaragen. Parkmöglichkeiten

ten, Bike- und Carsharing sowie auch ein leistungsfähiger Shuttleverkehr sind geeignet die Altstadt vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten.

Das Fahrrad soll zur Zufahrt der Altstadt gestärkt werden. Bspw. geeignete Radrouten und Radabstellanlagen an geeigneten Orten (öffentliche Plätze oder straßenbegleitend) sollen dies fördern. Durchgangsverkehre sollen über wenig sensible Achsen gebündelt geführt werden in denen weniger Konflikte mit dem Fußgängerverkehr zu erwarten sind.

Einfache Regelungen und Kontrollen zur Konfliktreduktion

Verstärkte Kontrollen und eindeutige Regelungen sollen Verstöße durch Park- und Haltevorgänge im Kernbereich der Stadt Regensburg reduzieren, sowohl im Kfz- aber auch im Lieferverkehr. Alternativen wie Mikro-Hubs sollen Konflikte vermeiden und Lieferverkehre reduzieren.

Eine vereinfachte Regelung (Überprüfung der Sonderfreigaben und neue Beschilderung) der Wohnverkehrsstraßen ist anzustreben, die

vielfach illegitime Zu- und Durchfahrten besser vermeiden kann.

Parkraum soll aus dem Straßenraum in Sammelparkplätze und Parkbauten verlagert werden, soweit möglich. Insbesondere Gäste der Altstadt sollen verstärkt in Parkbauten geleitet werden. Ein Hotel-Shuttle (Wegeverbindung "Letzte Meile") kann zu wesentlichen Verkehrsreduzierungen führen (z. B. am dem Parkhaus Unterer Wöhrd).

Ausblick auf das weitere Vorgehen

Die Ergebnisse des Workshop- und Teilnahmeprozesses bilden die Grundlage für zukünftigen Arbeiten. Hier liegt nun ein gutes Konsenspapier vor, auf dem aufbauend auf den weiteren Diskussionen in einem Verkehrsmaßnahmenplan Altstadt konkrete Maßnahmen erarbeitet werden können.

Hierzu wird zeitnah eine Ausschreibung erfolgen und ein Verkehrsplanungsbüro beauftragt. Auf Basis des Workshop- und Teilnahmeprozesses wird im Detail die Verkehrsberuhigung Altstadt Regensburg durchgeplant und die Einzelmaßnahmen erarbeitet. .

Danksagung

Der Teilnahme- und Workshopprozess zur Verkehrsberuhigung Altstadt Regensburg kann als gelungenes Projekt und neuer Ansatz angesehen werden, der einen konsensualen Ansatz für die zukünftige Verkehrsberuhigung der Altstadt in Regensburg sicherstellt. Dies konnte nur im Zusammenspiel mit vielen Beteiligten gelingen.

Mit viel Engagement und Kontinuität haben sich im Rahmen des einjährigen Prozesses zahlreiche Personen mit unterschiedlichen Kontexten eingebracht und ihre Anforderungen an ein Mobilitätskonzept zusammenzuführen. Die Bürgerschaft, Schülerschaft und Studierende, die verschiedenen Akteursgruppen aus Vereinen und Verbänden, die IHK und die Handwerkskammer, die Unternehmen und die einzelnen Branchen von Einzelhandel bis zum Hotelgewerbe und die Vertreter:innen aus Verwaltung aus den verschiedenen Ämtern und schließlich auch die Vertreter:innen

aus der Politik haben sich im engen Zusammenspiel über Probleme, Ziele und Maßnahmen ausgetauscht und kontinuierlich versucht, gemeinsam einen konsensualen Weg für die zukünftige Verkehrsberuhigung der Altstadt zu entwickeln.

Für das konstruktive Miteinander möchten wir uns ganz herzlich bei allen Beteiligten bedanken. Ein besonderer Dank gilt zudem den Personen, die sich im Rahmen der Abschlussveranstaltung bereit erklärt haben, an der gemeinsamen Podiumsdiskussion teilzunehmen. Wir bedanken uns zudem bei allen Personen, die engagiert im Rahmen der Online-Dialoge kommentiert und Hinweise übermittelt sowie uns ihre Zukunftsvisionen mithilfe der Postkarten zugesandt haben.

Quellen

- Agora Verkehrswende (2019): Ausgeliefert – wie die Waren zu den Menschen kommen. Zahlen und Fakten zum städtischen Güterverkehr.
- Agora Verkehrswende (2020): Liefern ohne Lasten: Wie Kommunen und Logistikwirtschaft den städtischen Güterverkehr zukunftsfähig gestalten können.
- Barthel, A. (2020): Nachhaltige und mittelstandsgerechte Verkehrspolitik in Städten und Regionen. In: ZDH – Zentralverband des Deutschen Handwerks (Hrsg.): KOMPAKT 2020.
- Bayerisches Landesamt für Statistik (2020): Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2038 - Demographisches Profil für die Kreisfreie Stadt Regensburg. In: Bayerisches Landesamt für Statistik (Hrsg.): Beiträge zur Statistik Bayerns, Heft 552.
- Bremer, S.; Sander, H.; Gao, Y.; Wetzel, P.; Dubois, P.; Judt, A.; Mijatovic, M. (2015): Stadt in Bewegung – Schiffsbrücke. Abschlussbericht. orange edge im Auftrag der Stadt Flensburg. Flensburg, Hamburg.
- CityTeam Standortmarketing / Stadt Regensburg, Amt für Stadtentwicklung (Hrsg.) (2018): Frequenzerhebung Regensburg. Passanten – Touristen – PKW – Radverkehr – Lieferverkehr. September 2018.
- Feichtner, E. (2019): Mobilität im Großraum Regensburg. Unternehmensbefragung. In: IHK Regensburg für Oberpfalz / Kelheim, Handwerkskammer Niederbayern-Oberpfalz (Hrsg.): Ostbayern KONKRET.
- GMA – Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH (2019): Fortschreibung Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Regensburg 2030: Beteiligungsmodule – wesentliche Ergebnisse. Im Auftrag der Stadt Regensburg. Online unter: <https://www.regensburg.de/fm/121/einzelhandels-zentrenkonzept-regensburg-%20beteiligungsmodule.pdf> (Zugriff: 08.09.2022).
- Harms, N. (2019): Stadt Regensburg – Lärmaktionsplanung. Auswertungsbericht 16.10.2019-17.11.2019. polidia GmbH.
- IfH Köln – Institut für Handelsforschung Köln (2015): Vitale Innenstädte 2014. Ergebnisse der bundesweiten Befragung von über 33.000 Innenstadtbesuchern. Online unter: https://www.bcsd.de/suchergebnisse/?datei=vitale_innenst_dte_ergebnispr_senta-tion_pressekonferenz_27.01.2015.pdf (Zugriff: 09.09.2022).
- Kammerer, M. (2019): Wirtschaftsleitbild Region Regensburg. In: : IHK Regensburg für Oberpfalz / Kelheim (Hrsg.): Ostbayern KONKRET. Weiden, SPINTLER Druck und Verlag.

- Hansestadt Lübeck (2019): Rahmenplan Innenstadt mit Mobilitätskonzept. In: Hansestadt Lübeck, Fachbereich Planen und Bauen. Hansestadt Lübeck – Bereich Stadtplanung und Bauordnung (Hrsg.): Lübeck plant und baut, Heft 115, September 2019. Lübeck, Druckhaus Menne.
- Oberhofer, W.; Schmidt, B.; Engl, H. (2019): Wohnen in Regensburg 2017. In: Stadt Regensburg – Planungs- und Baureferat, Amt für Stadtentwicklung (Hrsg.): Regensburg plant und baut 25. Regensburg, Hausdruckerei.
- Ohm, D.; Thielemann, C. (2013): Fortschreibung Verkehrskonzept Altstadt Stralsund – Kurzfassung. Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme im Auftrag der Hansestadt Stralsund, Stadterneuerungsgesellschaft Stralsund mbH (Hrsg.).
- Ostertage, G.; Meier, G. (k.A.): Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Regensburg. GMA – Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH.
- Schellenberger, A. (2020): Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Regensburg 2030 – Kurzfassung. Regensburger Leitlinien, Ziele und Ansiedlungsgrundsätze zur Steuerung und Entwicklung des Einzelhandels. Stadt Regensburg, Planungs- und Baureferat. Amt für Stadtentwicklung (Hrsg.). Regensburg, Hausdruckerei.
- Segerer, M.; Herrmann, G.; Quast, M. (2015): Pressegespräch zu den Ergebnissen der Untersuchung „Vitale Innenstädte“ Regensburg, 06.02.2015. IHK Regensburg für Oberpfalz / Kelheim, Galeria Kaufhof, Stadtmarketing Regensburg GmbH.
- Stadt Regensburg (Hrsg.) (2006): Städtebauliches Entwicklungskonzept Donaumarkt. Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr, Umwelt- und Wohnungsfragen, Vorlage - VO/05/1097/061.
- Stadt Regensburg (Hrsg.) (2007): Neue Verkehrsführung am Domplatz und dessen Anschlussstraßen. Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung, Verkehr, Umwelt und Wohnungsfragen vom 07.11.2006, Vorlage - VO/07/2119/061.
- Stadt Regensburg (2011): Bericht zur sozialen Lage 2011 – Quantitative Analyse. In: Stadt Regensburg – Planungs- und Baureferat, Amt für Stadtentwicklung (Hrsg.): Regensburg plant & baut. Online unter: <https://www.regensburg.de/fm/121/bedarfsanalyse-beherbergungsgewerbe-hotelkonzept-2016.pdf> (Zugriff: 09.09.2022).
- Stadt Regensburg – Stadtplanungsamt (Hrsg.) (2014): Leitbild Städtebau.
- Stadt Regensburg – Stadtplanungsamt (Hrsg.) (2014): Leitbild Gut erreichbare Innenstadt.
- Stadt Regensburg (2016): Bedarfsanalyse für das Beherbergungsgewerbe in Regensburg (Hotelkonzept) 2016. In: Stadt Regensburg – Planungs- und Baureferat, Amt für Stadtentwicklung (Hrsg.): Regensburg plant & baut. Online unter: <https://www.regensburg.de/fm/121/bedarfsanalyse-beherbergungsgewerbe-hotelkonzept-2016.pdf> (Zugriff: 09.09.2022).

Stadt Regensburg (Hrsg.) (2019): Wohnungsmarkt Regensburg. Amt für Stadtentwicklung, Wohnbauoffensive, Ausgabe 2019, 27.

Stadt Regensburg (Hrsg.) (2019): Regensburg in Zahlen. Ausgabe 2019.

Stadt Regensburg – Amt für Stadtentwicklung, Abteilung Statistik (Hrsg.) (k.A.): Mobilität 2030. nachhaltig – smart – sicher.

Stadt Regensburg (2020): Bürgerbefragung 2019. Einschätzungen zur zukünftigen Stadtentwicklung. In: Stadt Regensburg, Planungs- und Baureferat, Amt für Stadtentwicklung (Hrsg.): Regensburg plant und baut 28.

Stadt Regensburg – Planungs- und Baureferat, Amt für Stadtentwicklung (Hrsg.) (2020): Mietspiegel 2020 – Wohnen in Regensburg. Erstellung 2018 und Fortschreibung 2020: Online unter: <https://www.mieterbund-regensburg.de/images/pdf/mietspiegel-2020.pdf> (Zugriff: 09.09.2022).

Stadt Regensburg – Amt für Stadtentwicklung, Abteilung Statistik (Hrsg.) (2021): Statistisches Jahrbuch, Ausgabe 2020. Stadt Regensburg, Hausdruckerei.

Stadt Regensburg (Hrsg.) (2021): Statistisches Jahrbuch Stadt Regensburg – Ausgabe 2020. Amt für Stadtentwicklung, Abteilung Statistik Regensburg. Hausdruckerei.

UmbauStadt, (2019): Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept für die zentrale Altstadt - ISEK Zentrale Altstadt. Stadt Regensburg (Hrsg.), ISEK + VU.

ZDH – Zentralverband des Deutschen Handwerks (Hrsg.) (2020): Handwerk und Zukunft der Mobilität. Positionen des deutschen Handwerks für eine nachhaltige und mittelstandsgerechte Verkehrspolitik in Städten, Gemeinden und Regionen. Positionspapier. Berlin.