



Verkehrsberuhigung Altstadt Regensburg

Verkehrlicher Maßnahmenplan - Gesamtbericht

Auftraggeber:



Projekt- und Sachbearbeitung

Ansprechpartner:

Aaron Tonndorf
Stadt Regensburg
Stadtplanungsamt
D.-Martin-Luther-Straße 1
93047 Regensburg

in Zusammenarbeit mit



Planungsgesellschaft mbH & Co. KG
Verwaltungssitz: Mittelstr. 55 | 40721 Hilden
Bürostandort: Bahnhofsallee 11 | 40721 Hilden

Bearbeiterinnen und Bearbeiter:

Jean-Marc Stuhm
Tabea Rademacher
Lennart Bruhn
Sabrina Kirschbaum

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
1.1	Untersuchungsraum Altstadt	2
1.2	Verkehrliche Entwicklung, Situation und Anforderungen	6
1.3	Verkehrsberuhigung Altstadt	7
2	Veranlassung und Aufgabenstellung	10
2.1	Ausgangslage: Teilnahme- & Workshopprozess	10
2.2	Herausforderungen und Potenziale zur Verkehrsberuhigung	14
2.3	Zielsetzung Verkehrsberuhigung Altstadt	28
3	Vorgehensweise und Beteiligung im Maßnahmenplan	30
3.1	Einbindung der Fachämter der Stadt Regensburg	30
3.2	Erarbeitung von Grundsätzen und Handlungsfeldern	30
4	Maßnahmen für eine verkehrsberuhigte Altstadt	32
4.1	Mit dem KFZ in die Altstadt	34
4.2	Parken in der Altstadt	51
4.3	Zu Fuß in die Altstadt	57
4.4	Mit dem Fahrrad in die Altstadt	65
4.5	ÖPNV in der Altstadt	74
4.6	Logistik-, Liefer- und Wirtschaftsverkehr in der Altstadt	82
4.7	Multi- und Indermodal in der Altstadt	89
4.8	In der Altstadt verweilen	94
5	Neue Verkehrsführung in der Altstadt	106
6	Fazit	110
	Quellenverzeichnis	111
	Abbildungsverzeichnis	112
	Abkürzungsverzeichnis	115
	Anlage 1 (separat) - Arbeitsprogramm & Detailmaßnahmen	116
	Anlage 2 (nachfolgend) - Maßnahmenpläne der Verwaltung	116

1 Einleitung

Regensburg als eine traditionsreiche und zugleich dynamisch wachsende Stadt in Ostbayern mit rund ca. 179.000 Einwohnern zählt mit zu den größten Städten Bayerns und übernimmt eine zentrale Funktion als Wirtschafts-, Wissenschafts- und Kulturstandort in der Region. Die historische Altstadt mit Stadthof zählt seit 2006 zum UNESCO-Welterbe und ist ein einzigartiges Zeugnis mittelalterlicher Stadtentwicklung in Mitteleuropa. Die Altstadt ist hierbei geprägt durch ihren historischen Stadtkern mit engen Gassen, bedeutender Bausubstanz und einer hohen städtebaulichen Dichte.

Gleichzeitig steht Regensburg aber vor aktuellen Herausforderungen, wie dem weiteren Bevölkerungswachstum, steigenden Anforderungen an Mobilität, Klimaschutz, bezahlbaren Wohnraum und lebenswerte öffentliche Räume. Der Verkehr, insbesondere in und um die Altstadt, ist dabei ein zentrales Handlungsfeld.

Regensburg verfügt über eine starke Wirtschaftsstruktur mit einer Mischung aus Industrie, Dienstleistungen, Einzelhandel und Tourismus. Die hohe Zahl an Pendlern, die touristische Bedeutung sowie der zunehmende Liefer- und Wirtschaftsverkehr machen eine ausgewogene, zukunftsorientierte Stadtentwicklung besonders wichtig.

Vor diesem Hintergrund spielen nachhaltige Mobilitätskonzepte, die Stärkung des Umweltverbunds, Verkehrsberuhigung, Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit eine zentrale Rolle. Die Herausforderung besteht darin, die historische Identität der Stadt zu bewahren und gleichzeitig moderne Lebens- und Mobilitätsansprüche zu integrieren. Ergänzend stellt Regensburg das ökonomische und kulturelle Oberzentrum der Oberpfalz¹ dar. Die Fülle an Funktionen, welche insbesondere der Altstadt zugutekommt, hat jedoch zur Konsequenz, dass täglich unzählige Menschen mit unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen und Verhaltensweisen

aufeinander treffen. Dies birgt zahlreiche verkehrliche Herausforderungen und weitere Konfliktpotenziale, da verkehrliche Auswirkungen auf die Regensburger Altstadt deutlich spürbarer sind, als im übrigen Stadtgebiet.

Im Untersuchungsraum der Altstadt Regensburg, mit ca. 17.000 Einwohnern, treffen dabei differenzierte Anforderungen aus unterschiedlichen Nutzergruppen, wie der Bürgerschaft, den Beschäftigten, dem Dienstleistungssektor, den Touristen und Anwohnern sowie den Logistikunternehmen aufeinander. Nicht zuletzt aufgrund der Ernennung der Altstadt und der Donauinsel Stadthof zum UNESCO-Welterbe, ist die Stadt das Ziel von jährlich ca. 750.000 Übernachtungs- und Tagesgästen (Stand: 2024)² aus der ganzen Welt.³



Abb. 1: Eckdaten Regensburg⁴

Der demographische Wandel, die stetig wachsende Bevölkerung sowie die europäischen und nationalen Vorgaben zur Reduzierung der Treibhausgase (Klimaneutralität Bayern 2040⁵) im Verkehrssektor, erfordern dennoch eine Verkehrs- und Mobilitätswende mit Alternativangeboten. Hierzu zählt die Reduzierung von Schadstoff-

¹ Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) (2020)

² Tourismusverband Ostbayern e. V. (2025)

³ Stadt Regensburg (2025a)

⁴ Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2025); Stadt Regensburg (2023a)

⁵ BayKlimaG §2 Abs. 2

emissionen, Aspekte der Lärminderung, die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie die Herstellung der Barrierefreiheit und Gleichberechtigung der Verkehrsarten eine entscheidende Rolle. Ebenso Aspekte der Gesundheitsförderung, Bezahlbarkeit von Mobilitätsangeboten sowie die Anpassung und Minderung der Auswirkungen des Klimawandels.⁶

1.1 Untersuchungsraum Altstadt

Das Untersuchungsgebiet Altstadt, besteht aus vier Gebietsteilen, welche durch den südlichen Grün- und Alleengürtel sowie die Flüsse Donau und Regen umrahmt werden (siehe Abb. 5):

- **Kernbereich der Altstadt (südlich der Donau)**
- **Oberer Wöhrd**
- **Unterer Wöhrd**
- **Stadtamhof**

Kernbereich Altstadt

Unmittelbar an die Altstadt, grenzen im Süden der Hauptbahnhof samt Einkaufszentrum „Regensburg Arcaden“ mit dem Hauptbahnhof und die Wohnviertel im Osten und Westen. Die Regensburger Altstadt lässt sich wiederum in verschiedene Teilbereiche untergliedern, die unterschiedliche Funktionen einnehmen.

Während der Altstadtkern, zum Teil begrenzt von den Hauptverkehrsstraßen Adolph-Kolping- und D.-Martin-Luther-Straße im Osten, Sankt-Peters-Weg im Süden sowie der Achse Schottenstraße – Weißgerbergraben, eine sehr hohe Konzentration an Wohnen, Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben sowie Hotellerie und Gastgewerbe und Kultureinrichtungen birgt, überwiegt die

Funktion des Wohnens und der Sozial- und Bildungsstandorte hingegen eher in den östlichen- und westlichen Altstadtbereichen im Untersuchungsraum⁷.



Abb. 2: Altstadtuntersuchungsbereich

Stadtamhof

Die Donauinsel Stadtamhof, die ebenso wie die Altstadt zum Welterbe-Ensemble zählt, stellt das nördliche Eingangstor für viele Altstadtbesucher über die Steinernen Brücke und den Grieser Steg dar.

Eine Anbindung mit dem ÖPNV oder dem Pkw in Richtung Altstadt besteht nur über die Oberpfalz- und die Protzenweiherbrücke. Der Pfaffensteiner Steg im Westen der Insel dient zur verkehrlichen Anbindung der Insel Oberer Wöhrd. Auf der vorgelagerten Insel zur Altstadt ist ein Mix aus Wohnen, Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben sowie dem Tourismussegment zu finden. Zusätzlich befindet im westlichen Bereich die Warendult und der Dultplatz, auf dem die Mai- und Herbstdult (Volksfest) und zahlreiche Floh- und Jahresmärkte stattfinden.

⁶ BayKlimaG §2 Abs. 2

⁷ Stadt Regensburg (2023b)

Außerhalb der Festzeiten wird der Dultplatz, die Warendult inkl. dem Protzenweiher durch die derzeitige Kostenfreiheit (keine Bewirtschaftung) vermehrt als Parkplatz von Anwohnern oder Langzeitparkern der Regensburger Altstadt als auch den Inseln genutzt.

Unterer Wöhrd

Die östlichste der Donauinseln, der Untere Wöhrd ist hauptsächlich durch die Funktion von Freizeit und Wohnen geprägt. Neben Schiffsanlegestellen in der Werftstraße, im südlichen Bereich der Insel, sind die Parkplätze Jacobi und Unterer Wöhrd ortsbildprägend. Letzterer ist nach dem Abriss des alten Eistadions um ebenerdige und kostenfreie Stellplätze erweitert worden. Dies hat sich als erste Sofortmaßnahme im Jahre 2024 mit einer niedrighschwelligen Tarifstruktur (1EUR/12Std.) bereits geändert

Die Hauptverbindung in Richtung Altstadt wird über die Eiserne Brücke, die Wöhrdstraße und die Nibelungenbrücke hergestellt, die im Gegensatz zur Steinernen Brücke von allen Verkehrsarten genutzt wird. Aus diesem Grund stellt die Achse Eiserne Brücke – Wöhrdstraße neben der östlich gelegenen Weißenburgstraße/B 15, die Hauptanbindung für den motorisierten Individualverkehr aus Richtung Norden in die Altstadt dar.

Oberer Wöhrd

Die westliche Insel Oberer Wöhrd, zeichnet sich in der Osthälfte durch eine Mischung aus Wohnen und einzelnen Betrieben aus dem Hotel- und Gastronomiegewerbe aus. Der westliche Bereich verfügt vermehrt über Freizeit- und Sporteinrichtungen und Naherholungsflächen (Inselpark und Wöhrdbad). Ebenso wie die im Norden vorgelagerte Insel Stadtamhof, ist eine direkte Anbindung der südlichen gelegenen Altstadt, nur zu Fuß oder per Fahrrad (nicht barrierefrei) über den Eisernen Steg möglich. Der motorisierte Verkehr wird über die Brücke Pfaffensteiner Steg und im weiteren Verlauf über die Oberpfalz- oder die weiter östlich gelegene Protzenweiherbrücke abgewickelt.



Abb. 3: Altstadtuntersuchungsbereich Unterer Wöhrd



Abb. 4: Altstadtuntersuchungsbereich Luftbild

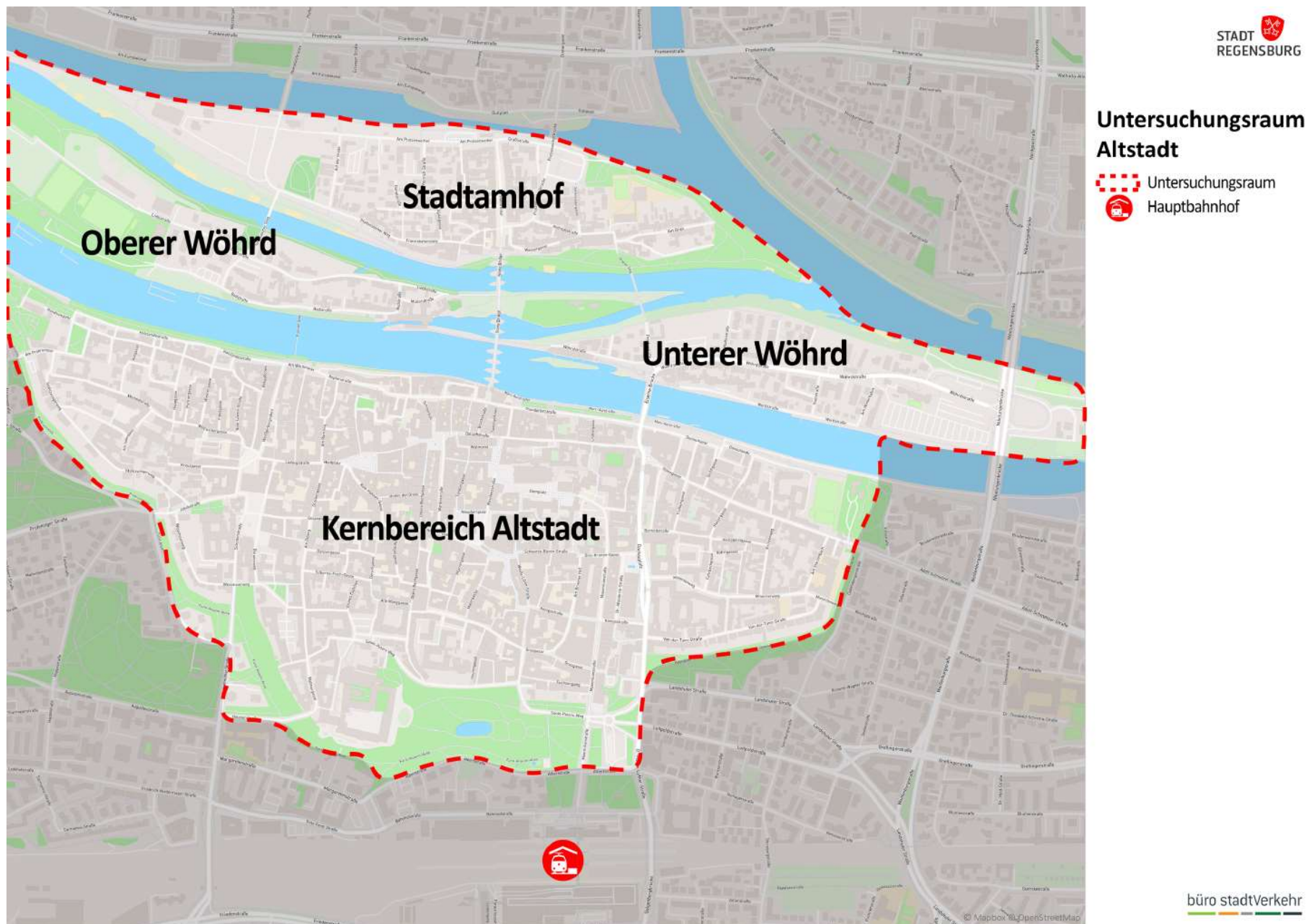


Abb. 5: Eingliederung - Untersuchungsraum der Altstadt

1.2 Verkehrliche Entwicklung, Situation & Anforderungen

Die Verkehrsentwicklung der Regensburger Altstadt ist seit den 1960 und -70er Jahren geprägt von einem tiefgreifenden Wandel, das führte zu weitreichenden Eingriffen in die Stadtstruktur:

- Stilllegung der Straßenbahn im Jahre 1964, um u.a. Platz für den zunehmenden Autoverkehr zu schaffen
- Einstellung des Oberleitungsbusses im Jahr 1963 (und Oberleitungsbusbetriebe) mit der Abkehr vom elektrischen Nahverkehr

Infrastrukturprojekte wie der Ausbau der Autobahn A93 und der Bau der Pfaffensteiner Donaubrücke im Jahre 1966 verbesserten dann zwar die überregionale Anbindung, führten jedoch zu einer stärkeren Belastung des Stadtgebiets durch den Durchgangsverkehr.

Bezogen auf das gesamtstädtische Verkehrsgeschehen, auch mit den jeweiligen Auswirkungen auf die Altstadt Regensburg mit hohen Durchgangsverkehren (insbesondere in der D.-Martin-Luther-Straße), pendeln gegenwärtig ca. 97.000 Menschen pro Tag zum Arbeiten zum Großteil mit dem eigenem KFZ in das Stadtgebiet sowie per Bus, Bahn oder mit Mitfahrgelegenheiten und Fahrgemeinschaften.

Umgekehrt verlassen ca. 27.000 Arbeitnehmer die Stadtgrenzen in die Landkreisregionen. Die Binnenpendlerzahl liegt bei ca. 64.000 Menschen. Aus den Pendlerzahlen wird somit deutlich, dass durch erhebliche Verkehrsmengen und die unterschiedlichen Anforderungen an die Verkehrsinfrastrukturen auch für den Untersuchungsraum der Altstadt eine klarere, transparentere Organisation und Zuteilung des Straßen- und Verkehrsraumes benötigt wird.

Gegenwärtig werden in Regensburg etwa 63 Prozent der zurückgelegten Wege mit dem Umweltverbund, bestehend aus öffentlichem Nahverkehr, Fahrrad und zu Fuß gehen, bewältigt.⁸

Die künftigen Prognosen und derzeitige Entwicklung der Stadt Regensburg sowie des Umlandes, führen zu weiter steigenden Mobilitätsbedürfnissen im Stadtgebiet und der daraus resultierenden und weiter ansteigenden Zahl an Arbeits- und Ausbildungsplätzen. Bis zum Jahr 2040, wird die Bevölkerungszahl in Stadt- und Landkreis (parallele Zuwachsraten ca. 2500 EW/Jahr) weiter ansteigen.

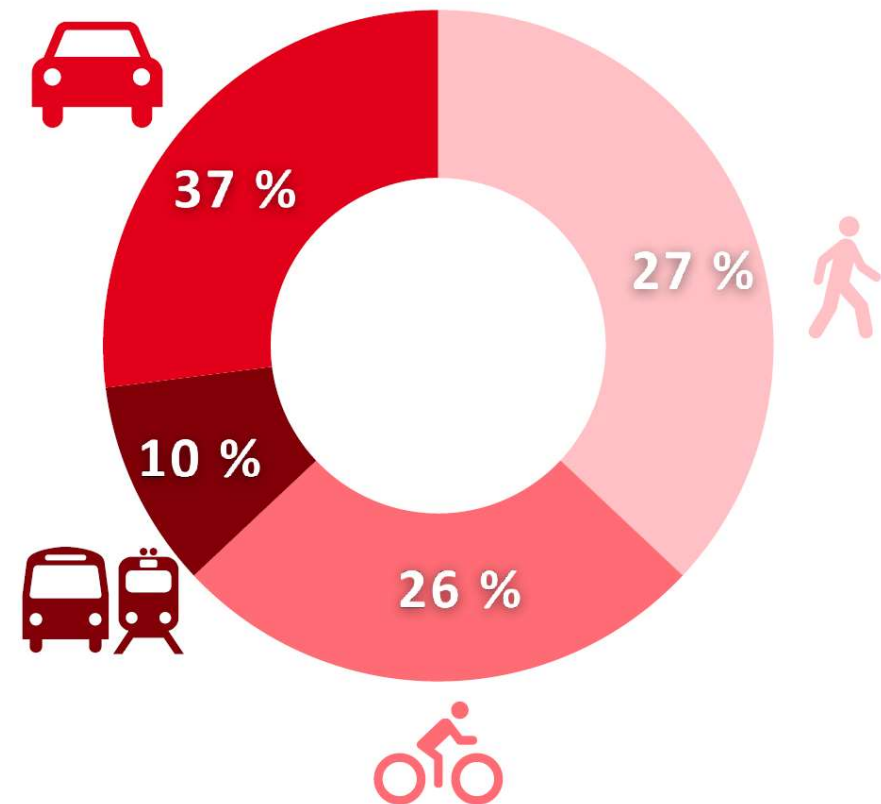


Abb. 6: Modal Split Stadt Regensburg

⁸ SrV (2023)

Derzeitige Prognosen gehen von einer Zunahme von mindestens ca. 5,4 % aus⁹. Zusätzlich führt das Wachstum im Online-Geschäft zu weiter steigenden Liefer- und Logistikverkehren im Regensburger Altstadtbereich. In der Folge wird im großem Umfang öffentlicher Frei- und Verkehrsraum durch den ruhenden und fließenden Verkehr in Anspruch genommen und benötigt. In der Vergangenheit mussten in diesem Zusammenhang bereits eine Vielzahl von verkehrslenkenden und -organisatorischen Maßnahmen, auch zur Verkehrsberuhigung der Altstadt ergriffen werden.

Angesichts der sich ständig ändernden StVG und StVO, unterliegen diese Maßnahmen auch einem kontinuierlichen Wandel, um stets aktuellen rechtlichen und verkehrstechnischen Anforderungen gerecht zu werden (siehe Infobox: StVG & StVO und Infobox: Novellierung StVO 2024).

Straßenverkehrsgesetz (StVG) und Straßenverkehrsordnung (StVO)

Das StVG ist die gesetzliche Grundlage des Straßenverkehrs in Deutschland. Es enthält verschiedene Verkehrsvorschriften für alle Verkehrsteilnehmer, darunter die grundsätzlichen Verkehrsvorschriften sowie die Zulassung und Sicherheit von Kraftfahrzeugen sowie das Fahreignungs- und Fahrzeugregister.

Die StVO enthält Richtlinien, an die sich Personen, die ein Kraftfahrzeug führen, halten müssen. Sie regelt grundlegend die allgemeinen Verkehrsregeln und definiert die Bedeutung der Verkehrszeichen und -einrichtungen.

Abb. 7: Infobox: StVG & StVO¹⁰

⁹ Bayerisches Landesamt für Statistik (2024)

¹⁰ StVG (2003) & StVO (2013c)

Novellierung StVO 2024

Mit der Novellierung der StVO im Jahr 2024 wurde den Ländern und Kommunen eine Erweiterung der Handlungsmöglichkeiten im Hinblick auf die Verkehrsplanung gegeben. So können Kommunen beispielsweise Tempo-30-Zonen und Bewohnerparken leichter ausweisen, da die Rahmenbedingungen gelockert wurden. Zudem wurden durch die Novellierung eine leichtere Einrichtung von Flächen für Fuß- und Radverkehr sowie von Busspuren zur Beschleunigung des Busverkehrs ermöglicht. Auch die Einführung von Sonderfahrspuren für verschiedene Mobilitätsformen („Umweltspuren“) und die Einführung eines Verkehrszeichens für Ladezonen (Zeichen 230) sind Teil der Novellierung.

Abb. 8: Infobox: Novellierung StVO 2024¹¹

1.3 Verkehrsberuhigung Altstadt

Bereits in den 1970er Jahren gab es erste Bemühungen, die Altstadt verkehrlich zu entlasten – etwa durch Sperrungen einzelner Gassen für den Durchgangsverkehr und die Ausweitung von Fußgängerzonen. Im Vordergrund stand dabei vor allem der Schutz der historischen Substanz und die Verbesserung der Erreichbarkeit für Fußgänger. Dennoch blieb der motorisierte Individualverkehr lange dominant und die Konflikte zwischen verschiedenen Nutzungsinteressen nahmen zu.

In den 1980er-Jahren entwickelten sich dann konkretere Ideen zur Verkehrsberuhigung der Altstadt. Seitdem wurden zahlreiche Maßnahmen wie die Einrichtung von Fußgängerzonen, die

¹¹ Die Bundesregierung (2024)

Umgestaltung von öffentlichen Plätzen und die Einführung von verkehrslenkenden Maßnahmen, wie die Ausweisung von Wohnverkehrsstraßen und Einbahnstraßenregelungen kontinuierlich umgesetzt und zahlreiche Platzfolgen vom Parksuchverkehr beräumt (Neupfarrplatz, Haidplatz etc.).

Kohlenmarkt



Neupfarrplatz



Abb. 9: Altstadtplätzevergleich 1980er zu 2000er Jahren

Wohnverkehrsstraße

Wohnverkehrsstraßen sind seit 1982 ausgewiesene innerstädtische Straßenbereiche, die im weitesten Sinne Straßen mit dem Charakter einer „verkehrsberuhigten Zone“ ähneln. Der Fokus liegt auf der Förderung der Lebensqualität und sozialer Interaktion sowie der Einschränkung der Befahrung für Ortsfremde (Durchgangsverkehr). Zufahrtsberechtigung in Wohnverkehrsstraßen haben Bewohner und per Ausnahme-/Sondernutzungserlaubnis auch Lieferanten, Soziale Dienste, Handwerker, Ärzte im Dienst sowie Taxen und Busse.



Abb. 10: Infobox: Wohnverkehrsstraße

Eine weitgehend verkehrsberuhigte Altstadt, konnte durch die Maßnahmen nicht allorts erzielt werden, da es bis heute noch eine große Anzahl von Ausnahmen (u.a. Sonderregelung: „Hotel Gäste frei“) in Fußgängerzonen) gibt. Die jetzige Herausforderung besteht, eine Balance zwischen Weiterbestehen, einem attraktiven Wohn- und Wirtschaftsstandort und sich verändernden Anforderungen an eine verkehrssichere, lebenswerte und klimaresiliente Stadt zu finden.

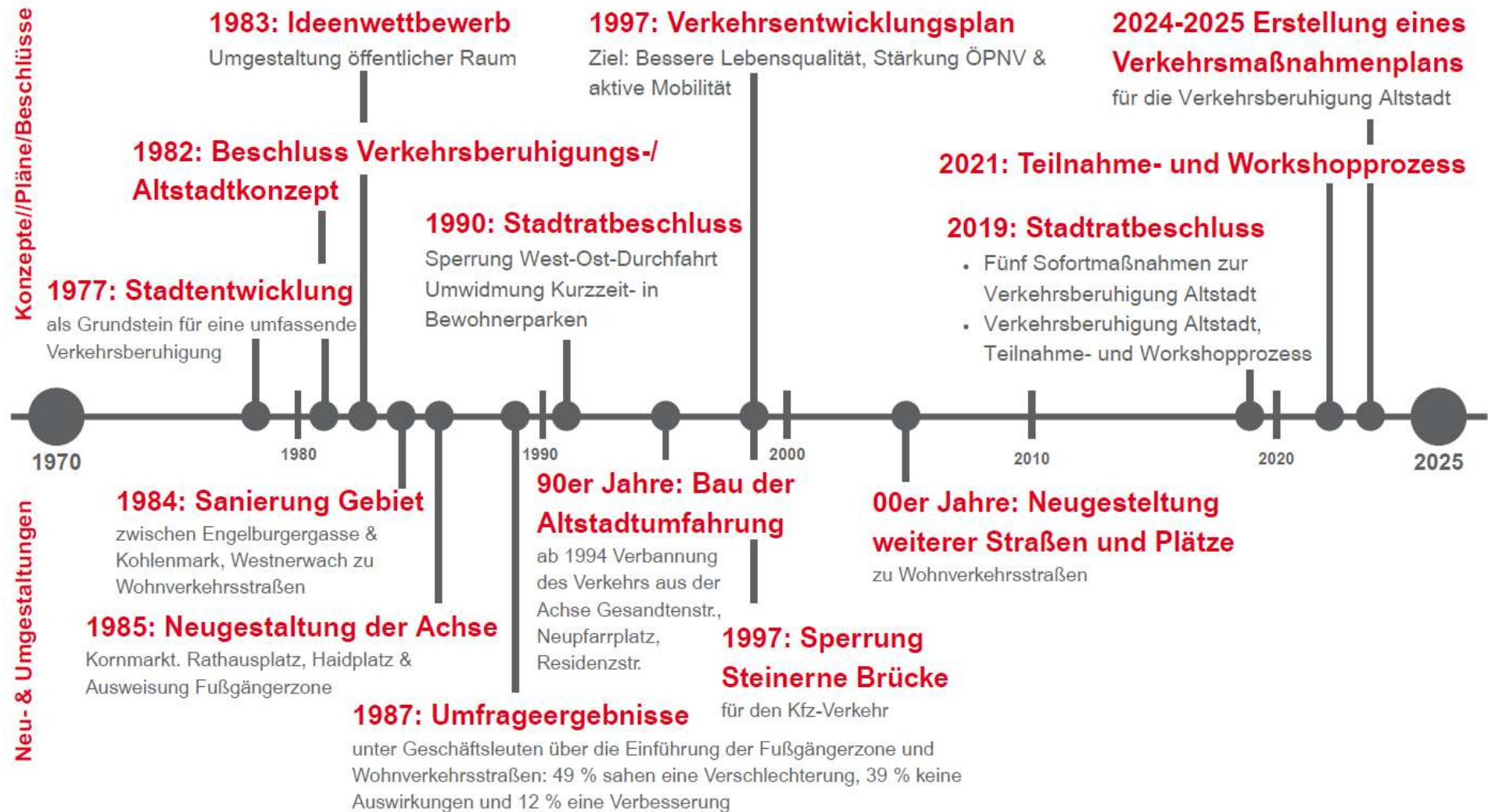


Abb. 11: Verkehrsberuhigung Altstadt – Ein Prozess seit über 40 Jahren

2 Veranlassung und Aufgabenstellung

Die Verkehrsberuhigung in der Regensburger Altstadt ist ein langfristiger, schrittweiser Prozess, denn sie verbindet den Schutz historischer Strukturen mit den Anforderungen einer modernen, nachhaltigen Stadt. Durch Dialog, Planung und kluge Steuerung kann sich die Altstadt zu einem lebendigen, gut erreichbaren und lebensnahen Stadtraum weiterentwickeln.

Die vorab beschriebene Historie zeigt aber auch, dass die Thematik zur Verkehrsberuhigung seit mehr als über 40 Jahren im Gange ist. Die jüngsten Debatten und Prozesse (Teilnahme- und Workshopprozess - Verkehrsberuhigung Altstadt) haben das Thema seit dem Jahre 2021 aber deutlich beschleunigt und in der Öffentlichkeit weit- aus fester positioniert.

Entscheidend bei einer grundlegenden und gesamtfunktionellen Verkehrsberuhigung ist jedoch, die Belange aller Personengruppen weiterhin im Blick zu behalten und deren Mobilitätsanforderungen, Wünsche und Befürchtungen ernst zu nehmen.

Die grundlegende Zielsetzung war und ist weiterhin, keine „museale“ Altstadt zu schaffen, sondern ein gutes Zusammenleben, eine funktionierende Struktur und eine zukunftsfähige Weiterentwicklung zu ermöglichen.

2.1 Ausgangslage: Teilnahme- & Workshopprozess

Um für das Leitbild zur Verkehrsberuhigung der Altstadt in Regensburg den bestmöglichen Konsens zu finden und neue Ideen einfließen zu lassen, wurde der vorab genannte Teilnahme- und Workshopprozess zur Verkehrsberuhigung der Regensburger Altstadt durchgeführt.

Mit allen interessierten Menschen und Interessensgruppen erfolgten sowohl online als auch vor Ort in der zentralen Altstadt unterschiedliche Veranstaltungen und Workshops.

Das Ziel des Gesamtprozesses war nicht nur notwendige Veränderungen aufzuzeigen und vorhandene Befürchtungen

auszuräumen, sondern vor allem die Vorteile und Möglichkeiten einer zukünftigen Verkehrsberuhigung in den Vordergrund zu stellen.

Die Ergebnisse dieses Prozesses bilden nun die Grundlage für den vorliegenden verkehrlichen Maßnahmenplan.

In der Vorbereitungsphase wurde zunächst ein Online-Dialog durchgeführt, in dem das Mobilitätsverhalten (z. B. Verkehrsmittelwahl) sowie erste Ideen für die zukünftige Vision der Regensburger Altstadt gesammelt wurden.

Diese Daten bildeten die Grundlage für die darauffolgende Analysephase. Hier wurde im Rahmen mehrerer Workshops auf Basis von Leitfragen eine Bestandsanalyse der Verkehrssituation durchgeführt.

Jeder der Workshops hatte einen unterschiedlichen Themenschwerpunkt, u. a. Fußverkehr, ÖPNV und ruhender Verkehr. Die Ergebnisse stellten die Basis für die Leitzielphase dar.



Abb. 12: Verkehrsberuhigung Altstadt – Teilnahme- & Workshopprozess

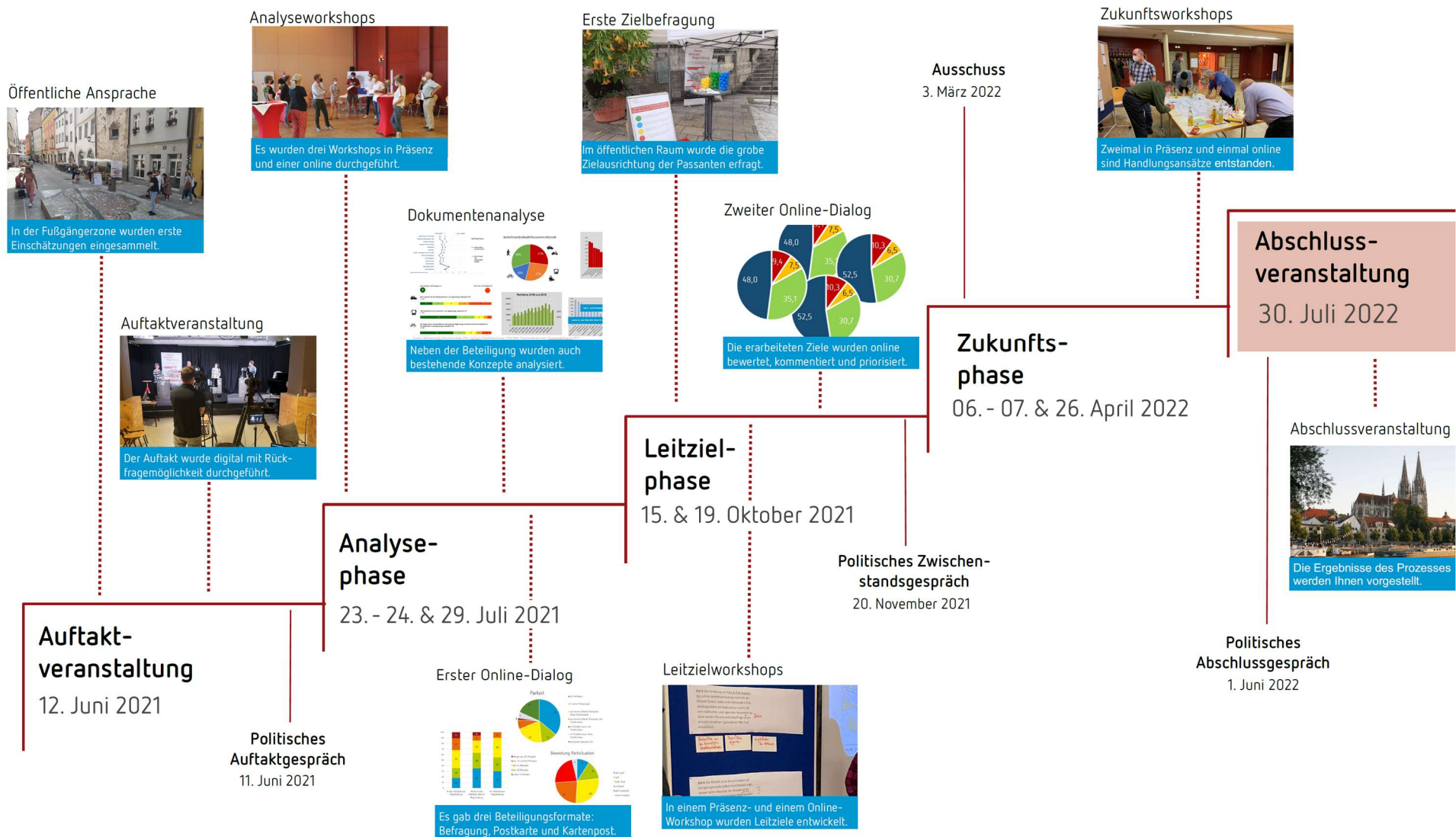


Abb. 13: Verkehrsberuhigung Altstadt – Teilnahme- & Workshopprozess

Oberthema I
Erreichbarkeit und Mobilitätsalternativen

- Ziel 1: Höhere Priorität in der Erreichbarkeit der Altstadt für den ÖPNV (Verlagerung MIV-ÖPNV bereits am Stadtrand)
- Ziel 2: Förderung Rad- und Fußverkehr in der Erreichbarkeit der Altstadt (Wegeinfrastruktur, Abstellanlagen)
- Ziel 3: Einfache und verständliche Regelungen für alle Nutzergruppen (Gesamtkonzept)
- Ziel 4: Förderung P+R/B+R (Sammelparkplätze)

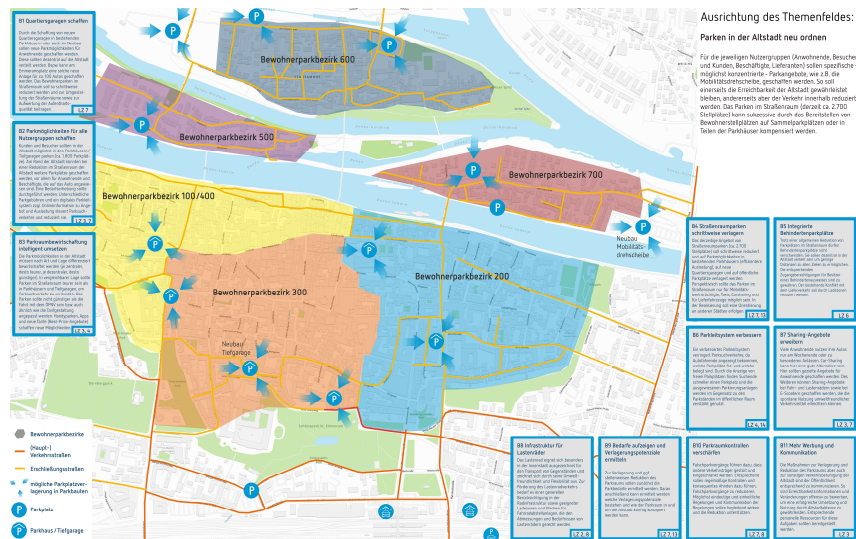
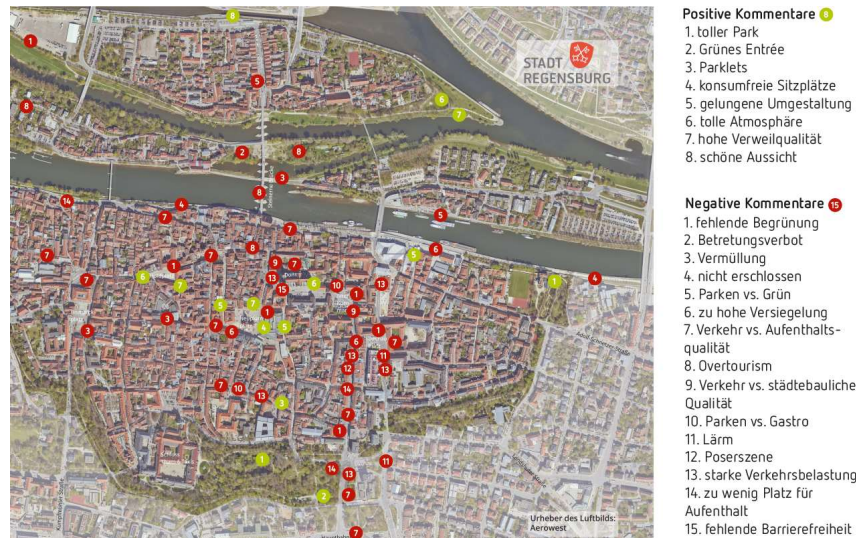
Oberthema II
Verkehrsstruktur und Konfliktreduktion innerhalb der Altstadt

- Ziel 5: Schaffung eines klaren Erschließungssystems
- Ziel 6: eindeutige Regelung fürs Parken, Einfahren in die Altstadt (baulich und StVO) und Kontrolle
- Ziel 7: Reduzierung öffentliche Stellplätze im Straßenraum und Verlagerung in Parkbauten (Ausnahmeregelungen)
- Ziel 8: Gewährleistung von Liefer- und Handwerkerverkehr (stadtverträgliche Reglementierung)
- Ziel 9: Radverkehrsführung entlang der Hauptrouten und Entkopplung vom Fußverkehr

Oberthema III
Aufwertung und Verkehrsentslastung

- Ziel 10: Definition und Ausweitung von Fußgängerbereichen (Fußgängerzone, Radfahrer frei) ohne Sonderfreigabe (MIV/Hotelgäste frei)
- Ziel 11: Regelung Wohnverkehrsstraßen (gesonderte StVO-Regelung, Pollerregelung, weniger Ausnahmetatbestände)
- Ziel 12: Schaffung einer barrierearmen Altstadt auch auf Kosten anderer Verkehrsteilnehmer
- Ziel 13: Erhöhung der Lebens- und Aufenthaltsqualität durch KFZ Reduktion (blau-grüne Infrastruktur)
- Ziel 14: Konsequente Verkehrsberuhigung der Altstadt (20/30 km/h, Schleifensystem)

Abb. 14: Leitziele des Teilnahme- und Workshopprozesses 2021-2022



In der abschließenden Zukunftsphase wurden konkrete Maßnahmen und Handlungsansätze erarbeitet, um die definierten Leitziele zu erreichen. Dies erfolgte ebenfalls im Rahmen von Workshop-Veranstaltungen, bei denen Vorschläge diskutiert und durch Setzung von Themenschwerpunkten ergänzt wurden.

Aus den Leitzielen sind letztendlich zahlreiche Ansätze abgeleitet worden, die in insgesamt mehreren Handlungsansätzen gebündelt wurden. Diese bilden letztendlich nun die Basis für die Entwicklung von Maßnahmen im Verkehrsmaßnahmenplan. Im Sommer 2022 fand schließlich die Abschlussveranstaltung statt, bei der die Ergebnisse öffentlichkeitswirksam präsentiert wurden.¹²



¹² Planersocietät (2022).

Parallele Verfahren und Prozesse in Regensburg

Mit einem „Entwicklungskonzept für die Region Regensburg“, dem „Stadtentwicklungsplan Regensburg 2040“ sowie dem Projekt „Neugestaltung Bahnhofsumfeld“ und „Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) „und dem „Konzept zur Mobilität im Großraum Regensburg (MGR)“, liegen weitere strategische Konzepte und Planungen vor, die über räumliche und inhaltliche Schnittmengen zum Verkehrsmaßnahmenplan der Altstadt stehen.

Die darin enthaltenen Maßnahmen, Vorschläge und Ideengebungen, sind insbesondere über die zuständigen Projektleiter aus den jeweiligen Fachämtern in mehreren Workshops in den jetzigen Prozess zur Ausarbeitung des verkehrlichen Maßnahmenplans eingeflossen.

Das Votum zur Einführung eines Stadtbahnsystems wurde im verkehrlichen Maßnahmenplan berücksichtigt, denn im Juni 2024, sprachen sich ca. 54 % der Wahlbeteiligten in einem Bürgerentscheid gegen die weiteren Planungen zur Einführung einer Stadtbahn in Regensburg aus.¹³

2.2 Herausforderungen und Potenziale zur Verkehrsberuhigung

Die Altstadt Regensburgs als unmittelbarer Mittelpunkt im Stadtgebiet, bedingt durch die trennende Wirkung der Donau, ist ein verkehrlicher Flaschenhals. Steigende Fahrzeuganteile, hohe Durchgangsverkehre in den Bereichen Wöhrd-, Thundorfer-, D.-Martin-Luther-, Landshuter- und Luitpoldstraße sowie ein erhöhtes Verkehrsaufkommen aus der Region, bei gleichzeitiger städtischer Flächenknappheit, zeigen unzählige Schwachstellen im Untersuchungsraum¹⁴. Ausnahmegenehmigungen im Kernbereich der Altstadt zur Befahrung von Fußgängerzonen und Wohnverkehrsstraßen offenbaren für den motorisierten Individualverkehr zahlreiche Schlupflöcher zur Befahrung.

Eine Kontrolle und Sanktionierung von Verstößen gegen geltende Regelungen (Bsp.: Wohnverkehrsstraßen), ist mit dem aktuell möglichen Personaleinsatz jedoch nicht möglich. Eine Neuordnung, stärkere Regulierung sowie bauliche Maßnahmen und verbesserte Kommunikation werden angestrebt.

Jedoch muss bedacht werden, dass die alltäglichen Ziele in der Altstadt, sei es als Arbeitsplatz, Versorgungs-, Verweil- oder Bildungsstandort, jederzeit gut erreichbar bleiben müssen.

Da die Altstadt Regensburgs das wirtschaftliche und kulturelle Zentrum der Stadt bildet, erfordert dies besondere Sorgfalt. Insbesondere gilt es, die unterschiedlichen Anforderungen an eine komfortable und bezahlbare Mobilität mit den Zielen einer nachhaltigen Verkehrsberuhigung in Einklang zu bringen.

Herausforderungen und Potenziale einer Verkehrsberuhigung ergeben sich dabei insbesondere in den folgenden identifizierten Themenfeldern:

- Klimaangepasste Stadtentwicklung
- Bewohner
- Gewerbetreibende
- Altstadtbesuchende und Touristen
- Liefer- und Wirtschaftsverkehr
- Fuß- und Radverkehr
- ÖPNV
- Einsatzkräfte und Rettungsfahrzeuge

¹³ Stadt Regensburg (2025c)

¹⁴ Stadt Regensburg (2022)

Klimaangepasste Stadtgestaltung

Für eine zukunftsfähige und klimagerechte Stadtgestaltung müssen vielfältige Interessen berücksichtigt und miteinander in Einklang gebracht werden. Dazu zählen unter anderem die Bedürfnisse der Bevölkerung, wirtschaftliche Entwicklungen sowie Anforderungen an den Umwelt- und Denkmalschutz. Gleichzeitig gilt es, Mobilität sicherzustellen und die Lebensqualität im urbanen Raum langfristig zu sichern.

Der Umgang mit Klimafolgen wie Hitze, Starkregen und Überflutungen stellt Regensburg dabei vor komplexe Aufgaben.

Die historisch gewachsene, mittelalterlich geprägte Struktur Regensburgs verleiht der Stadt nicht nur einen besonderen Charakter, sondern stellt auch einzigartige Anforderungen an die klimagerechte Stadtentwicklung.

Die Altstadt ist zudem durch ihre mittelalterlich geprägte Struktur stark versiegelt. Eine große Flächenversiegelung führt insbesondere in den Sommermonaten zur Bildung von Hitzeinseln und begünstigt bei Starkregenereignissen oder Hochwasser die Entstehung von Überschwemmungen, da das Regenwasser nur eingeschränkt versickern kann.

Die Lage an der Donau und ihren Nebenflüssen verschärft die Gefährdung zusätzlich. Gleichzeitig stellt die Verbindung von notwendigem Hochwasserschutz mit dem sensiblen Erhalt des historischen Stadtbildes eine komplexe städtebauliche Herausforderung dar.

Die dichte Bebauung mit engen Gassen verstärkt zudem die Wärmeakkumulation. Hinzu kommt die Flächenkonkurrenz im innerstädtischen Raum, bei der unterschiedliche Anforderungen etwa an Verkehr, Wohnraum oder Freiraum auf engem Raum miteinander konkurrieren. Doch trotz dieser Herausforderungen bestehen vielfältige Möglichkeiten zur nachhaltigen Stadtentwicklung.

Die dichte Bebauung, der hohe Versiegelungsgrad und der Schutz des UNESCO-Welterbes erfordern besonders sorgfältige und innovative Lösungen.

Herausforderungen

- Hohe Flächenversiegelung durch mittelalterliche Stadtstruktur
- Hitzeinseln durch dichte Bebauung, enge Gassen und fehlende Grünflächen
- Starkregen und Hochwassergefahr durch Nähe zur Donau und versiegelte Flächen
- Spannungsfeld zwischen Hochwasserschutz und Erhalt des Welterbes
- Flächenkonkurrenz im innerstädtischen Raum zwischen Verkehr, Wohnen und Grünraum



Herausforderung: Wärmeinsel der Innenstadt Regensburg aus der Stadtklimaanalyse



Herausforderung: Steinerne Stadt (Obere Bachgasse)

Abb. 18: Herausforderungen im Bezug zur Klimaangepassten Stadtgestaltung

Potenziale

- Reduzierung versiegelter Flächen durch multifunktionale, flächeneffiziente Platzgestaltung
- Innovative Konzepte zur Klimaanpassung, z.B. Schwammstadtkonzept
- Platzumgestaltung, Mobile Begrünung, Nachrüstung von Wasserflächen zur Verbesserung des Mikroklimas
- Entwicklung von dezent integrierten Schutzmaßnahmen im Einklang mit dem historischen Stadtbild
- Verknüpfung von Verkehrsplanung, Wohnentwicklung und Grünraumaufwertung



Potenzial: Multifunktionale Flächen mit Begrünung und Wasserelementen (Bismarckplatz)

Die Reduzierung versiegelter Flächen kann durch intelligente Flächennutzungskonzepte, wie die Gestaltung multifunktionaler Plätze, umgesetzt werden. Versickerungsfähige Beläge leisten einen Beitrag zur Verbesserung des Regenwassermanagements.

Konzepte wie die Schwammstadt bieten hierbei innovative Ansätze, um Wasser in der Stadt aufzunehmen, zu speichern und zu nutzen, auch unter wechselnden Niederschlagsbedingungen.

Zur Abmilderung von Hitzeinseln können Maßnahmen wie die Platzumgestaltung, die Nachrüstung von Wasserflächen oder temporäre Begrünungen (z. B. durch mobiles Grün) eingesetzt werden. Darüber hinaus eröffnet die integrative Verbindung von Verkehrsplanung, Wohnentwicklung und Grünraumaufwertung neue Potenziale für eine klimaresiliente und lebenswerte Stadtstruktur.

Die Herausforderungen und Potenziale an eine klimagerechte Stadtgestaltung sind facettenreich und tangieren sowohl ökologische als auch soziale und politische Themenfelder.

Die Stadt Regensburg als politische und verwaltende Instanz muss hierbei das gesellschaftliche und wirtschaftliche Zusammenwirken wahren, denn dies bedingt:

- Stadtverträgliche Flächenentwicklung
- Anpassung an den Klimawandel
- Umweltverträgliche und bezahlbare Mobilität für alle Nutzer
- Soziale Gerechtigkeit und Akzeptanz
- Umsetzung, Finanzierung und Digitalisierung
- Automatisierte Verfahren

Abb. 19: Potenziale im Bezug zur Klimaangepassten Stadtgestaltung

Bewohner

Für eine lebenswerte Altstadt müssen die Bedürfnisse der Bürger, insbesondere der dort lebenden Bevölkerung sowie der Geschäftsleute oder anderweitiger Dienstleister besonders berücksichtigt werden.

Eine gute Erreichbarkeit ihrer Wohnorte und alltäglichen Ziele ist daher zentral. Die besondere städtebauliche Struktur der Altstadt stellt dabei spezifische Anforderungen an die Wohnqualität und Mobilität.

Im Zuge der geplanten Verkehrsberuhigung zeigen sich jedoch verschiedene Herausforderungen. Der Durchfahrtsverkehr sorgt für ein hohes Verkehrsaufkommen und eine spürbare Lärmbelastung im Wohnumfeld. Gleichzeitig führen uneinheitliche Zeitregelungen sowie die teilweise Freigabe von Bewohnerstellplätzen für den öffentlichen Verkehr tagsüber zu einem Mangel an verfügbaren Parkmöglichkeiten und Unklarheiten bei der Nutzung. Zusätzlich erschwert das hohe Aufkommen an Fremdverkehr für die Bewohner die direkte Erreichbarkeit von Wohngebäuden.

Gleichzeitig ergeben sich aus der Verkehrsberuhigung konkrete Potenziale: Eine gezielte Reduzierung des Durchgangsverkehrs senkt nicht nur die Lärmbelastung, sondern steigert spürbar die Aufenthalts- und Lebensqualität im Wohnumfeld.

Durch klare und transparente Stellplatzregelungen sowie die Bündelung von Bewohnerstellplätzen in definierten Zonen lässt sich der Parkraum effizienter und gerechter organisieren.

Die Optimierung der Verkehrsführung ergänzt durch den Ausbau alternativer Mobilitätsformen wie öffentlicher Nahverkehr, Fahrrad- und Fußwegenetze verbessert die Erreichbarkeit der Wohngebäude und unterstützt ein modernes, nachhaltiges Stadtleben. Insgesamt trägt die Verkehrsberuhigung somit zur langfristigen Attraktivität und Zukunftsfähigkeit der Altstadt bei.

Herausforderungen

- Erhöhte Lärmbelastung im Wohnumfeld
- Uneinheitliche Zeitregelungen für Bewohnerstellplätze
- Unklarheiten bei der Nutzung von Stellplätzen
- Erschwerte Erreichbarkeit von Wohngebäuden durch hohes Fremdverkehrsaufkommen



Herausforderung: Bewohnerparkdruck (Obermünsterplatz)



Herausforderung: Parksuchverkehr (Ludwigstraße)

Abb. 20: Herausforderungen für Anwohner

Potenzial

- Reduzierung des Durchgangsverkehrs und damit spürbare Senkung der Lärmbelastung
- Steigerung der Aufenthalts- und Lebensqualität im Wohnumfeld
- Bündelung und bessere Organisation von Bewohnerstellplätzen in definierten Zonen
- Optimierte Verkehrsführung verbessert die Erreichbarkeit
- Förderung und Ausbau alternativer Mobilitätsformen (ÖPNV, Fahrrad, Fußwege)
- Stärkung der langfristigen Attraktivität und Zukunftsfähigkeit der Altstadt



Potenzial: Begegnungsorte für Bewohner schaffen und die Aufenthaltsqualität stärken (Perspektive für den Obermünsterplatz) (Darstellung Amt 61.1)

Abb. 21: Potenziale für Obermünsterplatz

Eine verkehrsberuhigte Gestaltung der Altstadt zielt nicht auf Einschränkungen ab, sondern verfolgt das Ziel, die Lebensbedingungen der Bewohner sowie die Erreichbarkeit der Altstadt zu verbessern.

Im Fokus stehen spürbare Verbesserungen der Umwelt- und Aufenthaltsqualität sowie der sozialen Interaktion. Somit ergibt sich ein deutlicher Gewinn für die Bewohnerschaft: Die Verkehrsberuhigung zielt auf weniger Lärm, bessere Luft und mehr Sicherheit ab, fördert Begegnung und Nahversorgung und schafft eine insgesamt attraktivere Umgebung. Auch der soziale Zusammenhalt und die langfristige Entwicklung der Wohnqualität profitieren davon.

Gewerbetreibende

Neben den Bewohnern sind insbesondere die Gewerbetreibenden, darunter Einzelhändler, Gastronomen, Hoteliers und Dienstleister, von einer Verkehrsberuhigung der Altstadt betroffen. Die sich daraus ergebenden Potenziale und die zu bewältigenden Herausforderungen sind für diese Gruppe nicht zu unterschätzen.

Eine gut geplante Verkehrsberuhigung, abgestimmt auf die Bedürfnisse der Gewerbetreibenden, kann die wirtschaftliche Entwicklung der Altstadt positiv beeinflussen, verlangt jedoch zugleich klare Lösungen für Erreichbarkeit und Logistik.

Eine der größten Herausforderungen besteht in der Erreichbarkeit der Geschäfte für Kunden. Gleichzeitig muss die Anlieferung durch den Lieferverkehr gewährleistet bleiben, ohne die Lebensqualität zu beeinträchtigen.

Der Wegfall von Parkplätzen direkt an den Geschäften führt zu Unsicherheiten hinsichtlich der Kundenzufriedenheit und es werden wirtschaftliche Einbußen bedeuten. Zudem besteht die Sorge, dass Kundenströme, insbesondere jene mit Pkw, von der Altstadt abgezogen werden könnten.

Herausforderungen

- Erreichbarkeit für Kundschaft
- Erreichbarkeit für den Lieferverkehr
- Abbindung von Kundenströmen mit Pkw
- Sicherstellung der Erreichbarkeit für Beschäftigte, Kunden und Dienstleister



Herausforderung: Unsicheres Abstellen von Warenlieferanten in Fußgängerzonen (Neupfarplatz)

Abb. 22: Herausforderungen für Gewerbetreibende

Potenziele

- Belebung des öffentlichen Raums als wirtschaftlicher Standort
- Innovations- und Kooperationspotenzial
- Wettbewerbsvorteil durch attraktives, verkehrsberuhigtes Stadtbild



Potenzial: Nutzung des öffentlichen Raums für Gewerbetreibende (Obere Bachgasse)

Abb. 23: Potenziale für Gewerbetreibende

Auch die Versorgung der Beschäftigten sowie der Besuch von Bürgern, Touristen und Dienstleistern muss weiterhin sichergestellt sein. Trotz dieser Herausforderungen eröffnen sich durch die Verkehrsberuhigung vielfältige Potenziale für eine nachhaltige Belebung der Altstadt. Ruhigere, sichere und saubere Straßen schaffen eine attraktive Einkaufs- und Aufenthaltsumgebung, die Besucher zum Verweilen einlädt und somit die Verweildauer sowie Kaufbereitschaft erhöht.

Weniger Durchgangsverkehr bedeutet gezieltere Kundschaft, insbesondere zu Fuß Gehende und Radfahrende, die häufig lokal und spontan einkaufen. Verkehrsberuhigte Altstädte bieten ein Einkaufserlebnis mit besonderem Charme, das gegenüber großen Einkaufszentren einen Wettbewerbsvorteil darstellt.

Offene Plätze und breite Gehwege verbessern die Sichtbarkeit der Geschäfte und schaffen Raum für Märkte, Cafés und Veranstaltungen.

Nachhaltige Mobilitätsangebote wie ÖPNV, Fahrradwege und gut organisierte Parkmöglichkeiten am Rand der Zone sorgen für eine verbesserte Erreichbarkeit, während gezielte Lieferzeiten den logistischen Anforderungen gerecht werden.

Durch klare Regelungen zur Erreichbarkeit, eine optimierte Logistik und eine enge Einbindung aller Beteiligten können potenzielle Nachteile wie Parkplatzverlust oder eingeschränkte Liefermöglichkeiten minimiert werden. Gleichzeitig eröffnet die Verkehrsberuhigung die Möglichkeit, die Altstadt als lebendigen, attraktiven und wirtschaftlich starken Standort zu stärken.

Somit trägt die Verkehrsberuhigung maßgeblich zur langfristigen Vitalität und Wettbewerbsfähigkeit der Altstadt bei.

Besucher und Touristen

Touristen stellen eine zentrale Interessengruppe für die Stadt Regensburg dar. Als UNESCO Welterbestadt verzeichnet Regensburg jährlich bis zu 750.000 Gästeankünfte mit rund 1,36 Millionen Übernachtungen (durchschnittliche Aufenthaltsdauer von 1,8 Tagen).

Herausforderungen

- Sicherstellung der Erreichbarkeit mit Pkw und ÖPNV
- Innerstädtische Stellplätze, insbesondere Behindertenparkplätze
- Weitgehende Barrierefreiheit
- Logistische Balance zwischen Verkehrsberuhigung und Individualverkehr
- Vermeidung von Überfüllungen und unklarer Verkehrsführung



Herausforderung: Tägliches Verkehrsaufkommen (Marschallstraße)



Herausforderung: Ausnahmeregelungen (Domstraße)

Abb. 24: Herausforderungen für Besucher und Touristen

Gleichzeitig muss die Altstadt weitgehend barrierefrei gestaltet werden, um den Zugang für alle Besuchergruppen sicherzustellen. Eine logistische Herausforderung besteht darin, die Balance zwischen Verkehrsberuhigung und der notwendigen Anbindung an den motorisierten Individualverkehr zu finden, um Überfüllungen und unklare Verkehrsführungen zu vermeiden.

Zudem müssen die Anforderungen an eine sichere und angenehme Aufenthaltsqualität gewährleistet werden, ohne die Mobilität und Erreichbarkeit einzuschränken. Trotz dieser Herausforderungen eröffnet die Verkehrsberuhigung vielfältige Potenziale für den touristischen Standort Regensburg.

Die Schaffung begrünter und entsiegelter Aufenthaltsbereiche mit Sitzgelegenheiten steigert die Aufenthaltsqualität erheblich. Weniger Verkehr bedeutet mehr Sicherheit und Ruhe, was vor allem Familien, älteren Menschen und Menschen mit Behinderung zugutekommt.

Eine verkehrsberuhigte Altstadt fördert eine entspannte Atmosphäre, die das Flanieren, Fotografieren und Verweilen angenehmer macht und somit die Attraktivität der historischen Architektur sowie der kulturellen Angebote erhöht.

Die bessere Einbindung nachhaltiger Mobilitätsangebote, wie dem Emil-Altstadtbuss, stärkt das Image der Stadt als moderne und umweltbewusste Tourismusdestination. Darüber hinaus eröffnet die Verkehrsberuhigung neue Möglichkeiten, öffentliche Plätze für kulturelle Veranstaltungen und Märkte zu nutzen, was das touristische Angebot bereichert und Besucher zum längeren Verweilen einlädt.

Insgesamt bietet die Verkehrsberuhigung der Altstadt Regensburgs für den Tourismus ein wichtiges Potenzial, die Aufenthaltsqualität und Sicherheit zu verbessern sowie das touristische Angebot vielfältig zu bereichern. Voraussetzung dafür ist eine durchdachte Planung, die Erreichbarkeit, Barrierefreiheit und logistische Anforderungen berücksichtigt. So kann die Stadt ihr Welterbe lebendig und nachhaltiger erlebbar machen und sich zugleich als attraktive, moderne Reisedestination positionieren.

Potenziale

- Belebung des öffentlichen Raums als wirtschaftlicher Standort
- Innovations- und Kooperationspotenzial
- Wettbewerbsvorteil durch attraktives, verkehrsberuhigtes Stadtbild



Potenzial: Belebung der öffentlichen Räume (Haidplatz) (Stadt Regensburg, 2022c)

Abb. 25: Potenziale für Besucher und Touristen

Liefer- und Wirtschaftsverkehr

Verkehrsberuhigung der Altstadt muss die Bedürfnisse des Liefer- und Wirtschaftsverkehrs von Beginn an berücksichtigen. Geschäfte, Gastronomie, Dienstleister und Handwerksbetriebe sind auf eine funktionierende Logistik angewiesen, da ohne Waren keine Dienstleistungen möglich sind. Die Erreichbarkeit und der Zugang zu Liefer- und Einsatzorten müssen auch in einem verkehrsberuhigten Umfeld gewährleistet bleiben. Ziel ist es nicht, den Lieferverkehr auszuschließen, sondern ihn bedarfsgerecht, effizient und verträglich zu steuern.

Die Steuerung des Lieferverkehrs stellt eine komplexe Aufgabe dar, denn zeitlich begrenzte Lieferfenster sind notwendig, um Konflikte mit Fußgängern und anderen Verkehrsteilnehmern zu minimieren. Gleichzeitig erfordert die Einhaltung dieser Zeitfenster eine gute Koordination aller Beteiligten.

Die Einführung digitaler Zugangssysteme wie Poller oder Kennzeichenerkennung verlangt Investitionen und Schulungen und auch flexible Ausnahmeregelungen für bestimmte Berufsgruppen müssen transparent und einfach handhabbar gestaltet werden.

Eine klare Kommunikation mit Lieferdiensten und einheitliche Beschilderungen sind unerlässlich, um Missverständnisse, Verzögerungen und Verstöße zu vermeiden. Trotz der Herausforderungen bietet die Verkehrsberuhigung Potenziale für eine nachhaltige und moderne Logistik. Zeitlich begrenzte Lieferfenster bündeln die Anlieferungen und erhöhen die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer.

Digital angeforderte Zufahrtskontrollen ermöglichen einen geregelten und effizienten Verkehrsfluss. Zudem können flexible Ausnahmegenehmigungen in Fußgängerzonen gewährleisten, dass wichtige Berufsgruppen weiterhin flexibel agieren können.

Insgesamt tragen diese Maßnahmen zu einer besseren Organisation, weniger Staus und einer höheren Planbarkeit bei, was auch die Attraktivität der Altstadt stärkt. Eine erfolgreiche Verkehrsberuhigung der Altstadt gelingt nur, wenn der Liefer- und Wirtschaftsverkehr intelligent und flexibel organisiert sowie transparent kommuniziert wird.

Herausforderungen

- Kontrolle zeitlich begrenzter Lieferfenster
- Implementierung digitaler Zugangssysteme
- Transparente, flexible Ausnahmeregelungen
- Verkehrsverstöße



Herausforderung: Lieferaufkommen (Keplerstraße)



Herausforderung: Serviceverkehr z. B. Handwerker (Hinter der Grieb)

Abb. 26: Herausforderungen für Liefer- und Wirtschaftsverkehr

Potenziale

- Reduzierung von Verkehrsbelastung und Erhöhung der Sicherheit
- Effizienter und geregelter Verkehrsfluss
- Erhalt der Mobilität wichtiger Berufsgruppen
- Klare Kommunikation und einheitliche Beschilderung



Potenzial: Markierung Ladebereich Luegallee, Düsseldorf

Abb. 27: Potenziale für Liefer- und Wirtschaftsverkehr

Durch eine Kombination aus zeitlichen Regelungen, digitaler Steuerung und nachhaltigen Verteilkonzepten lässt sich die notwendige Logistik sicherstellen, ohne die Lebensqualität in der Altstadt zu beeinträchtigen.

So wird nicht nur der Verkehrsfluss verbessert, sondern auch die Attraktivität und Zukunftsfähigkeit der Altstadt gestärkt zum Nutzen aller Nutzergruppen.

Fuß- und Radverkehr

Eine verkehrsberuhigte Altstadt bringt für zu Fuß Gehende sowie Radfahrende deutliche Vorteile: Die Stadt wird lebenswerter, sicherer und attraktiver, und die Aufenthaltsqualität verbessert sich spürbar. Gleichzeitig stellen die Anbindung der Altstadt und die sichere, komfortable Fortbewegung in den engen Gassen Herausforderungen dar.

Die enge Straßenstruktur der Altstadt begrenzt den verfügbaren Raum für Fuß- und Radverkehr, was eine sichere und konfliktfreie Führung erschwert. Konflikte zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden bestehen besonders an Kreuzungen und in Fußgängerzonen. Zudem bestehen Defizite bei der Barrierefreiheit: Uneinheitliche Bordsteinhöhen, fehlende taktile Leitstreifen und mangelnde flächige Quermöglichkeiten erschweren Menschen mit Mobilitätseinschränkungen den Zugang. Ein weiteres Problem ist der Mangel an sicheren und überdachten Fahrradabstellplätzen, der die Nutzung des Radverkehrs hemmt. Auch die Anbindung der Altstadt an umliegende Stadtteile und die Integration in den öffentlichen Nahverkehr müssen verbessert werden, um Fuß- und Radverkehr als echte Alternative zum Auto zu stärken.

Eine Verkehrsberuhigung verringert den Autoverkehr spürbar, was die Sicherheit für zu Fuß Gehende und Radfahrende deutlich erhöht, insbesondere an den engen Stellen und Kreuzungen der Altstadt.

Geteilter Verkehrsraum alleinig zwischen Fuß und Rad bietet mehr Platz und Begrünung, Sitzgelegenheiten und Außengastronomie-schaffen attraktive Aufenthaltsbereiche, die zum Verweilen einladen.

Herausforderungen

- Enge Gassen begrenzen sichere Verkehrsführung
- Konflikte zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden in der Altstadt
- Eingeschränkte Barrierefreiheit durch historische Infrastruktur
- Mangel an sicheren, bewachten Fahrradabstellplätzen
- Fehlende spezifische Abstellbereiche für Zweiräder
- Verbesserungsbedarf bei Anbindung an Nahverkehr und Stadtteile
- Unklare und nicht sichere Wegeführung für alle Verkehrsarten



Herausforderung: Nutzungskonflikte (Maximilianstraße)

Abb. 28: Herausforderungen für Fuß- und Radverkehr

Potenziale

- Weniger Autoverkehr erhöht die Sicherheit und Lebensqualität
- Neue, begrünte Aufenthaltsflächen mit Sitzgelegenheiten
- Weitgehende Barrierefreiheit für zu Fuß Gehende und Radfahrende
- Ausreichend und sinnvoll platzierte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder
- Stärkung nachhaltiger Mobilität und Reduzierung von Emissionen
- Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden durch klare, sichere Wegeführungen



Potenzial: Verkehrsberuhigung für zu Fuß Gehende und Radfahrende (Am Brixener Hof)
(Darstellung Amt 61.1)

Abb. 29: Potenziale für Fuß- und Radverkehr

Eine weitgehende Sicherstellung von barrierefreien und klarstrukturierten Wegen verbessert die Zugänglichkeit für alle, einschließlich älterer Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität.

Die Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrende in beide Richtungen sowie der Ausbau sicherer Fahrradparkplätze fördern den Radverkehr. Fuß- und Radverkehr tragen wesentlich zur Reduktion von CO₂-Emissionen bei, senken Lärm und können zur Entsiegelung von Flächen anregen.

Des Weiteren können die historischen Plätze und Straßen als lebendige und nachhaltige Räume weiterentwickelt werden. Gleichzeitig stärken sie den lokalen Handel und das touristische Erlebnis. Eine gleichberechtigte Nutzung der Verkehrsflächen durch klare, sichere Wegeführungen sorgt für mehr Übersichtlichkeit und weniger Konflikten.

ÖPNV

Der Öffentliche Personennahverkehr ist ein zentraler Baustein nachhaltiger Mobilität in Regensburg, sowohl innerhalb der Stadt als auch in der Verbindung zur umliegenden Region. Besonders für Kinder, Jugendliche, ältere Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität ist der ÖPNV häufig das Rückgrat ihrer Alltagsmobilität. In einer verkehrsberuhigten Altstadt spielt der ÖPNV deshalb eine tragende Rolle für die Erreichbarkeit, Teilhabe und Lebensqualität.

Eine konsequent verkehrsberuhigte Altstadt bietet das Potenzial, das ÖPNV-Angebot weiter zu stärken, sowohl in seiner Funktionalität als auch in seiner Attraktivität.

Trotz positiver Entwicklungen bestehen in Regensburg weiterhin Herausforderungen. Die enge Verkehrsführung in der Altstadt und der hohe Anteil an Fuß- und Radverkehr erfordern eine sensible Abstimmung mit den Busverkehren. Gleichzeitig ist die Erreichbarkeit der Altstadt aus den Stadtteilen und dem Umland mit dem ÖPNV noch nicht überall optimal – vor allem in den Randzeiten oder am Wochenende.

Herausforderungen

- Begrenzter Raum für Haltestellen in der Altstadt
- Teilweise eingeschränkte Anbindung in Randzeiten
- Komplexe Abstimmung mit anderen Verkehrsformen
- Mangelhafte Verknüpfung mit weiteren Mobilitätsformen
- Engstellen und hohe Fußgängerfrequenz erschweren Busführung



Herausforderung: Enge Gassen
(Gesandtenstraße)



Herausforderung: Fehlende Barrierefreiheit
(Fischmarkt)

Abb. 30: Herausforderungen für ÖPNV

Potenziale

- Attraktiv gestaltete, barrierefreie Haltestellen mit Sitzgelegenheiten und Begrünung
- Stärkere ÖPNV-Nutzung durch zuverlässigere Fahrpläne und stabile Taktung
- Vorrang für den Umweltverbund und bessere Koordination mit Fuß-/Radverkehr
- Integration von Bike+Bus, Park+Ride und Carsharing an Mobilitätsknoten
- Klimafreundliche Kleinbusse wie Emil als flexible Lösung für die Altstadt



Potenzial: Soziale Teilhabe durch Barrierefreiheit an Bushaltestellen (Raiffeisenplatz, Burscheid)

Abb. 31: Potenziale für ÖPNV

Bestehende Haltestellen in der Altstadt sind oft räumlich begrenzt, was Barrierefreiheit, Wetterschutz und Aufenthaltsqualität erschwert. Auch die Verknüpfung mit anderen Mobilitätsformen wie Fahrrad, Carsharing oder Park+Ride kann gezielter verbessert werden.

Eine verkehrsberuhigte Altstadt kann den ÖPNV in Regensburg deutlich aufwerten: Weniger motorisierter Individualverkehr bringt mehr Freiheiten für eine Busbeschleunigung oder Vorrangschaltungen, die

zu stabileren Fahrplänen und einer höheren Pünktlichkeit im Busverkehr führen kann.

Des Weiteren macht sich der ÖPNV wettbewerbsfähig zum MIV. Ein bestehender Erfolgsfaktor in Regensburg ist bereits der seit 2017 eingesetzte, kostenfreie Altstadtbus Emil. Der elektrisch betriebene Midibus mit ca. 13 Sitz- und 26 Stehplätzen, erschließt als innerstädtisches Angebot die historische Altstadt zuverlässig und emissionsfrei. Insbesondere in der engen Altstadtstruktur mit ihren Fußgängerzonen erleichtert der Emil-Bus die Mobilität erheblich für Bewohner wie für Besucher. Dieses Modell zeigt bereits heute, wie eine moderne, leise und umweltfreundliche ÖPNV-Lösung konkret zur Aufenthaltsqualität beitragen kann. Zudem erleichtert eine schnelle ÖPNV-Anbindung der Altstadt in Kombination mit Park+Ride-Angeboten oder Fahrradstationen den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel. Langfristig gewinnt der Einsatz klimaneutraler Busflotten ebenso an Bedeutung wie digitale Lösungen zur Fahrgastinformation oder Zugangskontrolle (z. B. Echtzeit-Infos, Mobilitäts-Apps). Ein starker ÖPNV ist essenziell für die verkehrsberuhigte Altstadt Regensburgs. Er schafft Mobilität für alle, schont Ressourcen und macht den Verzicht aufs eigene Auto leichter.

Mit gezielten Investitionen in Infrastruktur, Digitalisierung und klimafreundliche Fahrzeugflotten kann der ÖPNV weiter gestärkt werden und damit eine tragende Rolle für eine lebenswerte, nachhaltige und gut erreichbare Regensburger Altstadt übernehmen.

Einsatzkräfte und städtische Fahrzeuge

Für eine funktionierende, sichere und saubere Altstadt ist die uneingeschränkte Zufahrt für Einsatzfahrzeuge (Feuerwehr, Rettungsdienste, Polizei) sowie städtische Betriebsfahrzeuge (Müllabfuhr, Straßenreinigung, Winterdienst) unabdingbar. Eine Verkehrsberuhigung darf nicht zu einer Behinderung im Einsatzfall oder bei städtischen Dienstleistungen führen, sondern muss klare, abgestimmte Regelungen und geeignete technische Lösungen bereitstellen. Dies wird bereits in weiteren Kommunen erfolgreich umgesetzt.

Herausforderungen

- Sicherstellung der dauerhaften Erreichbarkeit für Einsatzkräfte trotz Verkehrsberuhigung
- Enge Straßenräume erfordern detaillierte Planung von Fahrwegen und Schleppkurven
- Gefahr von blockierten Rettungswegen durch Falschparkende oder Engstellen
- Städtische Betriebsfahrzeuge benötigen Sondergenehmigungen und feste Zeitfenster
- Hoher Platzbedarf bei Müllentsorgung und Winterdienst in beengten Altstadtbereichen
- Komplexe Logistik bei gleichzeitiger Verkehrsberuhigung



Herausforderung: Engstellen (Unter den Schwibbögen)



Herausforderung: Blockierung von Straßen (Maximilianstraße)

Abb. 32: Herausforderungen für Einsatzkräfte und städtische Fahrzeuge

Potenziele

- Klare, geregelte Zufahrten durch digitale Systeme (z. B. Kameras, Schranken, Funkpoller)
- Frühzeitige Einbindung aller Beteiligten durch gemeinsame Begehungen und Simulationen
- Freihalten der Rettungswege durch klare Markierungen und konsequente Kontrolle
- Koordinierte Zufahrtsrechte und automatische Kennzeichenerkennung für berechtigte Fahrzeuge
- Einsatz kompakter, leiser und künftig emissionsfreier Fahrzeuge (z. B. E-Müllfahrzeuge, Kehrmaschinen)
- Verbesserte Organisation durch abgestimmte Routen und abgestufte Zufahrtskonzepte



Potenzial: Hubpoller (Hunnenplatz)



Potenzial: Freigabe der Hubpoller durch Code oder Chipkarte (Hunnenplatz)

Abb. 33: Potenziale für Einsatzkräfte und städtische Fahrzeuge

Eine der größten Herausforderungen besteht in der jederzeitigen Sicherstellung der Einsatzfähigkeit trotz neuer verkehrlicher Einschränkungen. Engstellen, falsch abgestellte Fahrzeuge oder unzureichende Zufahrtsregelungen können im Notfall kritische Verzögerungen verursachen. Auch städtische Fahrzeuge benötigen weiterhin verlässlichen Zugang, oft mit großem Platzbedarf und zu festen Zeitfenstern. Dies erfordert präzise Planungen, abgestimmte Schleppkurven, individuelle Genehmigungen und kompakte Fahrzeugkonzepte.

Durch eine systematische Integration der Anforderungen von Einsatz- und Betriebsfahrzeugen in die Verkehrsberuhigung ergeben sich deutliche Verbesserungen in Sicherheit und Effizienz. Klare Regeln, digitale Zufahrtslösungen, z.B. durch automatisierte Poller und barrierefreie Streckenführungen sorgen für verlässliche Abläufe. Die geplante Umstellung auf emissionsarme und kompakte Fahrzeugstärkt zudem die ökologische Qualität der Altstadt. Gemeinsame Planungen mit Feuerwehr, Polizei, Rettungsdiensten und den Stadtbetrieben ermöglichen eine praxisnahe Umsetzung und tragen zur Akzeptanz bei allen Beteiligten bei.

Die Verkehrsberuhigung der Regensburger Altstadt darf die Erreichbarkeit durch Einsatz- und Betriebsfahrzeuge nicht beeinträchtigen. Sie kann im Gegenteil durch klare Regeln und moderne Technik sogar zu mehr Sicherheit und Ordnung beitragen. Voraussetzung dafür ist eine enge Abstimmung aller zuständigen Stellen sowie eine vorausschauende Verkehrs- und Raumplanung und dynamische Anpassung an Problemstellen. So bleibt die Altstadt nicht nur lebenswert und ruhig, sondern auch sicher, gepflegt und jederzeit erreichbar.

2.3 Zielsetzung Verkehrsberuhigung Altstadt

Die Zielsetzung einer Verkehrsberuhigung der Altstadt Regensburg lässt sich klar und wirkungsvoll zusammenfassen. Sie dient sowohl dem Schutz der historischen Bausubstanz als auch der Lebensqualität der Menschen, die dort wohnen, arbeiten oder zu Besuch sind.

Mit dem verkehrlichen Maßnahmenplan wird eine gezielte Verkehrsberuhigung verfolgt, d. h. durch verkehrslenkende, verkehrsrechtliche und -organisatorische Maßnahmen, werden Verkehrsströme in und um die Altstadt reduziert sowie die Zufahrtsberechtigungen innerhalb der Altstadt klarer geregelt.

Hierfür wurden im Vorfeld in einem breiten öffentlichkeitswirksamen durchgeführten Prozess, die Leitziele und Handlungsansätze definiert, um den bestmöglichen Konsens und neue Ideen zur Regulierung der Verkehre in der Altstadt Regensburgs zu finden. Die Ergebnisse dieses Prozesses bilden das Fundament für den zu erstellenden verkehrlichen Maßnahmenplan (siehe 2.1).

Das übergeordnete Ziel des verkehrlichen Maßnahmenplans liegt darin, das Zusammenleben im öffentlichen Raum unter Berücksichtigung aller Personengruppen, Verkehrsträger und deren Anforderungen an eine gerechte und zukunftsfähige Mobilität zu wahren. Somit ein strategisches und planerisches Steuerungsinstrument der Stadtplanung, das die Grundlage für eine zukunftsfähige, gerechte und funktionierende Mobilität schafft. Er verknüpft verkehrliche Ziele mit Umwelt-, Sicherheits- und Lebensqualitätsaspekten – und bildet damit die Basis für konkrete Maßnahmen vor Ort.

Die Maßnahmen dienen in der Folge somit nicht der Bevorzugung bestimmter Verkehrsmittel, sondern der Förderung der Ausgewogenheit der Verkehrsflächen unter Gewährleistung der Wahlfreiheit des Verkehrsmittels bei gleichzeitiger Erhöhung der Verkehrssicherheit und Stärkung der Aufenthaltsqualität.

Neben der gezielten Steuerung und Reduzierung des MIV, gehören hierzu auch die Einführung einer klaren, sicheren Rad- und Fußverkehrsführung sowie Verbesserungen im ÖPNV durch die Herstellung der Barrierefreiheit, die Einbindung des mit Elektrofahrzeugen betriebenen Altstadtbusse „emil“ sowie eine Neuordnung des öffentlichen Parkraums.

Darüber hinaus gilt es die Wirtschaftlichkeit der Unternehmen und deren Kunden zu wahren, bei gleichzeitiger Verbesserung der Verkehrssituation.

Ziele des verkehrlichen Maßnahmenplans

Verkehrslenkung: Optimierung von Verkehrsflüssen (für Kfz, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr), Vermeidung von Staus, Lärm und Durchgangsverkehren in sensiblen Bereichen

Erhöhung der Verkehrssicherheit: Maßnahmen zur Reduzierung von Unfällen, Schutz besonders gefährdeter Gruppen wie Kinder, Senioren, Radfahrer

Förderung nachhaltiger Mobilität: Vorrang für Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV), Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV)

Klimaschutz und Luftreinhaltung: Verringerung von CO₂-Emissionen und Schadstoffen durch weniger Autoverkehr und Förderung emissionsfreier Alternativen.

Erhaltung der Funktionsfähigkeit der Altstadt: Sicherstellung der Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen, Einrichtungen, Wohnquartieren und Gewerbeflächen und Erreichbarkeit durch Einsatz- und städtischen Fahrzeugen

Förderung der Aufenthaltsqualität und Stadtentwicklung: Verkehrsmaßnahmen werden in Einklang mit städtebaulichen Zielen entwickelt, Öffentliche Räume werden aufgewertet, Lärm- und Stressquellen reduziert

Koordination einzelner Maßnahmen: Zusammenführung verschiedener Einzelprojekte (z. B. Tempo 30, Radwege, Verkehrsberuhigung, Ampelsteuerung) in integrierte Maßnahmen

Abb. 34: Ziele des Verkehrsmaßnahmenplanes

3 Vorgehensweise und Beteiligung im Maßnahmenplan

Das übergeordnete Ziel ist die Umsetzung einer verkehrsberuhigten Altstadt in einem für alle Personengruppen erträglichen und akzeptablen Rahmen. Darüber hinaus ist es unabdingbar, die im breit angelegten Beteiligungsprozess vorab definierten Leitziele und Handlungsfelder, für die Altstadt mit den zuständigen Personen aus den Fachämtern und deren Aufgabenbereichen abzustimmen. Hier gilt es, die verschiedenen Sichtweisen aus der jeweiligen „Fachbrille“, deren Zielsetzungen und laufenden Projekte in Einklang mit den Leitzielen zu bringen.

3.1 Einbindung der Fachämter der Stadt Regensburg

Im Rahmen des mehrmonatigen Erarbeitungsprozesses wurden folgende Fachämter über einen Zeitraum von rund acht Monaten von Juli 2024 bis April 2025 intensiv eingebunden:

- Abteilung Verkehrsplanung, Stadtplanungsamt (Hauptzuständigkeit im gesamten Prozess)
- Abteilung Vorbereitende Bauleitplanung / Planung Innenstadt, Stadtplanungsamt
- Nahmobilitätskoordinator, Stadtplanungsamt
- Stabsstelle Klimaschutz und Klimaresilienz, Umweltamt
- Abteilung Wirtschaftsförderung, Amt für Wirtschaft und Wissenschaft
- Abteilung Grünflächenplanung und Grünflächenneubau, Gartenamt
- Straßenverkehrsabteilung, Amt für Öffentliche Ordnung und Straßenverkehr
- Abteilung Städtischer Verkehrsüberwachungsdienst, Amt für Öffentliche Ordnung und Straßenverkehr

Darüber hinaus wurden Einzelgespräche und Abstimmungen u.a. mit Amt für Brand- und Katastrophenschutz, Liegenschaftsamt, Rechts- und Bauordnungsamt geführt.

In insgesamt sechs Workshops wurden zunächst die grundlegenden Voraussetzungen für die Verkehrsberuhigung der Altstadt erörtert. Dabei standen der gesamte Untersuchungsraum, die Herausforderungen unterschiedlicher Nutzergruppen sowie die jeweiligen Zuständigkeiten und Aufgaben im Kontext der Verkehrsberuhigung im Mittelpunkt. Der Untersuchungsraum wurde dabei in Verkehrsbereiche unterteilt und strukturiert.

Die verkehrlichen Anforderungen der verschiedenen Nutzergruppen und der beteiligten Fachämter wurden vor dem Hintergrund der definierten Leitziele detailliert geprüft.

3.2 Erarbeitung von Grundsätzen und Handlungsfeldern

Ausgehend von den definierten Leitlinien, den Handlungsansätzen sowie den Herausforderungen und Potenzialen der Verkehrsberuhigung wurden Handlungsfelder mit entsprechenden Grundsätzen innerhalb der Workshops entwickelt. Diese dienen dem Erreichen des übergeordneten Ziels „Verkehrsberuhigung der Altstadt der Stadt Regensburg“. Die Grundsätze bilden die wesentliche Grundlage für die Verkehrsberuhigung und zeichnen sich durch eine hohe Dringlichkeit und Verbindlichkeit aus.

Letztlich wurde eine fachämterübergreifende abgestimmte Lösung zur Verkehrsberuhigung der Altstadt erarbeitet, die für drei Zeiträume gilt:

- **kurzfristige Maßnahmen bis 2025/2026**
- **mittelfristige Maßnahmen bis 2030**
- **langfristige Maßnahmen bis 2035**



Abb. 35: Ziele des verkehrlichen Maßnahmenplans im Detail

4 Maßnahmen für eine verkehrsberuhigte Altstadt

Der Untersuchungsraum wurde für eine detaillierte Analyse in zehn Teilräume (A–I) unterteilt. Die Verkehrsberuhigung bildet die Grundlage für die Entwicklung konkreter Maßnahmen im öffentlichen Nahverkehr, Fuß- und Radverkehr sowie zur Verbesserung von Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität. Dies eröffnet Möglichkeiten zur Neuordnung der Verkehrsführung und -flächen, ohne dabei die Stellplätze und die Erreichbarkeit der Altstadt mit dem Pkw einzuschränken.

Hierbei sind die Reduzierung und Steuerung des fließenden Verkehrs als zentrale Strategien zu betrachten. Insbesondere der Lenkung des Parksuchverkehrs kommt hierbei eine Schlüsselrolle zu, indem dieser gezielt zu den vorhandenen öffentlichen Parkhäusern gesteuert werden kann, ohne hierbei große Teile der Altstadt vollständig zu durchfahren:



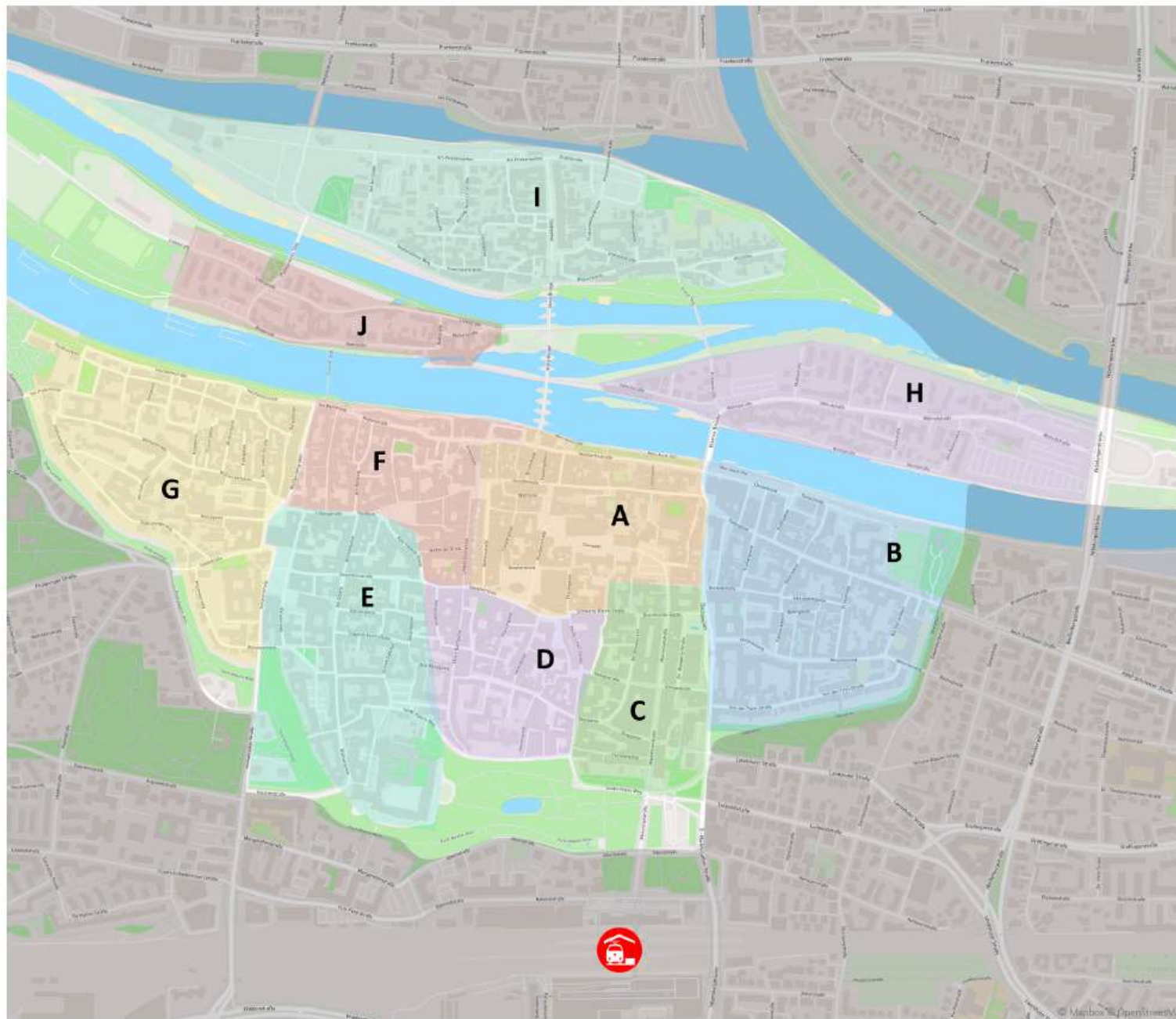
Abb. 36: Themen im verkehrlichen Maßnahmenplan

Hierdurch soll insbesondere der Parksuchverkehr besser gesteuert werden, um diesen aus sensiblen Teilen der Altstadt herauszuhalten und die Verkehrsströme besser zu ordnen. Die geplante Mobilitätsdrehscheibe Unterer Wöhrd spielt hierbei eine zentrale Rolle, da Stellplätze an den Rand der Altstadt verlagert werden können, ohne dass eine defizitäre Stellplatzbilanz entsteht. Die Altstadterschließung ist somit die Grundvoraussetzung für die Erarbeitung und Umsetzung von konkreten Maßnahmen im ÖPNV, Fuß- und Radverkehr sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität im Altstadtbereich.



Abb. 37: Themen im verkehrlichen Maßnahmenplan

Dadurch eröffnen sich Handlungsräume zur Anpassung und Neuordnung von Verkehrsführungen, der Umwandlung von Flächen, die bis dato dem MIV zugeschrieben wurden. In den folgenden Kapiteln werden die einzelnen Handlungsfelder mit ihren Grundsätzen zur Verkehrsberuhigung in der Altstadt näher erläutert.



Teilräume

- Teilraum
- Hauptbahnhof

Abb. 38: Teilräume für die Detailbetrachtung

4.1 Mit dem KFZ in die Altstadt

Da die Regensburger Altstadt vom stark fließenden Verkehr geprägt ist, ist eine grundlegende Neueregulierung des Verkehrs-, Stadt und Straßenraums Voraussetzung für eine spürbare Beruhigung und Aufwertung des innerstädtischen Umfelds.

Der Wandel hin zu einer stärkeren Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs sowie der Aufenthaltsqualität gestaltet sich dabei besonders herausfordernd, da die historische Straßenstruktur auf dem mittelalterlichen Stadtgrundriss basiert und nur begrenzte Flächen zur Verfügung stehen.

Ergänzend dazu bedarf es einer sorgfältigen Prüfung der Zufahrtsnotwendigkeit sowie einer klaren Regelung von Zufahrtsberechtigungen, insbesondere in Wohnverkehrsstraßen und Fußgängerzonen.

Ziele im Handlungsfeld fließender Verkehr

- **Allgemeine Befahrbarkeit der Altstadt sicherstellen** – für Bewohner, Lieferverkehr und Einsatzfahrzeuge mit Ziel in der Altstadt
- **Optimierung der Flächennutzung** – für eine effizientere Gestaltung des Straßenraums
- **Vermeidung von Durchgangsverkehr** – zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verkehrsberuhigung
- **Reduktion der Straßenkategorien und Vereinfachung der Beschilderung** – für eine bessere Orientierung und einen reibungslosen Verkehrsfluss

Abb. 39: Ziele im Handlungsfeld Verkehr

Die Ausweisung verkehrsberuhigter Bereiche und Fußgängerzonen dient dabei als wirksames Instrument zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs und zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

Vier zentrale Maßnahmen bilden den Rahmen für die Erreichbarkeit der Altstadt mit dem Kfz:

- Altstadterschließung
- Verkehrskontrollen
- Neudefinition von Wohnverkehrsstraßen
- Ausweitung von verkehrsberuhigten Bereichen

Altstadterschließung

Eine Befahrung der Altstadt muss für den motorisierten Verkehr sichergestellt bleiben. Eine reine Durchfahrt, ohne direktes Ziel in der Altstadt soll jedoch unterbunden werden. Um dies Ziel zu erreichen, bedarf es einer gezielten Erschließung der Altstadt und Lenkung des Verkehrs.

Diese wird im Rahmen der erarbeiteten Altstadterschließung definiert. Die Altstadterschließung basiert auf dem Verkehrslenkungskonzept einer sogenannten Schleifenerschließung. Dabei werden die Erschließungsstraßen im Stadtgebiet so angelegt, dass sie eine (nahezu) geschlossene Schleife bilden. Dies bedeutet, dass der Verkehr durch die Altstadt über die äußeren Hauptverkehrsstraßen geleitet wird und nicht durch die engen Straßen und Gassen der Regensburger Altstadt.

Die Verkehrslenkung im Kernbereich der Altstadt fokussiert sich darauf, den übergeordneten Verkehr gezielt zu den öffentlichen Parkhäusern und -plätzen zu führen. Die Schleifen binden somit Parkhäuser und öffentliche Parkplätze als Hauptziel an. Innerhalb des von dem Alleengürtel begrenzten Bereichs ist die An- und Abfahrt der Parkhäuser möglich, während eine Zufahrt zu Seitenstraßen und en-

gen Gassen ohne Sondergenehmigung nicht erlaubt wird. Am Emmeramsplatz ist langfristig eine Durchfahrtsunterbrechung durch eine Umgestaltung des Platzes vorgesehen.

Kurz- bis mittelfristig bleibt die Abfahrt über den Emmeramsplatz jedoch weiterhin möglich. Stadthof wird über die Oberpfalz- und die Protzenweiherbrücke erschlossen.

Die Verbindung zum Oberen Wöhrd erfolgt über den Pfaffensteiner Steg. Der Untere Wöhrd ist über die B15 im Osten sowie über die Eiserne Brücke erreichbar.

In allen drei Inselbereichen ist eine gute verkehrliche Anbindung gewährleistet insbesondere aufgrund der überwiegend wohnbaulichen Nutzung und der kompakten Strukturen. Nebenstraßen sind jedoch für den Durchgangsverkehr nichtfreigegeben.

Der Verkehr wird dabei gezielt gelenkt durch:



Abb. 40: Ziele im Handlungsfeld Verkehr

Die Merkmale der Regensburger Altstadterschließung sind hierbei:

- **Keine oder wenige Durchgangsverbindungen:** Die Altstadterschließung reduziert den Verkehr auf ausgewählte Straßen und verhindert Schleichverkehr. Durchgangsverbindungen werden Beschränkungen (z. B. Wohnverkehrsstraßen) für den allgemeinen Verkehr unterbunden.
- **Verkehrssicherheit:** Verkehr wird auf ausgewählten Straßen, die die Verkehrsleitung und/oder Begegnungsverkehr zulassen Altstadt gebündelt und reduziert Verkehr auf umliegenden Straßen.
- **Gestaltungsmöglichkeiten:** Es gibt verschiedene Varianten, die in Regensburg angewandt werden. Eine Zu- und Abfahrt durch Einbahnstraßen ist das präferierte Mittel, weitere Möglichkeiten sind integriert durch Wendeschleifen an Plätzen.

Die Umsetzung des Erschließungssystems erfolgt einerseits über eine Umwidmung von Straßen (z. B. Ausweitung der Fußgängerzonen und verkehrsberuhigter Bereiche, Neudefinition von Wohnverkehrsstraßen), gezieltem Parkraumanagement, Lenkung des Parksuchverkehrs, angepasste Beschilderung, verstärkte Kontrollen und andererseits durch die langfristige Installation von versenkbaren, elektrisch steuerbaren Hubpollern (siehe Infobox: Hubpoller) an folgenden Zufahrtsbereichen:

- Existierender Poller am Hunnenplatz
- Kreuzung Krauterermarkt/Goliathstraße
- Kreuzung Maximilianstraße/Drei-Kronen-Gasse
- Kreuzung Maximilianstraße/Grasgasse
- Kreuzung Obermünsterstraße/Fröhliche-Türken-Straße
- Kreuzung Emmeramsplatz/Obere Bachgasse
- Einfahrt Gesandtenstraße vom Bismarkplatz
- Einfahrt Ludwigsstraße vom Arnulfsplatz

Hubpoller

Durch Poller als Form der Durchfahrtsperre lassen sich Straßen und Plätze verkehrsberuhigen und absichern. Durch die Möglichkeit, Poller für einen bestimmten Nutzerkreis abzusenken, wird die Zufahrtsregelung für bestimmte Personengruppen sichergestellt, etwa für Anwohnende, Hotelgäste und den Busverkehr. Dies geschieht durch verschiedene Formen der Öffnung, etwa durch Chipkarte, QR-Code oder Kennzeichenerfassung. Rettungsdienste und städtische Fahrzeuge sind von der Durchfahrtsbeschränkung nicht betroffen, da diesen eine dauerhafte Zufahrt gewährt ist.

Abb.41: Infobox: Hubpoller^{15 16}

Die verankerte und optionale Maßnahme der Sperrung des Emmeramplatz als langfristige Maßnahme mittels Pollern, kann eine Potenzial bieten, den Platz gesamtheitlich neu zu gestalten und den Durchgangsverkehr zu unterbinden.

Insgesamt könnte der bisher bestehende Schleichverkehr konsequent verhindert werden, welcher derzeit durch Lücken im Verkehrsnetz sowie unzureichende Kontrollmöglichkeiten der Ordnungsbehörden entsteht.

Bei Polleranlagen z.B., erhalten Personen, die zur Einfahrt berechtigt sind, einen Zugangsschlüssel, in Form einer Chipkarte und können den Hubpoller an der Zufahrt herunterfahren, um mit dem Kraftfahrzeug in die Straße zu fahren.

Verkehrskontrollen

Als ergänzende Maßnahmen zur Zugangskontrolle in der Regensburger Altstadt, sind regelmäßige Verkehrskontrollen unerlässlich und ausbaufähig. Neben der klassischen Überwachung

durch den Verkehrsüberwachungsdienst oder festen- und versenk-baren Polleranlagen, bietet sich insbesondere eine kameragestützte Kontrolle der Zufahrtsberechtigungen als zeitgemäße und effiziente Lösung an.

Kameragestützte Straßenraumüberwachung

Mit einer kameragestützten Straßenraumüberwachung wird das widerrechtliche Befahren von Straßen (bzw. Straßenabschnitten) und das ordnungswidrige Parken kontrolliert. Ziel des kameragestützten Systems ist es, unberechtigten Verkehr, ordnungswidriges Parken und insbesondere den Durchgangsverkehr zu unterbinden. Durch die digitale Lösung entfällt die personalintensive Kontrolle durch den Verkehrsüberwachungsdienst. Diese Form der Überwachung kommt bereits auf halböffentlichen Parkplätzen bspw. an Versorgungsstandorten zum Einsatz (Supermärkte/ Discounter).

Abb.42: Kameragestützte Straßenraumüberwachung¹⁷

Das System ermöglicht eine digitale und zugleich flächenschonende Umsetzung der Zufahrtsbeschränkungen.

Die Einhaltung der Zufahrtsregelungen kann effektiv und ressourcenschonend überwacht werden, ohne dass der öffentliche Raum aufwendig umgebaut oder mit zusätzlichen baulichen Barrieren versehen werden muss.

Im Sinne des Datenschutzes kämen im öffentlichen Raum nur Kame-rasysteme zur Erfassung der Kennzeichen zum Einsatz, denn eine Speicherung der Daten erfolgt nicht.

Die Stadt Regensburg steht im Zuge eines angedachten Verkehrs-versuches bereits hierzu mit dem Staatsministerium im Austausch.

¹⁵ Braun Antriebstechnik (2025)

¹⁶ Landeshauptstadt Düsseldorf (2025)

¹⁷ Landeshauptstadt Düsseldorf (2025)

Wohnverkehrsstraßen

Die in Regensburg ausgewiesenen Wohnverkehrsstraßen stellen ein charakteristisches Alleinstellungsmerkmal im Bundesgebiet dar.

Allerdings ermöglichen vereinzelte Ausnahmegenehmigungen und die fehlende Kontrollfunktion durch die Ordnungskräfte faktisch allen Kraftfahrzeugen die Zufahrt, durch Missachtung der bisherigen straßenverkehrsrechtlichen Regelung. Unzureichende Kontrollen begünstigen daher noch erhöhte Durchgangs- und Parksuchverkehre, was eine nachhaltige Verkehrsberuhigung der Altstadt erschwert. Die Grundzüge der Wohnverkehrsstraßen und deren Fortführung sollen dennoch erhalten bleiben, denn der „Charakter einer verkehrsberuhigten Zone“ mit Fokus auf Lebensqualität und soziale Interaktion sowie Einschränkung der Befahrung für Ortsfremde ist zielführend.

Zielstellung ist jedoch, mehr Kontrollen durchzuführen und Polleranlagen und Kameraerfassung als unterstützende Maßnahmen langfristig zu verankern.

Eine Zufahrtsberechtigung in den Wohnverkehrsstraßen bleibt somit weiterhin für: Bewohner zum privaten Stellplatz, Lieferanten und Sondergenehmigungen für Soziale Dienste, Handwerker, für Umzüge und private Stellplätze oder Taxis und Hotelzufahrten.

Ausweitung von verkehrsberuhigten Bereichen

Die Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen zielt auf eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität im Altstadtbereich ab.

In einem verkehrsberuhigten Bereich werden zu Fuß Gehende und dem nicht-motorisierten Verkehr Prioritäten eingeräumt. Der Beginn eines verkehrsberuhigten Bereiches ist durch das Zeichen 325.1 beschildert. Gemäß Anlage 3 lfd. Nr. 12 StVO müssen Autofahrende mit Schrittgeschwindigkeit fahren (4-7 km/h) und dürfen Fußverkehr weder gefährden noch behindern.

Der verkehrsberuhigte Bereich dient vor allem der Sicherheit, insbesondere für zu Fuß Gehende, Kinder und andere nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmende anhand folgender Gründe:

- **Langsames Tempo:** Dies reduziert das Unfallrisiko und gibt Fahrenden mehr Zeit zum Reagieren.
- **Vorrang für zu Fuß Gehende:** Dürfen die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen und haben Vorrang vor Fahrzeugen.
- **Spielende Kinder erlaubt:** Kinder dürfen in einem verkehrsberuhigten Bereich in voller Breite spielen, was in anderen Straßen bislang unterbunden ist.
- **Klar geregelte Nutzung:** Parken ist nur in gekennzeichneten Flächen erlaubt, das Abstellen im Seitenraum und Sichtbehinderungen vermieden werden

Die Gestaltung eines verkehrsberuhigten Bereichs soll den Autofahrenden auf den ersten Blick verdeutlichen, dass er sich in einem besonders sensiblen Straßenraum bewegt, in dem ein angepasstes und rücksichtsvolles Fahrverhalten erforderlich ist.

Daraus ergeben sich konkrete gestalterische Maßnahmen, die zur Verkehrsberuhigung beitragen:

- **Straßenbeläge wie Pflaster anstelle von Asphalt** setzen visuelle und akustische Signale, die auf die reduzierte Geschwindigkeit hinweisen.
- **Alternierende Stellplatzanordnung** in gekennzeichneten Bereichen kann zur Verkehrsberuhigung beitragen, indem die Fahrbahnführung leicht versetzt wird.
- **Verzicht auf getrennte Gehwege:** Alle Verkehrsteilnehmenden zu Fuß Gehende, Radfahrende und Kfz nutzen denselben Raumgleichberechtigt.

Im Zuge der neuen Verkehrsführung sollen folgende Straßenzüge als verkehrsberuhigte Bereiche kurz- bis mittelfristig neu ausgewiesen und langfristig baulich angepasst werden:

- Schattenhofergasse
- Hallergasse
- Westliche Drei-Kronen-Gasse
- Am Brixener Hof
- Schöffnerstraße
- Grasgasse
- Südliche Fröhliche-Türken-Straße
- Fidelgasse
- Stadtamhof (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich)
- Speichergasse (langfristig)

Verkehrsberuhigte Bereiche, die bereits bestehen und weiterhin als solche ausgewiesen bleiben:

- Gichtlgasse
- Prinzerweg
- Fahrbeckgasse
- Wollwirker-gasse
- Südöstlicher Stahlzwingerweg
- Rote-Löwen-Straße

Ein Beispiel für einen zukünftigen verkehrsberuhigten Bereich ist die Straße „Am Brixener Hof“. Sie soll zu einem verkehrsberuhigten Bereich umgewidmet und umgebaut werden.

Fokusraum: Am Brixener Hof

Der Bereich Am Brixener Hof in Regensburg bietet durch eine Umgestaltung hin zu einem verkehrsberuhigten Bereich die Potenzial, die Aufenthaltsqualität zu steigern, den Straßenraum städtebaulich aufzuwerten und die Sicherheit deutlich zu erhöhen. Durch einen niveaugleichen Ausbau der Fahrbahn und der Seitenflächen entsteht ein einheitliches Straßenbild, das den Fuß- und Radverkehr stärkt und zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten und Lärmemissionen beiträgt. Der Kfz-Verkehr bleibt weiterhin möglich, wird jedoch durch bauliche Maßnahmen und Gestaltungselemente wie Möblie-

rung, Fahrradbügel, Lastenradabstellanlagen, Begrünung oder Pflasterung so geführt, dass sich alle Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt den Raum teilen müssen.



Abb.43: Derzeitige- & Perspektivische Planung Am Brixener Hof (Stadtplanungsamt)

Hinweis: Gesichert durch Beschlussfassung



Abb. 44: Zielmaßnahme Brixener Hof und Schaffnerstraße (Stadtplanungsamt)

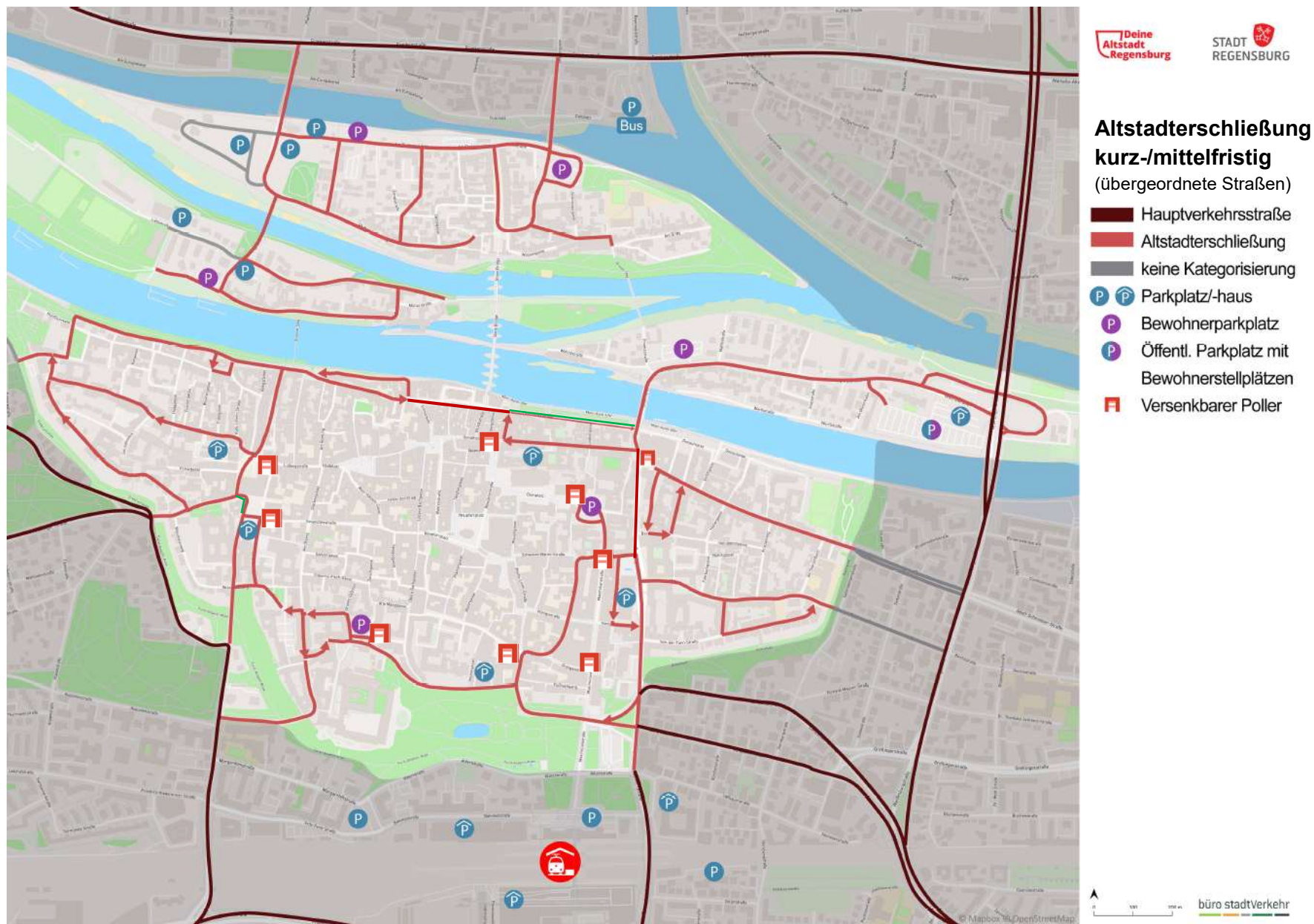


Abb. 45: Zielmaßnahme KFZ Erschließung – kurz bis mittelfristig

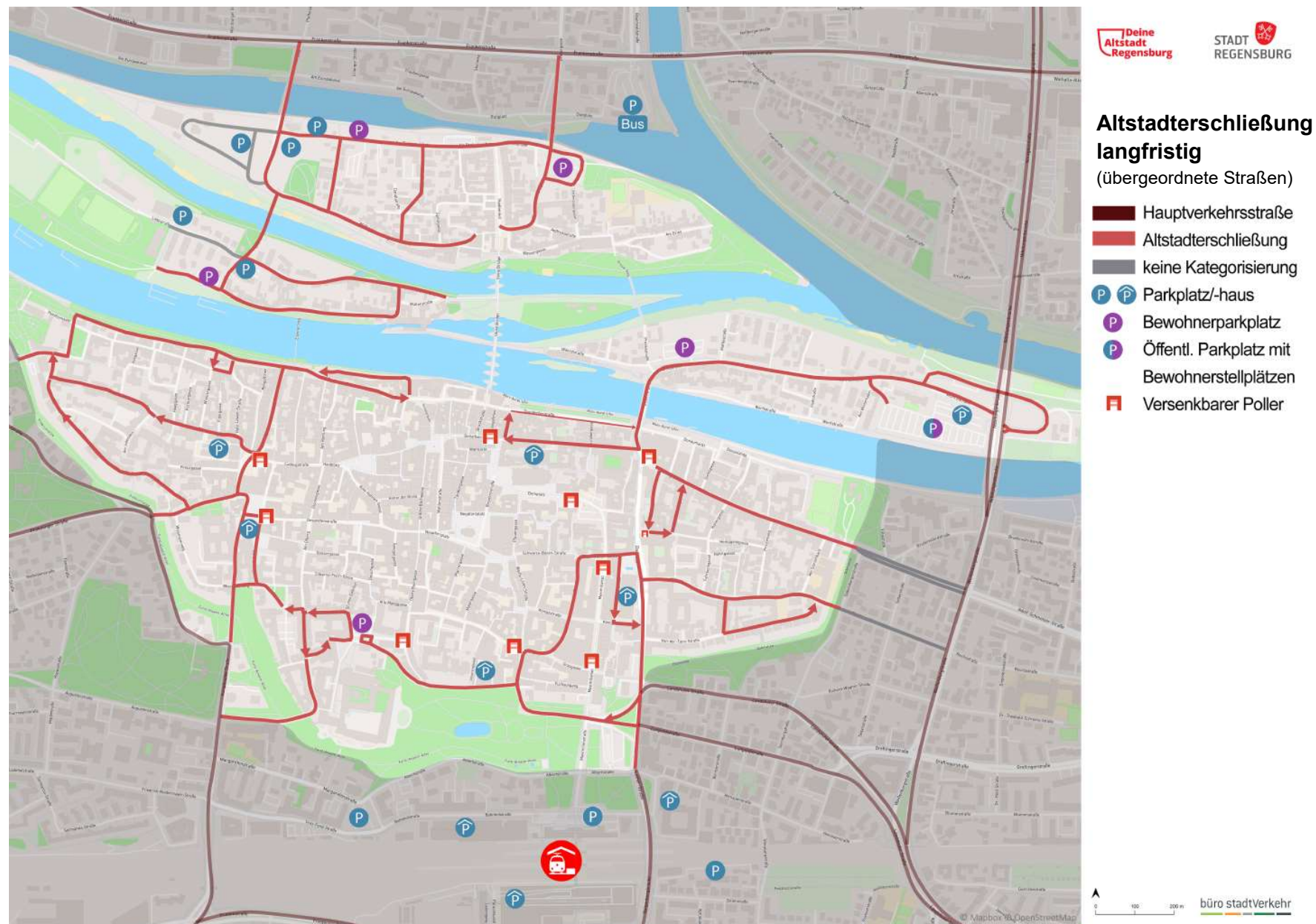


Abb. 46: Zielmaßnahme KFZ Erschließung – langfristig

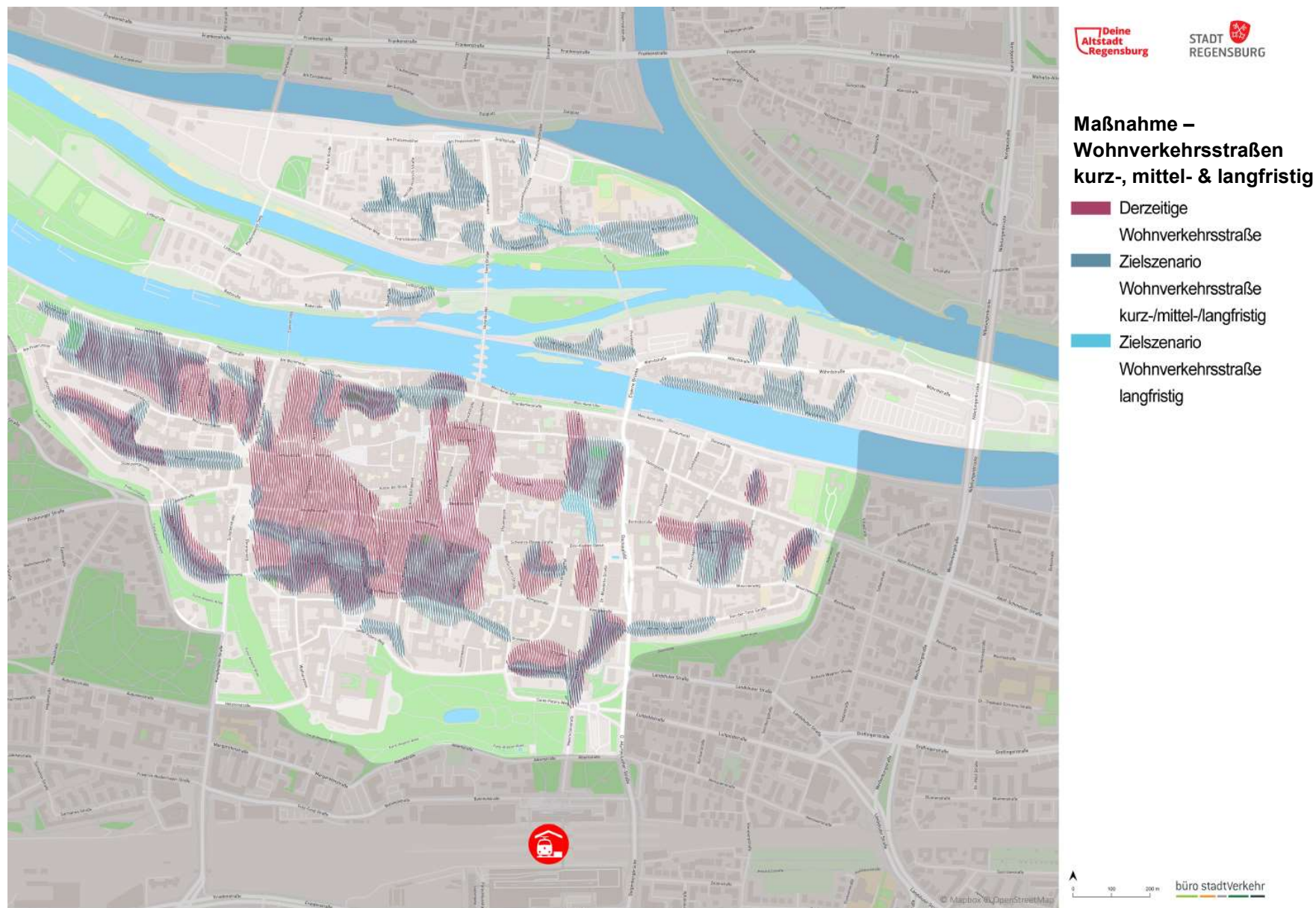


Abb. 47: Zielmaßnahme Ausweitung Wohnverkehrsstraßen – kurz-, mittel- & langfristig (bis 2030)

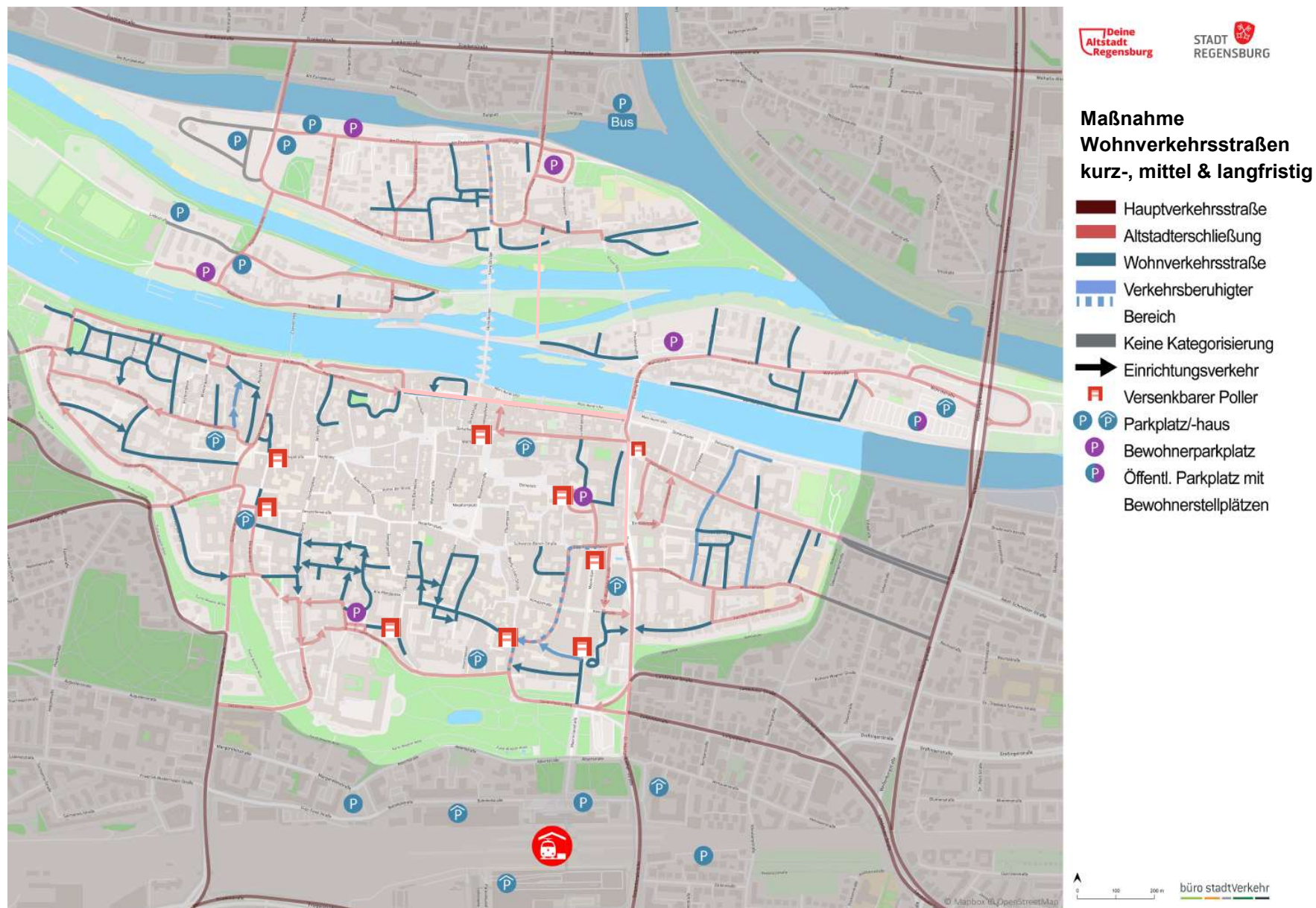


Abb. 48: Zielmaßnahme Ausweitung Wohnverkehrsstraßen (bis 2030)

Fokusraum: Stadtamhof

Der Bereich Stadtamhof soll zu einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich als Zielvision umgestaltet werden. Somit soll die Aufenthaltsqualität gesteigert werden und auch die Verbindung über die Steinerne Brücke in den Regensburger Norden eine deutliche Aufwertung bekommen.



Abb. 49: Derzeitige Straße Stadtamhof

Der Kfz- und Lieferverkehr bleibt weiterhin möglich, wird jedoch durch bauliche Maßnahmen und Gestaltungselemente verlangsamt. Das straßenbegleitende Parken wird reduziert und stattdessen werden Begrünungen und Sitzgelegenheiten errichtet.



Abb. 50: Vision Stadtamhof (Stadtplanungsamt)

Hinweis: Vision für Stadtamhof



Abb. 51: Zielmaßnahme & Vision Stadtamhof (Stadtplanungsamt)

Umsetzungshorizont: Maßnahmen im fließenden Verkehr

Maßnahme	Ziel	Lokalisierung	Umsetzungszuständigkeit	Umsetzungszeitraum
Anpassung der Beschilderungen (Straßenverkehrsrechtliche Anpassungen und Änderungen erforderlich)	Reduktion der Straßentypen und Vereinfachung der Beschilderung	A1-18, A12-21, A22c, A24, A26-A27a, A30, A35, B1-B6, B8-B12b, B16, B20, B22-B24b, C3-C8a, C10b-C11a, C13-C14, C16-C18, D2a-D2b, D4a, D4c, D11-D13, D14b-D16a, D17, E2-E3, E5, E12, E14a, E14c-E16, E19-E22, E24, E26, E29, E26, E29, E31, E36-E38, F1-F10, F12a, F18, F20-F21, F24, F32, G1, G2, G4, G6, G10a-G11, G13, G16, G17-G18, G20-G26, G27b, G31, H3a, H3c, H3d-H9, H11, I1a-I1b, I3-I12a, I13-I21a, I22a-I27, J1c, J2a, J3c-J4, J6a	Amt für öffentliche Ordnung und Verkehr	Kurzfristig (2025-2026)
Neudefinition von Wohnverkehrsstraßen	Optimierung der Flächennutzung	-	Amt für öffentliche Ordnung und Verkehr	Kurzfristig (2025-2026)
Einleitung der Umwidmungsverfahren neuer Fußgängerzonen	Vermeidung von Durchgangsverkehr	A3-A6, A11-21, A27a-A27b, A30, B1-B4, B4, C8a, D1-D2b, D4a, D11, D15a, E2, E5-E9, E11-E12, E14a, E15-E16, E31, F9-F10, F20-F21, F24, F32, G23, I17-I18	Tiefbauamt	Kurzfristig (2025-2026)

Umsetzungshorizont: Maßnahmen im fließenden Verkehr

Maßnahme	Ziel	Lokalisierung	Umsetzungs-zuständigkeit	Umsetzungszeitraum
Einleitung der Umwidmungsverfahren Wohnverkehrsstraßen	Vermeidung von Durchgangsverkehr	A1, A22b, A22c, A23-A24, A35, B8, B20, B24a, D15a-D16, F6, F8, G2, G26, G27b, H3a, H3d-H4, H6-H9, I6, I8, I11-I12a, I13-I16, I20, I22b, I24, I26-I27, J6b	Tiefbauamt	Kurzfristig (2025-2026)
Einleitung der Umwidmungsverfahren neuer Verkehrsberuhigter Bereiche	Optimierung der Flächennutzung	B5-B6, B16, C4a, C6-C7, C14, D14b	Tiefbauamt	Kurzfristig (2025-2026)
Umsetzung der Altstadterschließung	Allgemeine Befahrbarkeit der Altstadt	Gesamtes Gebiet	Stadtplanungsamt	Kurzfristig (2025-2026)
Bau von Hubpollern an definierten Stellen	Allgemeine Befahrbarkeit der Altstadt	A12, A21, D15a, D16a, E11/F32	Tiefbauamt	Mittelfristig (bis 2030)
Kamergestützte Straßenraumüberwachung	Allgemeine Befahrbarkeit der Altstadt	Gesamtes Gebiet	Amt für öffentliche Ordnung und Verkehr	Mittelfristig (bis 2030)
Gestalterische Umgestaltung von Straßenräumen (Zwischennutzung, Möblierung, Sitzelemente, Trinkwasserspender und Grün)	Optimierung der Flächennutzung	Gesamtes Gebiet	Stadtplanungsamt	Mittelfristig (bis 2030)

Umsetzungshorizont: Maßnahmen im fließenden Verkehr

Maßnahme	Ziel	Lokalisierung	Umsetzungs-zuständigkeit	Umsetzungszeitraum
Bauliche Umgestaltungen von Straßenräumen (z. B. Verkehrsberuhigte Bereiche)	Optimierung der Flächennutzung	Gesamtes Gebiet	Stadtplanungsamt, Tiefbauamt	Langfristig (bis 2035)
Bauliche Umgestaltung von Plätzen	Optimierung der Flächennutzung	A22a-A22c, E1, E34, F6	Stadtplanungsamt, Tiefbauamt	Langfristig (bis 2035)
Umsetzung der Altstadterschließung	Allgemeine Befahrbarkeit der Altstadt	Gesamtes Gebiet	Stadtplanungsamt, Amt für öffentliche Ordnung und Verkehr	Langfristig (bis 2035)

Umsetzungshorizont: Maßnahmen im ruhenden Verkehr

Maßnahme	Ziel	Lokalisierung	Umsetzungs-zuständigkeit	Umsetzungszeitraum
Kameragestützte Straßenraumüberwachung	Überwachung und Kontrolle	Gesamtes Gebiet	Amt für öffentliche Ordnung und Verkehr	Langfristig (bis 2035)
Bauliche Umgestaltung von Platzfolgen (Emmeramsplatz, Arnulfsplatz und Alter Kornmarkt und Fischmarkt)	Reduzierung des Parkdrucks	A22a-A22c, E1, E34, F6	Stadtplanungsamt, Tiefbauamt	Langfristig (bis 2035)

Umsetzungshorizont: Maßnahmen im ruhenden Verkehr

Maßnahme	Ziel	Lokalisierung	Umsetzungs- zuständigkeit	Umsetzungszeitraum
Anpassung der Beschilderungen (Straßenverkehrsrechtliche Anpassungen und Änderungen erforderlich)	Reduktion der Straßentypen und Vereinfachung der Beschilderung	A1-18, A12-21, A22c, A24, A26-A27a, A30, A35, B1-B6, B8-B12b, B16, B20, B22-B24b, C3-C8a, C10b-C11a, C13-C14, C16-C18, D2a-D2b, D4a, D4c, D11-D13, D14b-D16a, D17, E2-E3, E5, E12, E14a, E14c-E16, E19-E22, E24, E26, E29, E26, E29, E31, E36-E38, F1-F10, F12a-, F18, F20-F21, F24, F32, G1, G2, G4, G6, G10a-G11, G13, G16, G17-G18, G20-G26, G27b, G31, H3a, H3c, H3d-H9, H11, I1a-I1b, I3-I12a, I13-I21a,, I22a-I27, J1c, J2a, J3c-J4, J6a	Amt für öffentliche Ordnung und Verkehr	Kurzfristig (2025-2026)
Umwandlung öffentlicher Stellplätze im Straßenraum zu Bewohnerstellplätzen	Reduzierung des Parkdrucks	B8, B14b, B22, C7, C14, F1, G26, H3a, H3c, H6, H7, I1b, I2a, I2b, I4, I19, J1a, J1c, J2b, J4, J6a	Amt für öffentliche Ordnung und Verkehr	Kurzfristig (2025-2026)
Umwandlung von öffentlichen Stellplätzen für neue Mobilitätsangebote (Car- und Bike-Sharing, Lastenradstellflächen, Fahrradbügel)	Umwandlung von Parkflächen	I17	Stadtplanungsamt	Kurzfristig (2025-2026)

Umsetzungshorizont: Maßnahmen im ruhenden Verkehr

Maßnahme	Ziel	Lokalisierung	Umsetzungs- zuständigkeit	Umsetzungszeitraum
Ausweisung von zusätzlichen Bewohnerstellplätzen auf ausgewählten Parkplätzen	Reduzierung des Parkdrucks	A22b, E34, H3b	Amt für öffentliche Ordnung und Verkehr	Kurzfristig (2025-2026)
Angepasstes Parkleitsystem zu öffentlichen Parkplätzen & Parkhäusern	Minimierung des Parksuchverkehrs	Gesamtes Gebiet	Stadtplanungsamt	Kurzfristig (2025-2026)
Bewirtschaftung von derzeit kostenlosen Parkplätzen	Effiziente Parkraumbewirtschaftung	A26, G1, G4-G5, G18, G21a, I2a, I2b	Amt für öffentliche Ordnung und Verkehr	Kurzfristig (2025-2026)
Bau des Parkhauses auf der Mobilitätsdrehscheibe Unterer Wöhrd	Nutzung von Parkplätzen/-häusern stärken	H11	Tiefbauamt, Stadtplanungsamt	Mittelfristig (bis 2030)
Gestalterische und bauliche Umgestaltung von Straßenräumen (Zwischennutzung, Möblierung, Sitzelemente, Trinkwasserspender und Grün)	Reduzierung des Parkdrucks	Gesamtes Gebiet	Stadtplanungsamt	Mittelfristig (bis 2030)
Verlagerung der Bewohnerstellplätze im öffentlichen Straßenraum	Effiziente Parkraumbewirtschaftung	A7, A10, A15, A20, C6, (D1), (D2b), D3, D14b-D15b, D17, E2, E6-E7, E9, E13, E14a, E15, E33-E34, H3c, I19	Stadtplanungsamt	Langfristig (bis 2035)

4.2 Parken in der Altstadt

Viele Autofahrende müssen lange Suchzeiten in Kauf nehmen, um einen freien Parkplatz zu finden. Dieser Parksuchverkehr trägt erheblich zum innerstädtischen Verkehrsaufkommen bei und führt zu einer erhöhten Luftbelastung sowie einem steigenden CO₂-Ausstoß.

Die wachsende Einwohnerzahl und die zunehmende Motorisierung, sowohl in der Stadt als auch im Umland, verschärfen die Situation weiter. Die Stadt Regensburg kann mit diesem Wachstum nicht im selben Tempo zusätzliche Parkkapazitäten schaffen, vor allem nicht zu Stoßzeiten. Besonders kritisch ist die Lage im historischen Kern der Altstadt. Diese ist als UNESCO-Welterbe nicht nur besonders schützenswert, sondern auch ein bedeutendes touristisches Ziel. Der hohe Parkdruck in diesem sensiblen Bereich beeinträchtigt die Lebensqualität der Bewohner sowie die Erreichbarkeit für Besucher, Dienstleister und den Lieferverkehr.

Ziele im Handlungsfeld ruhender Verkehr

- **Reduzierung des Parkdrucks** – für Bewohner
- **Minimierung des Parksuchverkehrs** – zur Entlastung der Straßenräume
- **Nutzung von Parkplätzen/-häusern stärken** – zur besseren Auslastung vorhandener Kapazitäten
- **Effiziente Parkraumbewirtschaftung** – für eine bessere Auslastung der Parkflächen
- **Überwachung und Kontrolle** – zur Sicherstellung der Parkregelungen und Verbesserung der Verkehrssicherheit
- **Umwandlung von Parkflächen** - für eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Abb. 52: Ziele im Handlungsfeld ruhender Verkehr

Insgesamt ergibt sich somit ein komplexes Spannungsfeld aussteigender Nachfrage, begrenztem Raumangebot und dem Ziel, die Altstadt als lebens- und besuchenswerten Ort zu erhalten.

Fünf zentrale Maßnahmen bilden somit den Rahmen für die Erreichbarkeit der Altstadt mit dem Auto:

- Minimierung öffentlichen/straßenbegleitenden Parkens
- Parkleitung zu öffentlichen Parkplätzen und -häusern
- Parkraumbewirtschaftung
- Entlastung des Bewohnerparkens
- Ausbau der Mobilitätsdrehscheibe Unterer Wöhrd

Minimierung des öffentlichen & straßenbegleitenden Parkens

In der Regensburger Altstadt wird das Angebot an straßenbegleitendem, öffentlichem Parkraum konsequent reduziert und die Parkraumbewirtschaftung gezielt angepasst.

Aufgrund der besonderen baulichen und historischen Struktur, geprägt von engen Gassen, hoher Fußgängerfrequenz und sensibler Bausubstanz, stellt vor allem der Parksuchverkehr für öffentliche Stellplätze eine erhebliche Belastung für den öffentlichen Raum dar.

Zur nachhaltigen Steuerung des ruhenden Verkehrs wird das öffentliche Parken in der Altstadt daher großflächig eingeschränkt und gezielt gebündelt.

Das Parken wird auf Parkhäuser und zentrale Parkplätze innerhalb des Altstadtbereichs konzentriert. Dadurch lässt sich der Parksuchverkehr deutlich minimieren, der Verkehrsfluss ordnen und die Erreichbarkeit für Besucher, Pendelnde und Dienstleister weiterhin sicherstellen.

Straßenbegleitendes und öffentliches Parken wird somit nur noch punktuell und zeitlich begrenzt an folgenden Standorten erlaubt sein:

- Arnulfplatz (max. 30min)
- Weißgerbergraben (mit Parkschein und max. 30min)
- Holzländerstraßen (mit Parkschein)
- Am Prebrunntor (mit Parkschein)
- Am Singrün (mit Parkschein)
- Brunnleite (mit Parkschein)
- Westliche Wollwürgergasse (mit Parkschein)
- Jakobstraße
- Ostengasse (mit Parkschein bzw. Parkscheibe)
- Kalmünzergasse (max. 30min)
- Südlicher Am Stärzenbach (mit Parkschein)
- Minoritenweg (mit Parkschein bzw. Parkscheibe)
- Östliche Von-der-Tann-Straße (mit Parkschein)

Innerhalb der inneren Altstadt beträgt die Gebühr 1,00 Euro pro 30 Minuten, außerhalb der inneren Altstadt zu 0,50 Euro pro 30 Minuten.

Ziel dieser Maßnahme ist es, die verbleibenden Stellflächen vorrangig für Kurzzeitparkende bereitzustellen und den längerfristigen Parkverkehr in nahegelegene Parkhäuser und ausgewiesene Parkplätze umzulenken. Für Bewohner gelten dabei gesonderte Regelungen (siehe Abschnitt: Bewohnerparken).

Durch diese Maßnahmen wird der Straßenraum im Kernbereich der Altstadt spürbar entlastet. Gleichzeitig verbessert sich die Aufenthaltsqualität, und der Parksuch- und Durchgangsverkehr wird reduziert zugunsten eines lebenswerteren und attraktiveren Stadtzentrums.

Parkleitung zu öffentlichen Parkplätzen und –häusern

Das Parken in Parkhäusern und auf ausgewiesenen Parkplätzen spielt eine zentrale Rolle bei der Entlastung des öffentlichen Straßenraums in Regensburg. Besonders die Stellflächen nördlich und nordöstlich der Donau – wie am Dultplatz, Warendultplatz oder auf dem Parkplatz Unterer Wöhrd – bieten noch ungenutzte Kapazitäten, die künftig stärker in die Parkraumstrategie eingebunden werden sollen. Im Untersuchungsraum der Altstadt begrenzt durch den Alleengürtel und einschließlich der drei Donauinseln stehen insgesamt 1.827 Stellplätze in öffentlichen Parkhäusern zur Verfügung. Zusätzlich befinden sich weitere öffentliche Stellplätze auf den folgenden Parkplätzen:

- Parkplatz westliche Lieblstraße am Freibad (mit Parkscheibe)
- Parkplatz östliche Lieblstraße am Kreuzungsbereich (mit Parkschein)
- Mobilitätsdrehscheibe Unterer Wöhrd (mit Parkschein)
- Neuer Dultplatz (mit Parkschein)
- Kleiner Dultplatz (mit Parkschein)

Diese konzentrieren den ruhenden Verkehr gezielt außerhalb der engen Gassen und sensiblen Altstadtbereiche und leisten damit einen wichtigen Beitrag zur Verkehrsberuhigung, insbesondere im Kernbereich der Altstadt. Zusammen mit der Altstadtschleifenerschließung werden Besucher, Pendelnde sowie Dienstleister, direkt zu den Parkhäusern geleitet und können ihr Fahrzeug sicher abstellen.

Die Parkhäuser und -plätze bieten nicht nur sichere Abstellmöglichkeiten für Pkw, sondern sind durch die Ausstattung mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge sowie intelligenten Parkleitsystemen auch zukunftsfähig und benutzerfreundlich. Ergänzend sorgte bereits die Erweiterung des kostenfreien Shuttlebus Emil für eine direkte Verbindung vom Parkplatz Unterer Wöhrd in die Altstadt und insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen ein wichtiger Service.

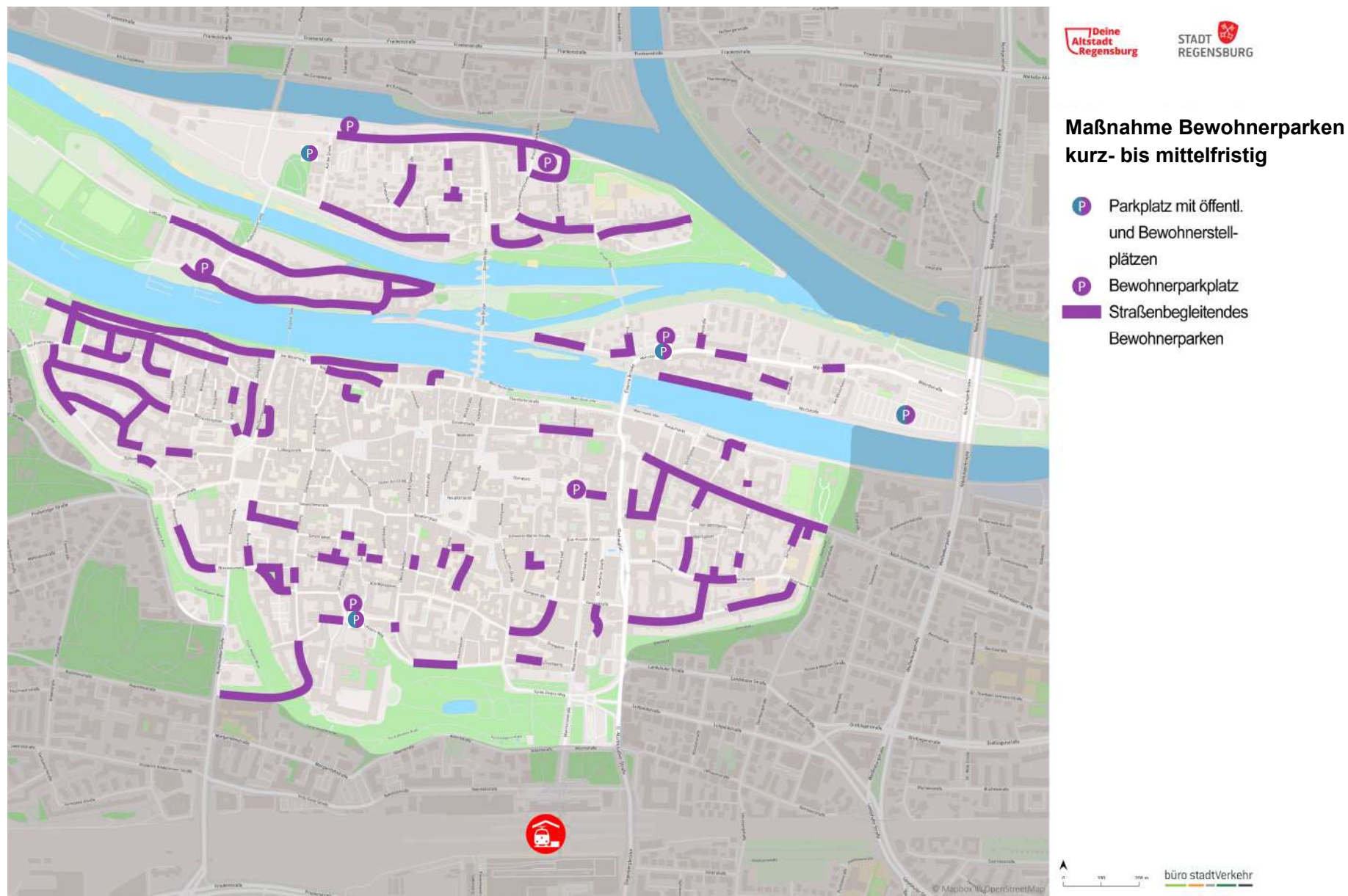


Abb. 53: Maßnahme Bewohnerparken – kurz – und mittelfristig

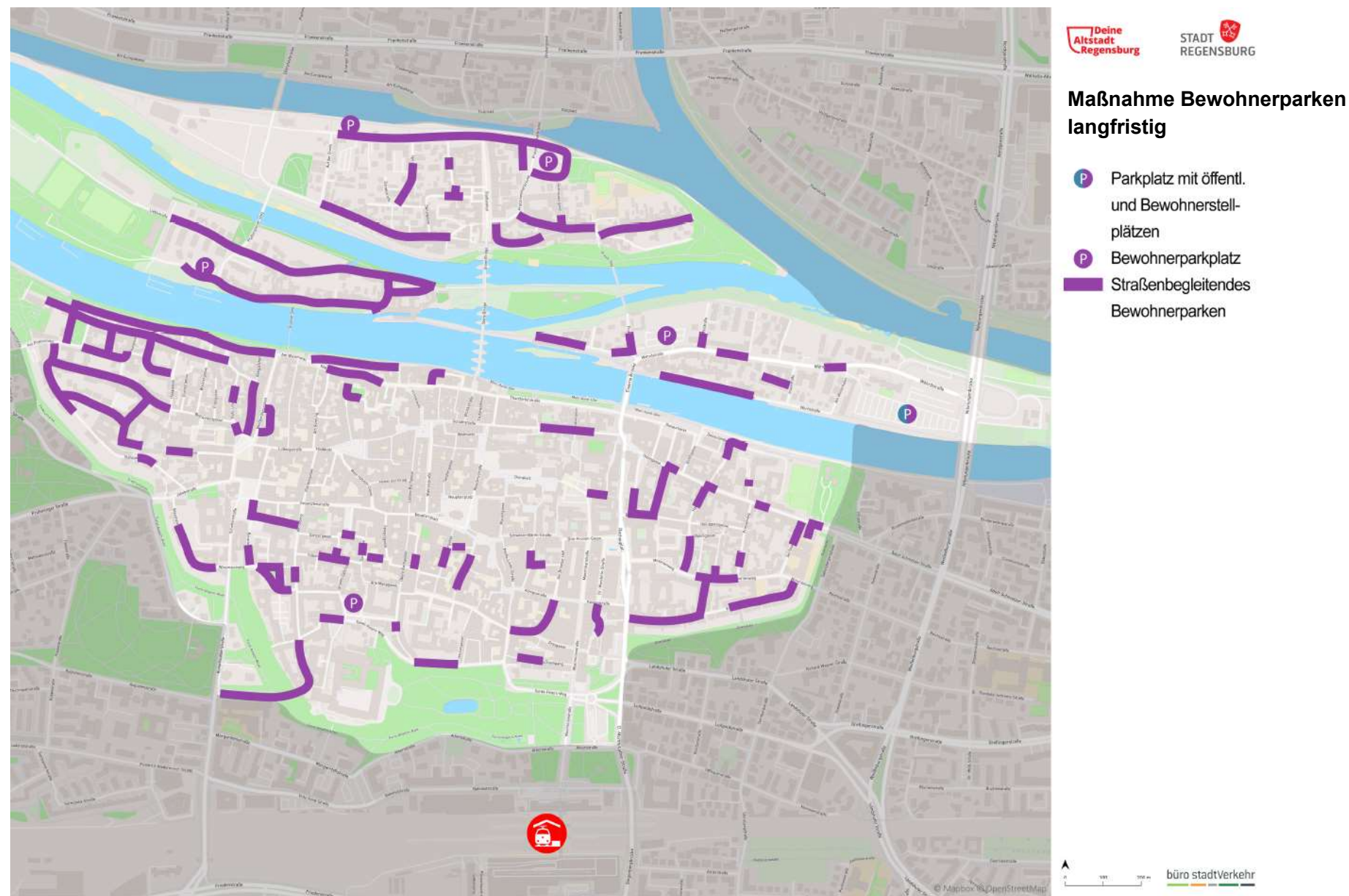


Abb. 54: Maßnahme Bewohnerparken - langfristig

Parkraumbewirtschaftung

Ein zentraler Baustein der Verkehrsberuhigung und Steuerung des ruhenden Verkehrs in der Regensburger Altstadt ist die Parkraumbewirtschaftung.

In der Kernaltstadt gilt dabei ein Tarif (gegenüber anderen Kommunen im Freistaat und Bundesgebiet) von 1,00 Euro pro 30 Minuten auf allen öffentlichen Parkflächen, die nicht als Kurzzeitparkplätze mit Parkscheibe ausgewiesen sind.

Außerhalb der Kernaltstadt, aber innerhalb des Untersuchungsbereiches (gesamte Altstadt mit Stadthof mit Oberen- und Unteren Wöhrd), beträgt der Parktarif 0,50 Euro pro 30 Minuten. Separate Tarife sind für Pendelnde/Arbeitnehmer am Parkplatz Unterer Wöhrd, Jacobi-Parkplatz, Dultplatz sowie Warendult vorgesehen.

Ein Tarif von 1,00 Euro pro 12h mit ausgewiesenen Parkplätzen auf der Unteren Wöhrd bieten Arbeitnehmern die Potenzial kostengünstig und altstadtnah zu parken (siehe Mobilitätsdrehscheibe Unterer Wöhrd). Durch diese differenzierte Preisgestaltung soll der Parkdruck in der stark frequentierten Kernaltstadt gezielt reduziert und eine höhere Umschlagshäufigkeit der Parkplätze erreicht werden. Gleichzeitig soll ein erster Anreiz geschaffen werden, auf umliegende Parkflächen oder alternative Mobilitätsangebote auszuweichen.

Entlastung des Bewohnerparkens

Ein weiterer wichtiger Baustein zur Entlastung der Altstadt ist das Bewohnerparken. Insbesondere in Wohngebieten, mit der Neudefinition und Umwidmung weiterer Straßen zu Wohnverkehrsstraßen und der kurzfristigen Ausweisung von Plätzen zu Bewohnerparken, wird das Konzept des Bewohnerparkens ausgeweitet. Bewohner haben dort die Möglichkeit, gegen eine Jahresgebühr von 30,70 Euro in ausgewiesenen Zonen zu parken.

Kurz- bis mittelfristig wird der Alte Kornmarkt weiterhin Bewohnerstellplätze zur Verfügung stellen, langfristig wird der Platz ganzheitlich umgestaltet.

Das Konzept der Wohnverkehrsstraßen, die nicht für die Allgemeinheit befahrbar sind, ist innerhalb des vorliegenden Verkehrsmaßnahmenplanes zugunsten der Bewohner überarbeitet.

Ziel dieser Straßenkategorisierung ist, dass die Bewohner ihre Fahrzeuge in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnung abstellen können, ohne sich um die Parkplatzzuche in starkfrequentierten Altstadtbereichen kümmern zu müssen.

Das Modell des Bewohnerparkens stellt dabei sicher, dass unberechtigte Fahrzeuge die Parkflächen nicht blockieren. Gleichzeitig wird der Parkdruck im öffentlichen Straßenraum reduziert. Dadurch wird der Wohnkomfort der Bewohner erhöht und parkbedingte Konflikte zwischen Bewohnern und Besuchern reduziert. Durch diese Maßnahmen wird der Straßenraum im Kernbereich der Altstadt spürbar entlastet. Gleichzeitig verbessert sich die Aufenthaltsqualität, und der Durchgangsverkehr wird reduziert zugunsten eines lebenswerteren und attraktiveren Stadtzentrums.

Ausbau der Mobilitätsdrehscheibe Unterer Wöhrd

Die Mobilitätsdrehscheibe Unterer Wöhrd trägt maßgeblich dazu bei, den Parkdruck in der Altstadt zu verringern und gleichzeitig zukunftsfähige Mobilitätsangebote zu bündeln.

Gerade in einer historisch gewachsenen Stadt wie Regensburg mit engen Straßen und begrenztem Parkraum ist es entscheidend, neue Stellplatzkapazitäten an den richtigen Stellen zu schaffen: außerhalb des sensiblen Altstadtkerns, aber mit direkter Anbindung an die Innenstadt.

Mit rund 1.000 geplanten Stellplätzen, davon 580 im neuen Parkhaus, soll die Mobilitätsdrehscheibe Unterer Wöhrd künftig die dringend benötigten Parkmöglichkeiten, vor allem für Besucher sowie Pendelnde, bereitstellen.

Dadurch wird der innerstädtische Parksuch- und Durchgangsverkehr gezielt reduziert. Der bislang stark belastete Altstadtkern kann so deutlich entlastet werden.

Ein gezieltes und steuerbares Stellplatzangebot soll weiterhin für Pendelnde und Arbeitnehmer zur Verfügung stehen.

Dafür ist vorgesehen, einen südlichen Teilbereich der Parkflächen speziell für Berufstätige vorzuhalten und deren Nutzung künftig über einen Arbeitsgebernachweis zu steuern.

Vorgesehen sind folgende Rahmenbedingungen:

- Anwendung des bisherigen Tarifs von 1 Euro pro 12 Stunden
- Mindestens 100 Stellplätze im ersten Ausbauschritt
- Laufende Evaluierung zur bedarfsgerechten Anpassung

Gleichzeitig wird auch der Bedarf an Stellplätzen für Hotelgäste berücksichtigt, um die touristische Attraktivität Regensburgs weiter zu stärken. Ohne zusätzlichen Parkdruck in der Altstadt zu erzeugen gelten folgende Bedingungen:

- etwa 50 mgI. Stellplätze
- direkte EMIL-Anbindung zur Altstadt
- Gepäckschließfächer und Servicestellen vor Ort
- Laufende Evaluierung zur bedarfsgerechten Anpassung

Ein weiterer wichtiger Bestandteil der Mobilitätsdrehseibe ist die Integration in das bestehende städtische Mobilitätsangebot.

So wird eine neue Emil-Route bereits seit April 2025 umgesetzt, die eine direkte Anbindung aus der Unterer Wöhrd in die innere Altstadt gewährleistet und damit eine komfortable Alternative zur PKW-Nutzung bietet. Folgende weitere Ausstattungen und Mobilitätsangebote sind für die Mobilitätsdrehseibe angedacht:

- Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge
- Fahrradinfrastruktur mit sicheren Abstellanlagen, Schließfächern und Lademöglichkeiten für E-Bikes
- Flächen für Car- und Bikesharing-Systeme sowie Lastenfahrer und entsprechende Sharing-Angebote
- Informationsflächen für Touristen
- Radservicestation an der Unterer Wöhrd
- Flächen für Mikro-Depots zur Post- und Warenlogistik
- Versorgung der Altstadt durch nachhaltige Logistikkonzepte

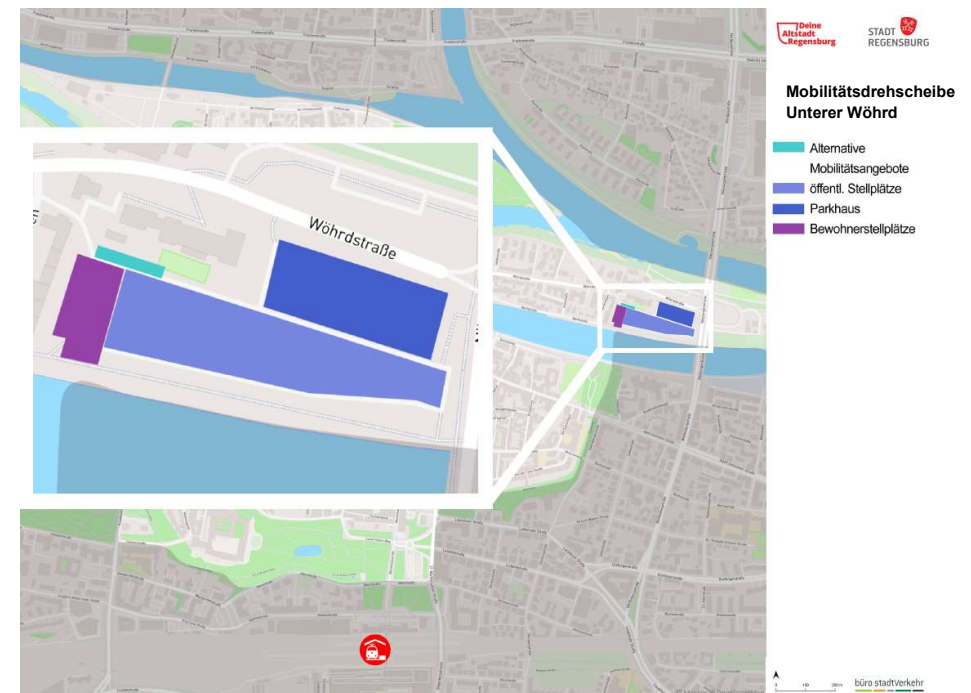


Abb. 55: Parken auf der Mobilitätsdrehseibe Unterer Wöhrd

4.3 Zu Fuß in die Altstadt

Bundesweit gewinnen Fußgängerzonen zunehmend an Bedeutung. Sie stellen nicht nur einen wichtigen Bestandteil der Stadtgestaltung dar, sondern sie sind auch ein bedeutender Faktor für die Verbesserung der Lebensqualität in urbanen Zentren.

Durch die gezielte Begrenzung des motorisierten Verkehrs, schaffen Fußgängerzonen neue Räume, die den Bedürfnissen der Menschen (Besucher, Bewohner & Kunden) nach Ruhe, Sicherheit und sozialer Interaktion gerecht werden.

Ziele im Handlungsfeld Fußverkehr

- **Ausweitung von Fußgängerzonen** – für ein entspanntes Flanieren und Verweilen
- **Verbesserung der Aufenthaltsqualität** – für ein attraktives und sicheres Gehen in der Altstadt
- **Erhöhung der Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit** – für weniger Konfliktsituationen und Unfällen von zu Fuß Gehenden
- **Fußverkehr als gesundheitsfördernde und umweltfreundliche Fortbewegung** – für Personen jeden Alters
- **Aufwertung des öffentlichen Raums** – durch mehr Fußgängerzonen und Aufenthaltsflächen

Abb. 56: Ziele im Handlungsfeld Fußverkehr

Gleichzeitig fördern Fußgängerzonen den lokalen Handel, tragen zur Reduzierung von Luftverschmutzung und Lärm bei und unterstützen die nachhaltige Mobilität.

Sie spiegeln somit den wachsenden Wunsch der Nutzer wieder, Städte noch lebenswerter und umweltfreundlicher zu gestalten und den öffentlichen Raum als Begegnungsort zu stärken.

Vier zentrale Maßnahmen bilden den Rahmen für den Fußverkehr in der Altstadt:

- Ausweitung von Fußgängerzonen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Schaffung eines barrierefreien und lückenlosen Wegenetzes

Ausweitung von Fußgängerzonen

Um die Aufenthaltsqualität zu steigern, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und den öffentlichen Raum für alle Nutzer aufzuwerten, werden die Fußgängerzonen in der Regensburger Altstadt gezielt ausgeweitet.

Fußgängerzone

Fußgängerzonen (Zeichen 242) sind i. d. R. autofreie Zonen, welche ausschließlich dem Fußverkehr vorbehalten sind. Da es sich dabei häufig um Geschäftsstraßen handelt, sind zeitlich begrenzte Ausnahmen für den Lieferverkehr zulässig. Regensburg belaufen sich die Ladebereich auf 6:00 bis 10:30 und 17:30 bis 19:00 in denen das Befahren zum Be- und Entladen erlaubt ist.

Sofern die Benutzung auch für den Radverkehr durch entsprechendes Zusatzzeichen erlaubt ist, muss dieser auf den Fußverkehr Rücksicht nehmen und darf nur Schrittverkehr fahren.

Eine Zufahrt (z.B. zu privaten Stellplätzen oder Behindertenstellplätzen) ist per Sondergenehmigung erlaubt.

Abb. 57: Infobox Fußgängerzone

Durch die Erweiterung und anschließende Neugestaltung dieser Bereiche sollen attraktivere Räume entstehen, die zum Verweilen, Flanieren und Einkaufen einladen, aber gleichzeitig mehr Sicherheit für zu Fuß Gehende schaffen.

Einher geht damit die Geschwindigkeitsreduzierung von Radfahrern (für Radfahrer ist Schrittgeschwindigkeit ist straßenverkehrsrechtlich notwendig) und der Ausschluss von unberechtigten KFZ-Verkehren. Bewohner zu privaten- Stellplätzen und Grundstücken erhalten aber weiterhin wie bisher eine Sondergenehmigung für die Zufahrt.

Um gleichzeitig die Versorgung der Gewerbetreibenden sicherzustellen, wird der Lieferverkehr in den erweiterten Fußgängerzonen auf zweidefinierte Zeitfenster festgelegt (wie bisher): vormittags von 6:00 bis 11:00 Uhr sowie abends von 17:30 bis 19:00 Uhr. Außerhalb dieser Zeiten bleibt die Zufahrt untersagt, um den Fußgängerraum möglichst störungsfrei zu halten.

Erhöhung der Verkehrssicherheit

Vor allem die Erhöhung der Verkehrssicherheit spielt eine der zentralsten Rollen bei der Ausweisung weiterer Fußgängerzonen, verkehrsberuhigter Bereiche und den Wohnverkehrsstraßen in der Regensburger Altstadt. Gerade in den engen Straßen und Gassen kommt es häufig zu Nutzungs- und Verkehrskonflikten zwischen zu Fuß Gehenden, Radfahrern und dem motorisierten Verkehr.

Begrenzte Platzverhältnisse, unübersichtliche Straßen- und Beschilderungen sowie das gleichzeitige Aufeinandertreffen verschiedener Verkehrsarten, führen dabei immer wieder zu Unsicherheiten und Gefahren für schwächere Verkehrsteilnehmer.

Um diese Konflikte zu entschärfen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen, bedarf es folgender Schlüsselmaßnahmen:

- Beseitigung unübersichtlicher Beschilderungssituationen
- verbesserte Sichtbeziehungen an Kreuzungen

- Klare und logisch geführte Wegeführungen, um die Orientierung zu erleichtern und Gefahren zu minimieren
- Ausbau sicherer Übergänge mit barrierefreien Querungen
- abgesenkte Bordsteine und gute Beleuchtung
- Breitere Gehwege und sichere Radwege, um ausreichend Platz und Abstand zu gewährleisten

Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Eine klare und nachvollziehbare Verkehrsführung mit gut einsehbaren und logisch geführten Wegen soll die Orientierung erleichtern und Konfliktsituationen zwischen den verschiedenen Verkehrsarten minimieren.

Gleichzeitig werden insbesondere die Flanierstraßen mit Einzelhandel und Gastronomie gezielt verkehrsberuhigt, um den öffentlichen Raum aufzuwerten und die Aufenthaltsqualität für Besucherinnen und Besucher zu erhöhen.

Unterstützend werden Fußgängerbereiche (z.B. Domplatz, Domstraße) langfristig umgestaltet und aufgewertet, um dem Straßenraum der Kategorisierung gerecht zu werden.

Entgegen der Befürchtungen, dass die Verweisung des Autoverkehrs Kunden abschreckt, gibt es keine nachgewiesenen kausalen Zusammenhänge oder Studien zwischen der Verkehrsberuhigung und einer wirtschaftlichen Verschlechterung des stationären Einzelhandels.

Vielmehr können gut gestaltete, verkehrsberuhigte Zonen die Attraktivität der Regensburger Einkaufsstraßen steigern und die Aufenthaltsqualität für Kunden deutlich erhöhen mit folgenden Vorteilen:

- Ruhe und Entschleunigung mit weniger Lärm: Ohne Autoverkehr sinkt der Geräuschpegel deutlich

- mehr Raum zum Verweilen: Menschen bewegen sich entspannter, sitzen draußen, flanieren oder unterhalten sich
- mehr Platz für Gestaltung: Breitere Wege ermöglichen Bänke, Bäume, Caféische sowie Spielbereiche
- Platz für Begrünung, Kunst oder Wasserflächen: Das Mikroklima wird verbessert und die Atmosphäre aufwertet
- Förderung sozialer Interaktion: Fußgängerzonen laden zum Bummeln, Begegnen und Verweilen ein
- öffentlicher Raum wird zum sozialen Treffpunkt: Veranstaltungen, Straßenkunst, Märkte usw.
- Sicherheit und Barrierefreiheit: Kein Durchgangsverkehr (geringeres Unfallrisiko), insbesondere für Kinder und ältere Menschen
- verbesserte Zugänglichkeit: Für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Kinderwagen, Rollstühle
- positive Wirkung auf Stadtbild und Identität: Fußgängerzonen sind oft repräsentative Räume einer Stadt (z. B. Altstädte, Hauptstraßen)
- stärken die Identifikation: Für Bürger mit ihrem Quartier durch gestalterische Qualität und Erlebbarkeit

Die gezielte Verkehrsberuhigung trägt somit zu einem angenehmen Ambiente bei, das zu längeren Aufenthalten und einer höheren Kundenfrequenz führt, was den Einzelhandel und die Gastronomie insgesamt positiv beeinflusst.

Schaffung eines barrierefreien und lückenlosen Wegenetzes

Durch die Ausweitung der Fußgängerzonen und die gezielte Verbesserung der Infrastruktur für zu Fuß Gehende soll in der Regensburger Altstadt ein durchgängiges, attraktives und barrierefreies Wegenetz entstehen. Ziel ist es, allen Menschen, unabhängig von Alter oder körperlichen Voraussetzungen, eine sichere, komfortable und selbstbestimmte Fortbewegung zu ermöglichen.

Ein solches Netz barrierefreier Wege bietet zahlreiche Vorteile:

- Teilhabe und Inklusion: Menschen mit Behinderungen, ältere Personen, Kinder und Eltern mit Kinderwagen können sich selbstständig und sicher bewegen, Barrierefreiheit ist eine Voraussetzung für die gesellschaftliche Teilhabe
- Komfort für alle Nutzergruppen: Abgesenkte Bordsteine, ebene Wege, Sitzmöglichkeiten, taktile Leitsysteme oder kontrastreiche Markierungen erleichtern die Orientierung und Fortbewegung für alle, auch Radfahrende oder Personen mit Gepäck profitieren von durchgängigen und ebenen Wegen
- Lückenlose Mobilitätsketten: Ein barrierefreies Netz sorgt dafür, dass alle Wege vom Start bis zum Ziel ohne Hürden möglich sind z. B. von der Haustür bis zur Haltestelle, weiter zur Arbeit oder zum Arzt, besonders wichtig bei der Kombination verschiedener Verkehrsmittel (z. B. Fußweg + Bus + Zug)
- Orientierung und Sicherheit: Klare Wegführung, gut sichtbare Beschilderung und einheitliche Gestaltung erhöhen die Sicherheit und Verständlichkeit, auch für Menschen mit kognitiven Einschränkungen oder Sehbehinderung entscheidend
- Förderung nachhaltiger Mobilität: Wenn Wege sicher, bequem und barrierefrei sind, wird der Fuß- und Nahverkehr attraktiver –was den Autoverkehr reduziert und einen Beitrag zum Klimaschutz und zur Verkehrswende leistet
- Stadt- und Lebensraumqualität: Durchgängige, barrierefreie Wege fördern eine lebendige, zugängliche und gerechte Stadt, sie sind ein Merkmal von guter Stadtplanung und sozialer Gerechtigkeit

Ein barrierefreies und lückenloses Wegenetz ist keine Speziallösung, sondern ein universeller Qualitätsstandard und erhöht Sicherheit, Komfort und Mobilitätsgerechtigkeit für alle. Die Altstadt von Regensburg wird somit nicht nur verkehrlich entlastet, sondern gleichzeitig als lebenswerter, sicherer und inklusiver Stadtraum weiterentwickelt.

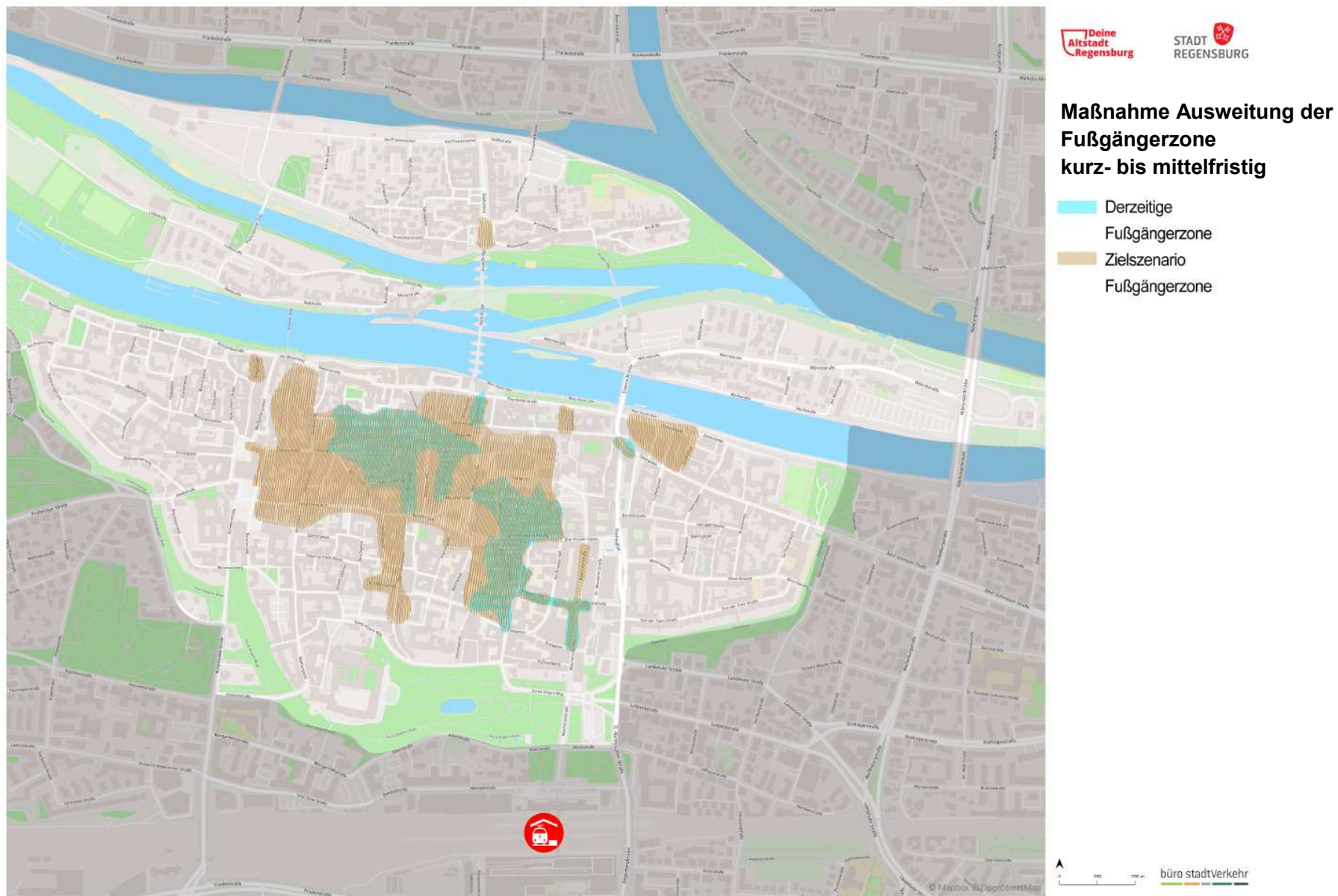


Abb. 58: Maßnahmen - Ausweitung der Fußgängerzonen
- kurz-/mittelfristig (bis 2030)

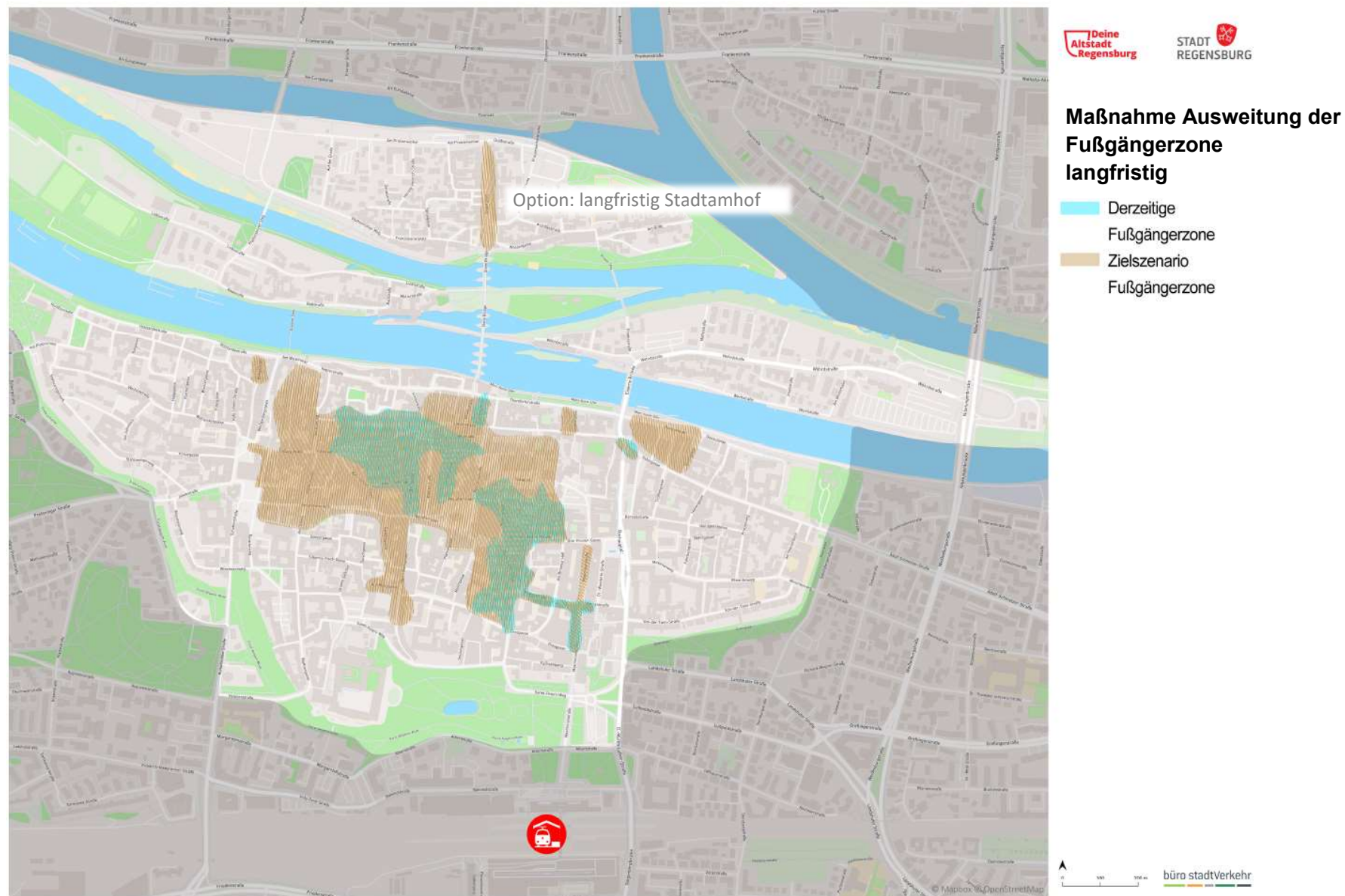


Abb. 59: Maßnahmen - Ausweitung der Fußgängerzonen - langfristig (bis 2035)

Fokusraum: Nördliche Maximilianstraße

Die Maximilianstraße soll durch die Ausweitung der Fußgängerzone deutlich aufgewertet und stärker als verkehrsberuhigter Aufenthaltsraum genutzt werden. Zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs ist vorgesehen, die Straße an beiden Seiten mit versenkbaren Pollern abzusperren.

Die Zufahrt wird künftig ausschließlich für berechtigte Fahrzeuge wie Anlieger, Lieferverkehr oder Einsatzfahrzeuge möglich sein.

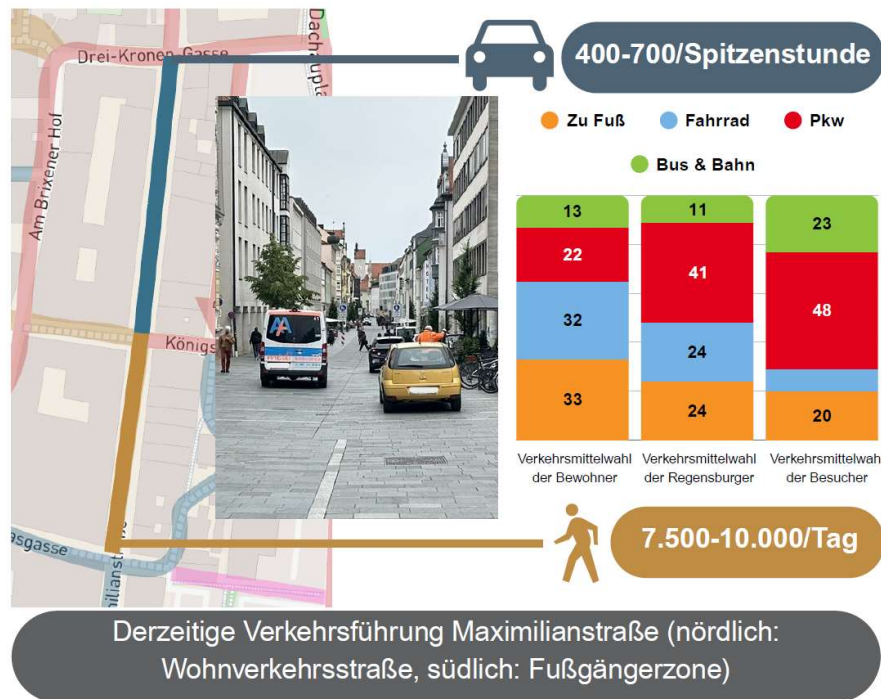


Abb. 60: Maßnahmen - Nördliche Maximilianstraße

Die Freigabe der Poller erfolgt dabei über ein elektronisches System mittels Chipkarten oder Schlüsseln.

Durch diese Maßnahme wird der Durchgangsverkehr konsequent unterbunden, der Fuß- und Radverkehr gestärkt und die Maximilianstraße als wichtige Verbindungsachse zwischen Altstadt und Bahnhof deutlich aufgewertet. Ziel ist ein sicherer, barrierefreier und attraktiver Stadtraum mit hoher Aufenthaltsqualität.



Abb. 61: Maßnahmenbeispiel Poller am Museum

Umsetzungshorizont: Maßnahmen im Fußverkehr

Maßnahme	Ziel	Lokalisierung	Umsetzungs- zuständigkeit	Umsetzungszeitraum
Anpassung der Beschilderungen (Straßenverkehrsrechtliche Anpassungen/Änderungen erforderlich)	Aufwertung des öffentlichen Raums	A1-18, A12-21, A22c, A24, A26- A27a, A30, A35, B1-B6, B8-B12b, B16, B20, B22-B24b, C3-C8a, C10b- C11a, C13-C14, C16-C18, D2a-D2b, D4a, D4c, D11-D13, D14b-D16a, D17, E2-E3, E5, E12, E14a, E14c- E16, E19-E22, E24, E26, E29, E26, E29, E31, E36-E38, F1-F10, F12a- F18, F20-F21, F24, F32, G1, G2, G4, G6, G10a-G11, G13, G16, G17- G18, G20-G26, G27b, G31, H3a, H3c, H3d-H9, H11, I1a-I1b, I3-I12a, I13-I21a, I22a-I27, J1c, J2a, J3c-J4, J6a	Amt für öffentliche Ordnung und Verkehr	Kurzfristig (2025-2026)
Ausweitung Fußgängerzonen	Ausweitung von Fußgängerzonen	A3-A6, A11-21, A27a-A27b, A30, B1-B4, B4, C8a, D1-D2b, D4a, D11, D15a, E2, E5-E9, E11-E12, E14a, E15-E16, E31, F9-F10, F20-F21, F24, F32, G23, I17-I18	Stadtplanungsamt	Kurz-/mittel-/langfristig (2025-2026)
Ausweitung Verkehrsberuhigten Bereichen	Fußverkehr als gesundheitsfördernde und umweltfreundliche Fortbewegung	B5-B6, B16, C4a, C6-C7, C14, D14b	Stadtplanungsamt	Kurzfristig (2025-2026)

Umsetzungshorizont: Maßnahmen im Fußverkehr

Maßnahme	Ziel	Lokalisierung	Umsetzungszuständigkeit	Umsetzungszeitraum
Einleitung der Umwidmungsverfahren neuer Fußgängerzonen	Aufwertung des öffentlichen Raums	A3-A6, A11-21, A27a-A27b, A30, B1-B4, B4, C8a, D1-D2b, D4a, D11, D15a, E2, E5-E9, E11-E12, E14a, E15-E16, E31, F9-F10, F20-F21, F24, F32, G23, I17-I18	Tiefbauamt	Kurz-/mittel-/langfristig (2025-2026)
Gestalterische Umgestaltung von Fußgängerzonen (z. B. mobile Begrünung oder Sitzgelegenheiten)	Verbesserung der Aufenthaltsqualität	Gesamtes Fußgängerzonengebiet	Stadtplanungsamt, Tiefbauamt	Mittelfristig (bis 2030)
Bauliche Umgestaltungen von Fußgängerzonen	Aufwertung des öffentlichen Raums	Gesamtes Fußgängerzonengebiet	Tiefbauamt	Langfristig (bis 2035)
Barrierefreie Wege	Erhöhung der Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit	A7, A9, A10, A19, A20, A27a, A35, C3, E1-E3, E10, E17, F2, H3c, I4	Stadtplanungsamt, Tiefbauamt	Langfristig (bis 2035)
Bauliche Umgestaltung von Platzfolgen (Emmeramsplatz, Arnulfsplatz und Alter Kornmarkt und Fischmarkt)	Aufwertung des öffentlichen Raums	A22a-A22c, E1, E34, F6	Stadtplanungsamt, Tiefbauamt	Langfristig (bis 2035)

4.4 Mit dem Fahrrad in die Altstadt

Der Radverkehr innerhalb der Altstadt ist bereits ein fester Bestandteil des Stadtlebens. Um diese Rolle weiter zu stärken, muss er integraler Bestandteil des gesamten Verkehrsnetzes werden, um sowohl Akzeptanz als auch Komfort zu gewährleisten.

Eine zentrale Maßnahme dabei ist die Schaffung einer sicheren und klar strukturierten Radverkehrsführung und Bildung von Fahrradachsen (siehe Fokusraum: Ost-West Fahrradachse), die für alle Verkehrsteilnehmenden verständlich und nachvollziehbar ist.

Ziel ist eine attraktive, sichere und alltagstaugliche Fahrradnutzung, die nicht nur zur Reduzierung von Verkehrskonflikten beiträgt, sondern auch den Klimaschutz, die Lebensqualität und eine gesunde städtische Mobilität nachhaltig fördert.

Ziele im Handlungsfeld Radverkehr

- **Verbesserung der Radverkehrsführung** – für ein sicheres und durchgängiges Radwegenetz
- **Reduzierung von Konflikten** – zwischen Fußverkehr, Radverkehr und Kfz-Verkehr
- **Erhöhung des Radverkehrsanteils** – als umweltfreundliche Alternative im Stadtverkehr
- **Berücksichtigung verschiedener Radnutzergruppen** – für eine integrative Planung mit Berücksichtigung von Lastenrädern, E-Fahrrädern, Dreirädern, etc.

Abb. 62: Ziele im Handlungsfeld Radverkehr

Zwei zentrale Maßnahmen bilden den Rahmen für den Radverkehr in der Altstadt:

- angepasste Radverkehrsführung durch „smarte Routen“
- komfortable Infrastruktur für Radfahrende

Angepasste Radverkehrsführung durch „Smarte Routen“

Um den Radverkehr in der Regensburger Altstadt weiter zu stärken, wurde ein Netz sogenannter „smarter Routen“ entwickelt.

Diese Routen optimieren gezielt die Durchfahrt auf den zentralen Nord-Süd- und Ost-West-Achsen und sollen den Radverkehr dort priorisieren, wo es verkehrlich sinnvoll und räumlich möglich ist. So werden vor allem die Randbereiche der Altstadt angebunden und bieten die Möglichkeit die Altstadt sicher zu durchqueren.

Die „smarten Routen“ setzen auf unterschiedliche Führungsformen je nach Straßenabschnitt und Nutzungslage. So kann der Radverkehr gemeinsam mit dem MIV, dem Fußverkehr oder dem ÖPNV geführt werden oder auf eigenen Anlagen, wie der Fahrradstraße. Entscheidend ist dabei, dass insbesondere in Bereichen mit hohem Fußgänger- oder Kfz-Aufkommen eine klare, sichere und nachvollziehbare Radverkehrsführung umgesetzt wird, sofern es der Straßenraum zulässt. Dies geschieht nach dem Prinzip: „teilen, wo möglich, trennen, wo notwendig“.

Ein wesentliches Ziel ist dabei die Minimierung von Konflikten im Straßenraum, die vor allem durch unterschiedliche Geschwindigkeiten und unklare Begegnungssituationen entstehen.

Innerhalb der Fußgängerzonen wird die Beschilderung „Rad frei“ angewandt (außer nachfolgend genannte Sonderbereiche), so dass Sicherheitskonflikte von Rad-MIV sowie mit dem Fußverkehr vermieden werden können.

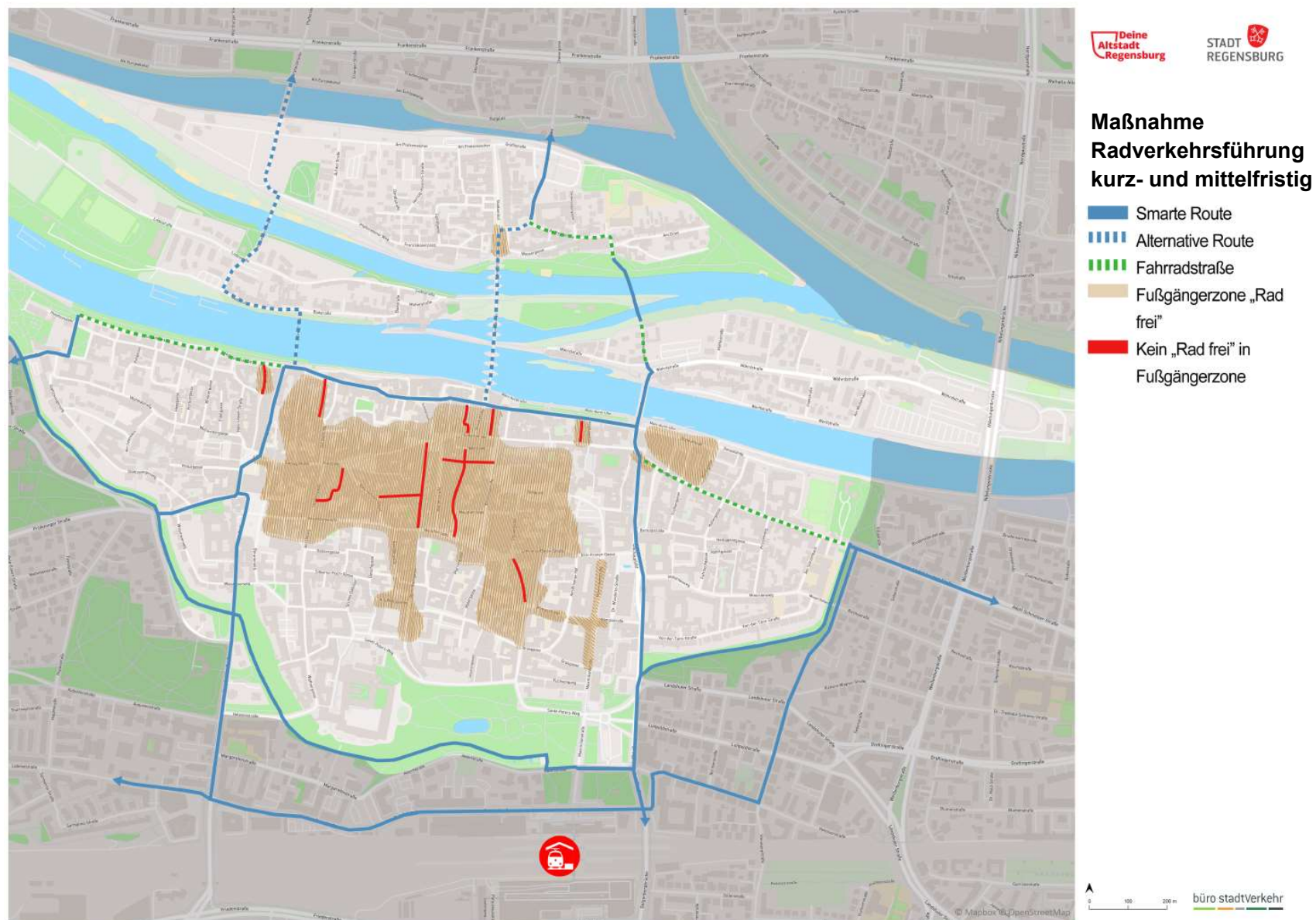


Abb. 63: Maßnahme Radverkehrsführung – kurz- und mittelfristig

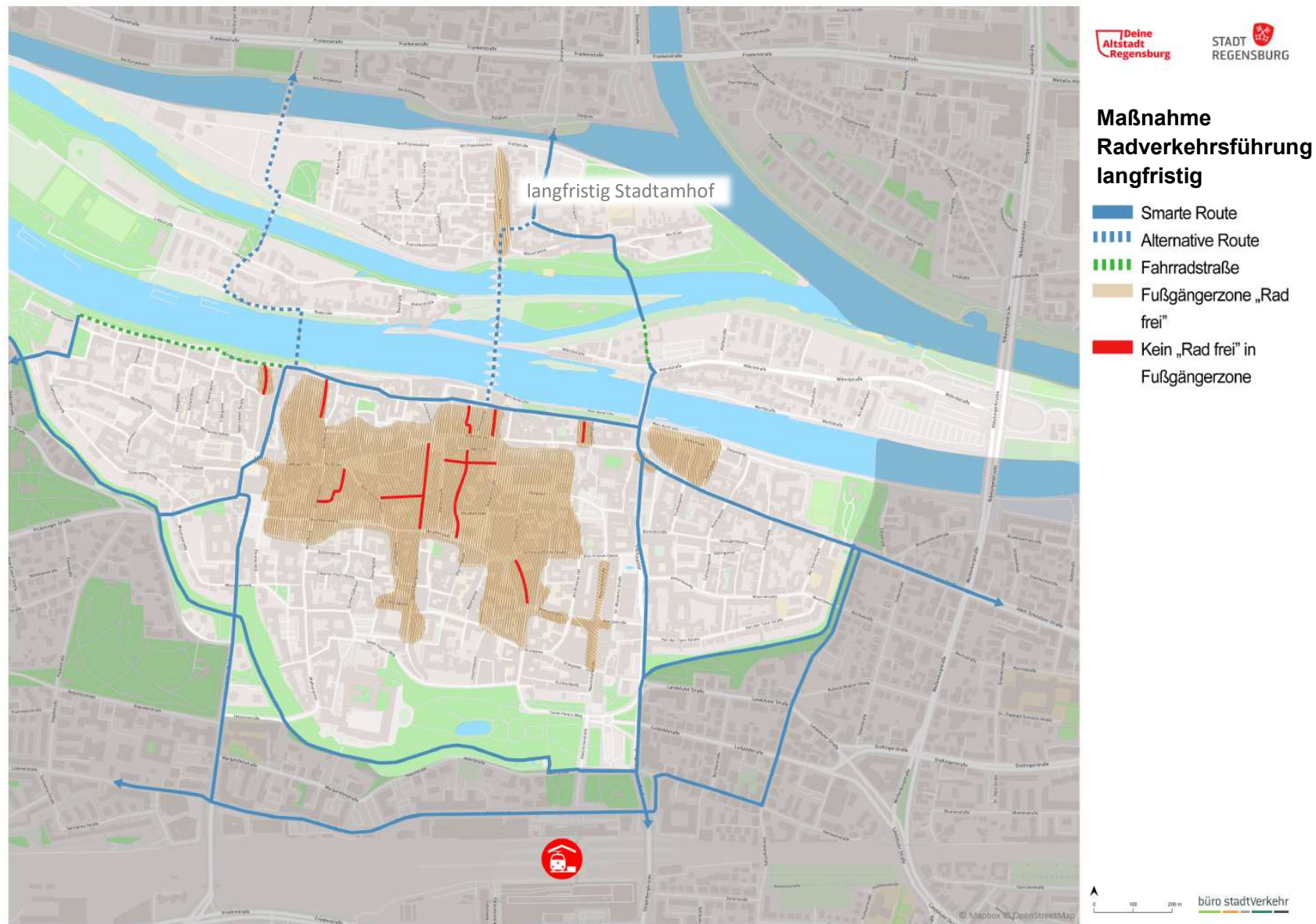


Abb. 64: Maßnahme Radverkehrsführung – langfristig

Ein wesentliches Ziel ist die Minimierung von Konflikten im Straßenraum, die vor allem durch unterschiedliche Geschwindigkeiten und unklare Begegnungssituationen entstehen.

An verkehrlich kritischen Stellen wird „Rad frei“ unterbunden, sodass Konflikte von Rad und Fußverkehr vermieden werden können:

- Kramgasse
- Tändlergasse
- Untere Bachgasse
- Weiße-Lilien-Straße
- Hinter der Grieb
- Krebsgasse/Steinergasse
- Posthorngäßchen
- Hackengäßchen
- Rehgäßchen
- Mettebergasse
- Taubengäßchen

Der Radverkehr soll so nicht nur konfliktärmer und sicherer werden, sondern sich als integraler und attraktiver Bestandteil eines zukunftsfähigen Mobilitätsnetzes in der Altstadt etablieren – auch als Beitrag zu Klimaschutz, Lebensqualität und gesunder urbaner Mobilität.

Komfortable Infrastruktur für Radfahrende

Eine komfortable Infrastruktur ist essenziell für die Stärkung und Förderung des Radverkehrs. Dies ist entscheidend, um Radfahren sicher, attraktiv und alltagstauglich zu machen, besonders für weniger geübte Nutzer, Kinder, ältere Menschen oder Menschen mit Lastenrädern oder E-Bikes.

Sie geht über reine Sicherheit hinaus und fördert das angenehme, flüssige und stressfreie Fahren unter folgenden und notwendigen Merkmalen:

- Breite und ebene Wege: Ausreichende Breite für Überholen und Begegnungsverkehr, wichtig bei hohem Radverkehrsaufkommen, glatte, ebene Beläge ohne

Schlaglöcher, Kanten oder Gitter (z. B. Asphalt statt Pflaster) (nach „Empfehlung für Radverkehrsanlagen“)

- Vorrang und flüssiger Verkehrsfluss: Bevorrechtigung an Kreuzungen & Einmündungen (z. B. Fahrradampeln, frühzeitige Grünphasen), ampelfreie Routen, wenige Stopps, z. B. Fahrradschnellverbindungen, Fahrradstraßen, grüne Wellen
- Übersichtliche und durchgängige Wegeführung: Klare Wegweisung, Piktogramme, farbliche Markierung (z. B. roter Asphalt), keine abrupte Unterbrechung oder unklare Übergänge
- Trennung von anderen Verkehrsarten: Baulich getrennte Radwege (nicht nur aufgemalte Linien) zum Schutz vor Autos, Vermeidung von Konflikten mit zu Fuß Gehenden, besonders in belebten Zonen
- Gute Abstellmöglichkeiten: Zentrale, sichere, witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen in Wohngebieten, an Bahnhöfen, Schulen und Einkaufszentren, Angebote für Lastenräder und E-Bikes (inkl. Lademöglichkeiten) - im Stadtgebiet werden neun zentrale Abstellmöglichkeiten geschaffen, die in altstadtnähe und an den „smarten Routen“ anknüpfen
- Zusätzliche Services: Fahrradreparaturstationen, Luftpumpen, Beschilderung zu Werkstätten, öffentliche Verleihsysteme (z. B. Leihräder, Lastenräder, E-Bikes)
- Pflege und Winterdienst: Regelmäßige Reinigung und Schneeräumung auch auf Radwegen, kontinuierliche Wartung der Infrastruktur
- Integration des Radverkehrs in der Städteplanung: Berücksichtigung des Radverkehrs bei Umbaumaßnahmen im Stadt- und Verkehrsraum Fahrradstraßen

Die Radverkehrsführung nach „Smarten Routen“, Fahrradstraßen sowie qualitativ hochwertige Abstellanlagen, spielen eine entscheidende Rolle und sollen nach Ausbaustandards der „Empfehlung für Radverkehrsanlagen“ ausgebaut werden.

Fokusraum: Ost-West Fahrradachse

Die Ost-West-Fahrradachse der „Smarten Route“ verbindet den östlichen Teil der Altstadt über die Ostengasse, Thundorferstraße, Keplerstraße und Am Weinmarkt bis zur Holzländestraße im Westen. Kurz- bis Mittelfristig sorgen Fahrradstraßen und eine einseitige Umweltspur für eine radfreundliche und sichere Verkehrsführung.

Zukünftig besteht jedoch weiterer Handlungsbedarf, um diese wichtige Verbindung auch gestalterisch und planerisch aufzuwerten und eine noch komfortablere und durchgängige Radinfrastruktur zu schaffen. Ziel ist eine attraktive, sichere und gut erkennbare Route entlang der Altstadt. Somit schlussendlich mehr Komfort und Effizienz für den Radfahrer als attraktive Ergänzung zum eigenen KFZ.



Abb. 65: Fokusraum Ost/West - Fahrradstraßen

Fokusraum Thundorfer Straße

Die Einrichtung einer eigenen und baulich getrennten Radwegeführung (von West nach Ost - auf dem bisherigen Bereich der Kfz - Stellplätze) würde einerseits den Radverkehr und andererseits den Linienbusverkehr durch die Trennung der Fahrwege (insbesondere in Richtung Westen) beschleunigen und eine zuverlässige Einhaltung des engen Taktes ermöglichen.

Gleichzeitig kann durch eine Reduzierung der Kfz-Stellplätze, mehr Raum für einen durchgehenden, sicheren und komfortablen Radweg geschaffen und Begegnungskonflikte von Kfz- Verkehr (Parkern auf der Nordseite) und ÖPNV sowie Radfahrern in Gegenrichtung (auf bestehender Umweltspur) unterbunden werden.



Abb. 66: Derzeitige Thundorfer Straße

Die gemeinsamen Verkehrsflächen führen bisher häufig zu Konflikten zwischen Radfahrenden und Bussen, insbesondere beim Überholen, auch beim Ein- und Aussteigen an den bestehenden nicht barrierefreien Haltestellen. Durch die räumliche Trennung werden die Gefährdungssituationen verhindert. Radfahrende fühlen sich sicherer, da sie nicht von großen Fahrzeugen bedrängt oder geschnitten werden, während Busfahrer sich auf den fließenden Verkehr und den Fahrplan konzentrieren müssen. Damit würde die Thundorferstraße als wichtige Ost-West-Verbindung innerhalb des Regensburger Radverkehrsnetzes nicht nur gestärkt und die Attraktivität nachhaltiger Mobilitätsformen insgesamt noch weiter erhöht, sondern auch die Sicherheit deutlich angehoben werden.



Abb. 67: Perspektivische Planung Thundorfer Straße (Stadtplanungsamt)

Umsetzungshorizont: Maßnahmen im Radverkehr

Maßnahme	Ziel	Lokalisierung	Umsetzungs- zuständigkeit	Umsetzungszeitraum
Bewerbung der „Smarten Routen“	Erhöhung des Radverkehrsanteils	A7, B8, G1, G4, G6, H5, I22a, I22b, I25	Stadtplanungsamt, Stadtmarketing Regensburg	Kurzfristig (2025-2026)
Errichtung von mehr Radabstellmöglichkeiten	Erhöhung des Radverkehrsanteils	A19, A22a, B14b, C6, C7, C11a, C12, C14, D14b, D15a, E1, E34, F2, H11, I4, I17, J4	Stadtplanungsamt, Tiefbauamt	Kurzfristig (2025-2026)
Pop-up-Radwege / temporäre Radspuren	Verbesserung der Radverkehrsführung		Stadtplanungsamt	Kurzfristig (2025-2026)
Verbesserung der Beschilderung und Wegweisung	Verbesserung der Radverkehrsführung	A1-18, A12-21, A22c, A24, A26-A27a, A30, A35, B1-B6, B8-B12b, B16, B20, B22-B24b, C3-C8a, C10b-C11a, C13-C14, C16-C18, D2a-D2b, D4a, D4c, D11-D13, D14b-D16a, D17, E2-E3, E5, E12, E14a, E14c-E16, E19-E22, E24, E26, E29, E26, E29, E31, E36-E38, F1-F10, F12a, F18, F20-F21, F24, F32, G1, G2, G4, G6, G10a-G11, G13, G16, G17-G18, G20-G26, G27b, G31, H3a, H3c, H3d-H9, H11, I1a-I1b, I3-I12a, I13-I21a, I22a-I27, J1c, J2a, J3c-J4, J6a	Stadtplanungsamt	Kurzfristig (2025-2026)

Umsetzungshorizont: Maßnahmen im Radverkehr

Maßnahme	Ziel	Lokalisierung	Umsetzungs- zuständigkeit	Umsetzungszeitraum
Kleinere Reparaturen & Beseitigung von Gefahrenstellen	Verbesserung der Radverkehrsführung	Gesamtes Gebiet	Tiefbauamt	Kurzfristig (2025-2026)
Markierung vorhandener Radstreifen	Verbesserung der Radverkehrsführung	A7, C17, H3c, I19	Amt für öffentliche Ordnung/Straßenverkehr	Kurzfristig (2025-2026)
Ausbau und Sanierung von Radwegen	Verbesserung der Radverkehrsführung	Gesamtes Gebiet	Tiefbauamt	Mittelfristig (bis 2030)
Anlage neuer, baulich getrennter Radwege	Verbesserung der Radverkehrsführung	Gesamtes Gebiet	Tiefbauamt	Mittelfristig (bis 2030)
Umbau von Kreuzungen zur Erhöhung der Sicherheit	Verbesserung der Radverkehrsführung	Gesamtes Gebiet	Tiefbauamt	Mittelfristig (bis 2030)
Einrichtung von Fahrradstraßen oder Vorrangrouten	Verbesserung der Radverkehrsführung	A7, A8, A26, B8, C17, E1,E4, E17, F2, F4, F8, G1, G4, G6, H3c, H5, I19, I22a, I22b, I25	Stadtplanungsamt	Mittelfristig (bis 2030)
Entwicklung von Konzepten für Fahrradparken an ÖPNV-Knoten	Erhöhung des Radverkehrsanteils	Gesamtes Gebiet	Stadtplanungsamt	Mittelfristig (bis 2030)
Integration des Radverkehrs in die städtebaulichen Entwicklungen	Erhöhung des Radverkehrsanteils	Gesamtes Gebiet	Stadtplanungsamt, Tiefbauamt	Mittelfristig (bis 2030)

Umsetzungshorizont: Maßnahmen im Radverkehr

Maßnahme	Ziel	Lokalisierung	Umsetzungs- zuständigkeit	Umsetzungszeitraum
Vernetzung mit Mobilitätsplattformen und intermodalen Knoten	Erhöhung des Radverkehrsanteils	Gesamtes Gebiet	Stadtplanungsamt	Mittelfristig (bis 2030)
Bauliche Umgestaltungen von Fahrradstraßen	Verbesserung der Radverkehrsführung	Gesamtes Gebiet	Tiefbauamt	Langfristig (bis 2035)
Bauliche Realisierungen und Aufbau eines gesonderten flächendeckenden, durchgängigen Radverkehrsnetzes	Verbesserung der Radverkehrsführung	A7, B8, C17, G1, G4, G6, H3c, H5, I19, I22a, I22b, I25	Stadtplanungsamt, Tiefbauamt	Langfristig (bis 2035)
Realisierung von Radschnellwegen an Bahntrassen und Haupttrassen	Verbesserung der Radverkehrsführung	Gesamtes Gebiet	Stadtplanungsamt, Tiefbauamt	Langfristig (bis 2035)
Langfristige Investitionen in Abstellanlagen, neue digitale Lösungen und zusätzliche Serviceangebote	Erhöhung des Radverkehrsanteils	Gesamtes Gebiet	Stadtplanungsamt	Langfristig (bis 2035)

4.5 ÖPNV in der Altstadt

Mit der angestrebten Verkehrsberuhigung der Regensburger Innenstadt steigt der Bedarf an attraktiven und leistungsfähigen Alternativen für die tägliche Mobilität sowohl in der Stadt als auch im Landkreis.

Besonders für Wege, die bislang ungeeignet für den Fuß- oder Radverkehr sind, müssen zeitnah geeignete Angebote ausgebaut werden. Im Mittelpunkt steht dabei der öffentliche Nahverkehr (ÖPNV), der als verlässliche und komfortable Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) gestärkt werden soll.

Neben einer zuverlässigen Anbindung an die Altstadt spielt der ÖPNV eine Schlüsselrolle für eine zukunftsfähige und umweltfreundliche Mobilität in Regensburg.

Ziel ist es, den Busverkehr so zu gestalten, dass er eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr bietet und damit zur Entlastung des Straßenraums beiträgt insbesondere innerhalb der historischen Altstadt.

Folgende zentrale Maßnahmen bilden den Rahmen für den ÖPNV in der Altstadt:

- Busbeschleunigung im Altstadtkernbereich
- Errichtung von Barrierefreiheit
- Haltestellenumbau (Wartehallen, Gründächer etc.)
- digitale Aushangfahrpläne und Displays
- Einführung von P&R Tarifen an allen P&R Anlagen im Regensburger Stadtgebiet (P&R-Tarif Jahnstadion ist auf alle P&R in Regensburg zu übertragen)
- Einführung von bspw. Kombi-Tickets mit Museen, Events oder Park-and-Ride & Hotels (Touri.-Ticket)
- Umbau zentraler Knotenpunkte (Arnulfplatz und Fischmarkt)

Ziele im Handlungsfeld ÖPNV

- **Sicherstellung der Barrierefreiheit und Erreichbarkeit der Altstadt** – mit Bus und Emil
- **Verbesserung der Busbeschleunigung** – durch Busspuren und Busvorrangschaltungen
- **Förderung des intermodalen Umstiegs** – durch gute Verknüpfung von Parkplätzen, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr
- **Umgestaltung zentraler Knotenpunkte** – für eine bessere Vernetzung und Erhöhung der Verkehrseffizienz
- **Förderung von Stadtentwicklungszielen** – für eine Stärkung der Nahmobilität
- **Reduktion von Ziel- und Quellverkehren mit dem Auto** – durch eine zuverlässigen ÖPNV

Abb. 68: Ziele im Handlungsfeld ÖPNV

Busbeschleunigung

Um den öffentlichen Personennahverkehr in Regensburg zuverlässig und attraktiv zu gestalten, ist eine gezielte Beschleunigung des Busverkehrs an verkehrlichen Knotenpunkten notwendig. Ziel ist es, den Busverkehr in Regensburg so attraktiv und effizient zu gestalten, dass er zeitlich mit dem Auto konkurrieren kann und für Fahrgäste eine verlässliche Alternative darstellt.

Eine Busbeschleunigung in Regensburg bringt verschiedene Maßnahmenoptionen und Ziele mit sich:

- Busspuren: Ein separater Fahrstreifen kann den Busverkehr unabhängig des MIV fahren lassen (siehe Infobox Busspur)
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität: Durch leisen, emissionsarmen ÖPNV

- Gewährleistung der Erreichbarkeit ohne eigenes Auto: Bevölkerungsgruppen sollen komfortabel und sicher mobil sein, wichtig für Ältere, Kinder und Mobilitätseingeschränkte
- Effiziente Nutzung des Straßen- & Verkehrsraumes: Busse transportieren mehr Personen auf weniger Raum, Reduktion des Flächenverbrauchs durch weniger Pkw in beengten Straßenräumen
- Unterstützung des Modal Shift (Verlagerung vom Auto zum Umweltverbund): Verkehrsberuhigung funktioniert nur, wenn der ÖPNV als leistungsfähige Alternative bereitsteht, somit Entlastung von Straßen und Umwelt

Dies ist vorgesehen auf der Weiße-Lamm-Gasse, der Adolph-Kolping-Straße, welches eine komplette Unterbindung für den MIV bedeutet, sowie auf der Thundorferstraße in Richtung Westen und dem Bismarkplatz in Richtung Süden.

Zusätzlich sind folgende Maßnahmenbausteine im Altstadtbereich sowie Gesamtstadtgebiet erforderlich mit folgenden Vorteilen:

- mehr Vorrangschaltung an Ampeln: Busse erhalten eine separate Ampelschaltung, frühere Grünsignale oder längere Grünphasendurch technische Systeme, die zwischen Bus und Ampelschaltung kommunizieren - dies reduziert unnötige Wartezeiten
- der Einsatz von Buskaps, die das straßenbegleitende Halten ermöglichen, reduziert die Notwendigkeit in eine Busbucht einzufahren - dadurch wird Zeit beim Ein- und Ausstieg gespart und die Barrierefreiheit verbessert
- Anpassung von Fahrplänen und Linienführung: In Form eines Nahverkehrsplanes können Linienwege und Fahrpläne großflächig angepasst werden - dadurch lassen sich Umwege reduzieren sowie Anschlüsse besser aufeinander abstimmen
- Einsatz digitaler Systeme: Echtzeitinformationen an Haltestellen, in Bussen sowie in den Apps der Verkehrsdienstleister

kann die Fahrt für Fahrgäste bequemer gestalten durch verbesserte Umstiege und verkürzte subjektive Wartezeiten

- Verkehrslenkende Maßnahmen: Die Zufahrtsbeschränkung für Autos oder zeitlich geregelte Lieferzeiten auf wichtigen Busrouten können Straßen verkehrlich entlasten und somit dem Busverkehr Vorrang einräumen

Busspur

Eine Busspur (Verkehrszeichen „Bussonderfahrstreifen“) räumt dem Bus und wenn freigegeben, anderen Teilnehmenden des „Umweltverbundes“ Vorrang vor anderen Teilnehmenden ein. Je nach örtlicher Situation kann diese von Bussen, Radfahrern, Elektrofahrzeugen oder ab einem bestimmten Besetzungsgrad (z. B. mindestens drei Personen in einem Auto) genutzt werden. Eine Busspur ist in der Regel ein speziell gekennzeichnete Fahrstreifen auf der Straße, der ausschließlich oder vorrangig für Linienbusse vorgesehen ist. Sie dient dazu, den Busverkehr vom restlichen Autoverkehr zu trennen, sodass Busse am übrigen Verkehr vorbeifahren können.

In Regensburg ist die Bus-/Umweltspur für Rettungsfahrzeuge, Radfahrende, Polizei und Taxi freigegeben.

Das Ziel besteht darin, den Verkehrsfluss für die berechtigten Verkehrsteilnehmenden zu verbessern und gleichzeitig die Luftqualität vor Ort zu optimieren.

Abb. 69: Infobox Busspur

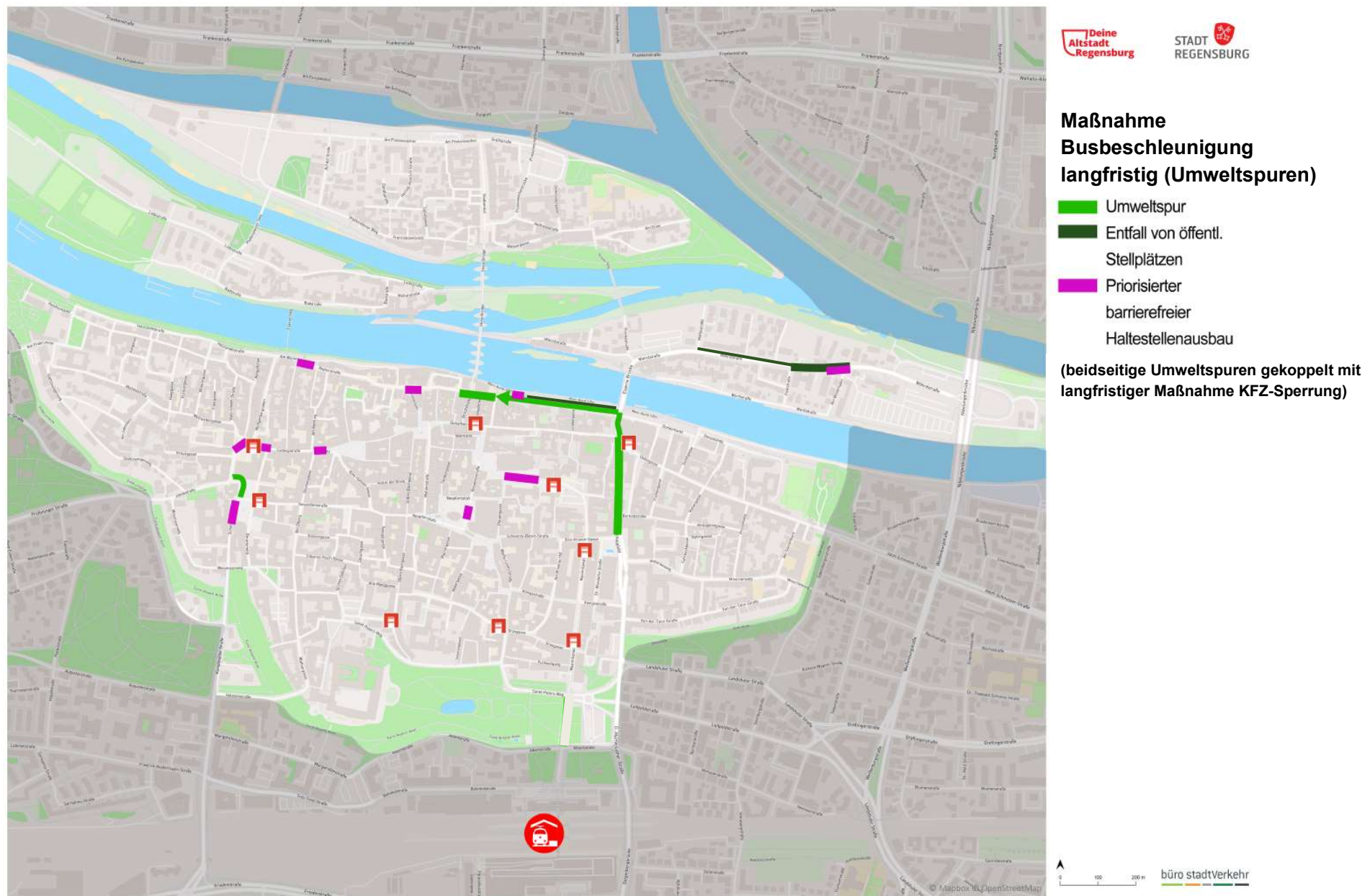


Abb. 70: Maßnahmen Busbeschleunigung

Barrierefreiheit und Haltestellenumbau

Barrierefreiheit im öffentlichen Nahverkehr ist ein wesentlicher Bestandteil einer inklusiven und zukunftsfähigen Mobilitätsplanung.

Der barrierefreie Ausbau von Haltestellen ermöglicht allen Menschen - unabhängig von Alter oder körperlicher Verfassung - den gleichberechtigten Zugang.

Besonders betroffen sind Menschen mit Behinderungen, Seniorinnen und Senioren, Eltern mit Kinderwagen sowie Reisende mit Gepäck. Für sie ist ein stufenloser Einstieg, eine klare Wegeführung, kontrastreiche Gestaltung, taktile Leitelemente und akustische Fahrgastinformationen keine Komfortfrage, sondern eine Notwendigkeit.

Auch rechtlich ist Barrierefreiheit verpflichtend, durch:

- Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)
- UN-Behindertenrechtskonvention
- Personenbeförderungsgesetz (§ 8 Abs. 3 PBefG)

(Ziel war ursprünglich ein flächendeckender barrierefreier ÖPNV bis 2022 im Bundesgebiet – mit Ausnahmen, wo dies nachweislich nicht möglich ist).

Barrierefreiheit ist somit nicht nur für Menschen mit Einschränkungen im Regensburger Stadtgebiet ein Gewinn, sondern sie erhöht den Komfort für alle Fahrgäste – durch übersichtliche Gestaltung, Wetterschutz, Sitzmöglichkeiten und sichere Zugänge.

In Zeiten des demografischen Wandels und wachsender Städte wie Regensburg, ist ein barrierefreier ÖPNV ein wichtiger Baustein, um mehr Menschen zum Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu bewegen.

Barrierefreier Haltestellenausbau darf sich aber nicht nur auf den Altstadtumgriff und derzeitigen Untersuchungsraum beziehen.

Vielmehr muss das Gesamtstadtgebiet der Stadt Regensburg betrachtet und priorisiert werden, denn Barrierefreiheit ist keine Zusatzleistung, sondern ein notwendiger Schritt für eine gerechte, moderne und lebenswerte Mobilität und Nachfragestärkung des ÖPNV für alle:

- dazu bedarf es einer deutlichen Priorisierung
- höheren Finanzausstattung für den Haltestellenausbau

Ein besonderer Fokus liegt ohnehin auf der baulichen Umgestaltung wichtiger Verkehrsknotenpunkte wie dem Arnulfsplatz und dem Fischmarkt sowie der im Altstadtbereich liegenden Haltestellen im Kernbereich der Regensburger Altstadt.

Neben der Verbesserung der Barrierefreiheit und Anfahrt für die Busse, sollen diese Bereiche auch in ihrer Aufenthaltsqualität deutlich aufgewertet werden, um sie zu attraktiven und sicheren Orten für alle Verkehrsteilnehmenden zu entwickeln.

EMIL (kostenfreier Altstadtbus)

Mit dem Einsatz des emissionsfreien emil-Busses bietet die Stadt Regensburg bereits eine umweltfreundliche, innovative und bereits kostenfreie Mobilitätslösung für die Altstadt an.

Der elektrisch betriebene Kleinbus ermöglicht eine komfortable Erschließung des Stadtzentrums sowie des Unteren Wöhrd-Parkplatzes und verbindet zentrale Haltepunkte innerhalb der Altstadt miteinander. In Verbindung mit Park+Ride Angeboten - zur Mobilitätsdrehscheibe Unterer Wöhrd – bietet der EMIL bereits eine attraktive Alternative. So ist es für Besucherinnen und Besucher, Arbeitnehmer oder Hotelgäste einfacher, ihr Fahrzeug außerhalb der Altstadt sicher abzustellen und klimafreundlich und bequem ins Zentrum kostenfrei zu gelangen.

Fokusraum: Am Weinmarkt

Um seine Aufenthaltsqualität zu steigern und gleichzeitig den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) besser einzubinden, ist eine umfassende Aufwertung des Platzes mit integrierter Haltestelleninfrastruktur geplant. Die gestalterische Aufwertung des Platzes umfasst die Pflanzung von Bäumen, die Schaffung von Grüninseln sowie den Einsatz hochwertiger Materialien im Bereich der Bodenbeläge und Möblierung. Sitzgelegenheiten, Wasser- oder Lichtelemente erhöhen die Aufenthaltsqualität und fördern die soziale Nutzung des Raumes. Zudem soll der Platz flexibel nutzbar bleiben – beispielsweise für Wochenmärkte, Veranstaltungen oder Außengastronomie. Der Kfz-, ÖPNV und Lieferverkehr bleibt weiterhin möglich.



Abb. 71: Derzeitiger Platz Am Weinmarkt

Durch bauliche Maßnahmen und Gestaltungselemente soll das straßenbegleitende Parken auf der Südseite reduziert und stattdessen werden Begrünungen und Sitzgelegenheiten errichtet.

Ein wesentliches Element ist die Einrichtung einer modernen, barrierefreien ÖPNV-Haltestelle. Überdachte Wartezeiten mit Sitzmöglichkeiten, digitale Fahrgastinformationen in Echtzeit sowie taktile Leitelemente ermöglichen eine komfortable und inklusive Nutzung für alle Bevölkerungsgruppen. Die Haltestelle wird darüber hinaus mit Fahrradabstellanlagen, Sharing-Angeboten und einer multimodalen Orientierung ausgestattet, um den Umstieg auf nachhaltige Mobilitätsformen zu erleichtern. Langfristiges Ziel ist, den Weinmarkt zu einem lebendigen, attraktiven und klimafreundlichen Platz weiterzuentwickeln. Die enge Verknüpfung von Aufenthaltsqualität, nachhaltiger Mobilität und funktionalem Design leistet einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätswende und zur Stärkung des öffentlichen Raums.



Abb. 72: Zielmaßnahme & Vision Am Weinmarkt



Abb. 73: Zielmaßnahme & Vision Am Weinmarkt (Stadtplanungsamt)

Umsetzungshorizont: Maßnahmen im ÖPNV

Maßnahme	Ziel	Lokalisierung	Umsetzungszuständigkeit	Umsetzungszeitraum
Ausweisung von Busspuren und Busvorrangschaltung	Verbesserung der Busbeschleunigung	Gesamtes Gebiet	Amt für öffentliche Ordnung/Straßenverkehr	Kurzfristig (2025-2026)
Taktverdichtung auf stark frequentierten Linien	Reduktion von Ziel- und Quellverkehren mit dem Auto	Gesamtes Gebiet	Stadtplanungsamt	Kurzfristig (2025-2026)
Barrierefreie Ausstattungen	Sicherstellung der Barrierefreiheit und Erreichbarkeit der Altstadt	Gesamtes Stadtgebiet, insb. A7, A20, A27a, E1-E3, E10, E17, F2, H3c, I4	Tiefbauamt	Kurzfristig (2025-2026)
Verbesserung der Echtzeit-Information (Anzeigetafeln)	Reduktion von Ziel- und Quellverkehren mit dem Auto	Gesamtes Gebiet	Stadtplanungsamt	Kurzfristig (2025-2026)
Optimierung der Ticketangebote (z. B. Vereinheitlichung der P&R Tarife, analog Jahnstadion - niedrighschwelliger Tarif)	Reduktion von Ziel- und Quellverkehren mit dem Auto	Gesamtes Gebiet	Stadtplanungsamt, ÖPNV-Aufgabenträger	Kurzfristig (2025-2026)
Marketingkampagnen zur Fahrgastgewinnung	Reduktion von Ziel- und Quellverkehren mit dem Auto	Gesamtes Gebiet	Stadtplanungsamt, Stadtmarketing Regensburg	Kurzfristig (2025-2026)
Ausbau von Sicherheits- und Servicepersonal	Reduktion von Ziel- und Quellverkehren mit dem Auto	Gesamtes Gebiet	Stadt Regensburg	Kurzfristig (2025-2026)
Barrierefreier Ausbau von Haltestellen	Sicherstellung der Barrierefreiheit und Erreichbarkeit der Altstadt	Gesamtes Gebiet, insb. A7, A20, A27a, E1-E3, E10, E17, F2, H3c, I4	Tiefbauamt	Mittelfristig (bis 2030)

Umsetzungshorizont: Maßnahmen im ÖPNV

Maßnahme	Ziel	Lokalisierung	Umsetzungs- zuständigkeit	Umsetzungszeit- raum
Busflotten modernisieren (z. B. auf E-Antrieb umstellen)	Reduktion von Ziel- und Quellverkehren mit dem Auto	Gesamtes Gebiet	ÖPNV-Aufgabenträger	Mittelfristig (bis 2030)
Busbeschleunigung umsetzen (eigene Fahrstreifen, Vorrangschaltung an Ampeln)	Verbesserung der Busbeschleunigung	Gesamtes Gebiet	Stadtplanungsamt	Mittelfristig (bis 2030)
Multimodale Verknüpfungspunkte schaffen (Bike+Ride, Park+Ride, Sharing-Angebote an Haltestellen)	Förderung des intermodalen Umstiegs	Gesamtes Gebiet	Stadtplanungsamt	Mittelfristig (bis 2030)
Routenoptimierung und Netzausbau (bessere Anbindung von Außenbezirken)	Reduktion von Ziel- und Quellverkehren mit dem Auto	Gesamtes Gebiet	Stadtplanungsamt, ÖPNV-Aufgabenträger	Mittelfristig (bis 2030)
Bauliche Umgestaltungen Straßenräumen für die Busbeschleunigung	Verbesserung der Busbeschleunigung	Gesamtes Gebiet	Tiefbauamt	Langfristig (bis 2035)
Umbau von zentralen Knotenpunkten (z.B. Arnulfsplatz)	Umgestaltung zentraler Knotenpunkte	Gesamtes Gebiet	Tiefbauamt	Langfristig (bis 2035)
Systemdigitalisierung (dynamische Verkehrslenkung)	Reduktion von Ziel- und Quellverkehren mit dem Auto	Gesamtes Gebiet	Stadtplanungsamt, ÖPNV-Aufgabenträger	Langfristig (bis 2035)
Verknüpfung mit Stadtentwicklung (ÖPNV als Rückgrat neuer Wohn- und Gewerbegebiete)	Förderung von Stadtentwicklungszielen	Gesamtes Gebiet	Stadtplanungsamt	Langfristig (bis 2035)

4.6 Logistik-, Liefer- und Wirtschaftsverkehr in der Altstadt

Die Altstadt von Regensburg stellt als historisch gewachsene Innenstadt besondere Anforderungen an den Logistik-, den Liefer- und Wirtschaftsverkehr. Der Lieferverkehr bildet die Grundlage für eine funktionierende Versorgung, wirtschaftliche Stabilität und die Lebensqualität im historischen Stadtkern sowie Randbereichen.

Zahlreiche Einzelhandelsgeschäfte, Gastronomiebetriebe, Dienstleister, Arztpraxen und Handwerksunternehmen sind auf eine regelmäßige und zuverlässige Belieferung angewiesen. Nur so können sie ihre Waren anbieten, Dienstleistungen erbringen und Kunden versorgen. Ein reibungsloser Lieferverkehr sichert somit direkt und indirekt viele Arbeitsplätze, trägt zur wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Altstadt bei und ist in Zeiten des Online-Handels notwendig.

Zudem ermöglicht der Lieferverkehr die Aufrechterhaltung der Nutzungsvielfalt im Stadtkern. Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeitangebote existieren hier oft in enger Nachbarschaft.

Diese Mischung ist ein wesentliches Merkmal lebenswerter Städte und sie funktioniert nur, wenn auch wirtschaftliche Aktivitäten praktikabel und weiterhin bestehen bleiben.

Drei zentrale Maßnahmen bilden den Rahmen für den Logistik-/Liefer- und Wirtschaftsverkehr in der Altstadt:

- Sicherung und Optimierung der Warenlieferungen für Gewerbetreibende, private Personen und Lieferanten durch Lieferzeiten
- Ausweisung & Markierung von Ladebereichen (Ladezonen)
- Einrichtung von Paketstationen und Pakethubs

Sicherung und Optimierung der Warenlieferungen für Gewerbetreibende, Private und Lieferanten

Um die Warenlogistik weiterhin verlässlich und rechtssichergewährleisten zu können, werden die bestehenden Lieferzeiten in der Regensburger Altstadt gezielt optimiert. Konkret ist vorgesehen, das morgendliche Lieferzeitfenster geringfügig zu verlängern:

- Lieferanten und Zustelldienste sollen künftig die Möglichkeit erhalten, ihre Waren zwischen 06:00 Uhr und 11:00 Uhr (bisher 10:30 Uhr) innerhalb des desfestgelegten Zeitfensters anzuliefern.

Damit wird den veränderten Anforderungen im Lieferverkehr sowie dem erhöhten Liefervolumen, insbesondere durch den Online-Handel Rechnung getragen.

- Das abendliche Zeitfenster von 17:30 Uhr bis 19:30 Uhr bleibt unverändert bestehen (Rücksicht auf Gastro & Anwohner)

Ziele im Handlungsfeld Logistik-/Liefer- und Warenverkehr

- **Sicherung und Optimierung der Warenlieferungen** – für Gewerbetreibende, private Personen und Lieferdienste
- **Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses** – beim Be- und Entladen
- **Schaffung verbesserter Rahmenbedingungen** – für Liefer- und Ladezonen sowie Anlieferprozesse

Abb. 74: Ziele im Handlungsfeld Logistik-/Liefer- & Warenverkehr

Durch diese klaren Regelungen wird einerseits Planungssicherheit für die Lieferanten geschaffen, andererseits bleibt der Schutz der Fußgängerzone als attraktiver Aufenthaltsraum gewährleistet.

Ausweisung und Markierung von Ladebereichen

Ein weiterer wichtiger Baustein zur Optimierung des Lieferverkehrs in der Altstadt von Regensburg ist die gezielte Ausweisung und Markierung von Ladebereichen (Infobox: Ladebereich). Speziell ausgewiesene Bereiche zum Be- und Entladen bieten eine Vielzahl von Vorteilen für den Liefer- und Wirtschaftsverkehr, denn gerade in Bereichen mit hohem Verkehrsaufkommen sind sie ein wesentliches Element für einen funktionierenden, effizienten und konfliktfreien Wirtschaftsverkehr.

Ein wesentlicher Vorteil ist die Vermeidung von Behinderungen im fließenden Verkehr. Ohne klar definierte Ladebereiche halten Lieferfahrzeuge häufig in zweiter Reihe, auf Radwegen oder in Halteverboten. Das führt nicht nur zu gefährlichen Situationen, sondern auch zu Verzögerungen im gesamten Straßenraum. Ladezonen schaffen hier eine klare Struktur und tragen zur Verkehrssicherheit und Entlastung des städtischen Verkehrs bei.

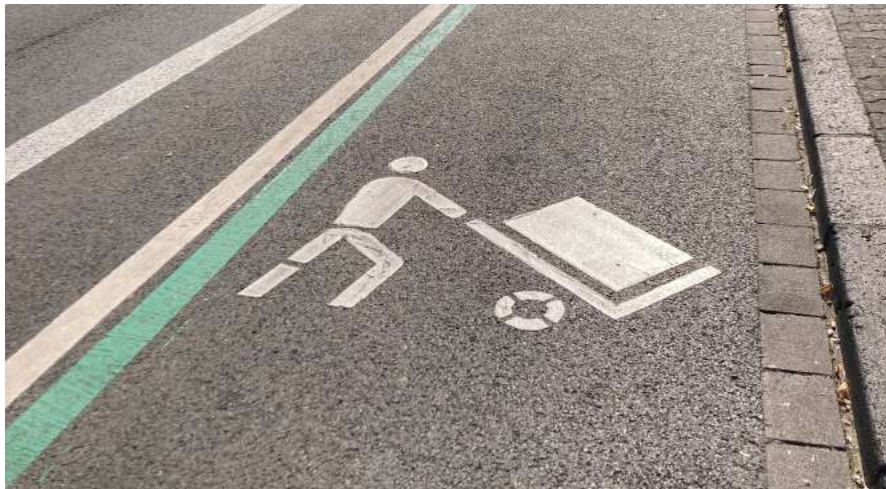


Abb. 75: Beispiel Ladebereich (Ladezone in Düsseldorf)

Zudem ermöglichen Ladezonen eine effiziente und planbare Belieferung von Gewerbebetrieben, Gastronomie und Einzelhandel mit möglichst kurzen Wegen vom Fahrzeug zum Geschäft,

ausreichend Platz für den Umschlag von Waren und verbessern die Arbeitsbedingungen und sparen Zeit – ein entscheidender Faktor im Logistikalltag. Insgesamt leisten Ladezonen einen wichtigen Beitrag zu einem reibungslos funktionierenden Stadtverkehr, der sowohl die Bedürfnisse des Wirtschaftsverkehrs als auch die der übrigen Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt.

Insgesamt sollen 48 separate Ladebereiche im Innenstadtgebiet neu ausgewiesen werden. Ein Ladebereich hat hierbei jeweils eine Länge bis maximal 20m (dies entspricht ca. 4 KFZ-Stellplätzen).

Ladebereich

Mit der Einrichtung von Ladebereichen wird das Ziel verfolgt, die Sicherung und Optimierung der Warenlieferungen für Gewerbetreibende, private Personen und Lieferanten zu ermöglichen und dadurch das „Parken in zweiter Reihe“ zu verhindern. Die Nutzung von Ladebereichen ist vorrangig für KEP-Dienste (Kurier-Express-Paketdienste) und bei Bedarf für Handwerker und Pflegedienste möglich. Zudem wurde mit der Novellierung der StVO im Jahr 2024 das neue Verkehrszeichen „Ladebereich“ eingeführt, welches das Halten und Parken nur zum Be- und Entladen erlaubt.

Best Practice

Städte wie München, Berlin oder auch Köln haben bereits erfolgreich mit der Ausweisung von Ladebereichen begonnen. Dabei variieren diese in ihrer Ausgestaltung (farbliche Markierung), Dimensionierung (15 m oder bis zu 21 m im Idealfall) und der Freigabe für weitere Dienstleistungen, wie z. B. Handwerker und soziale Dienste.

Abb. 76: Infobox Ladebereich (Ladezone)

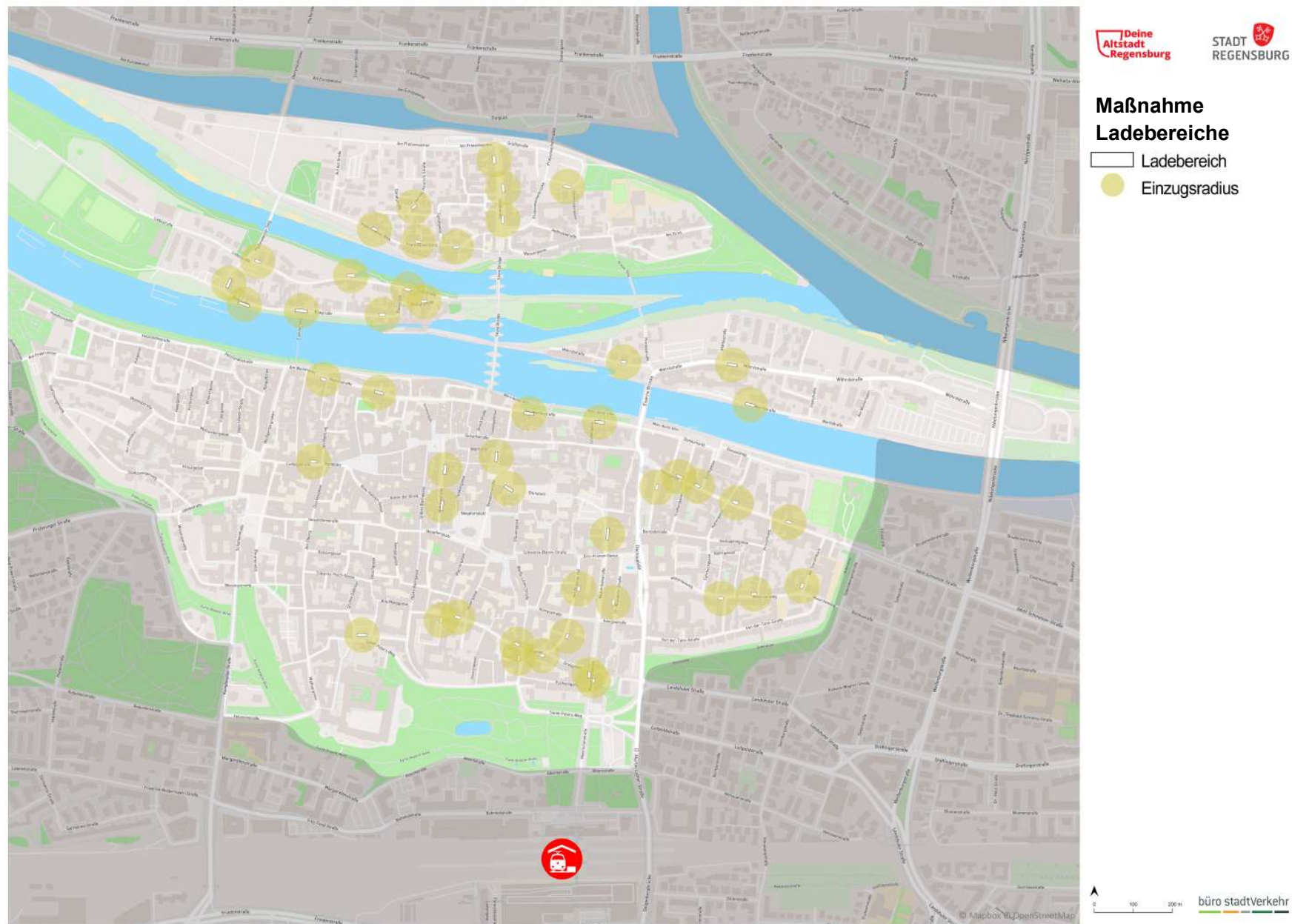


Abb. 77: Maßnahmenkarte Ladebereich (Ladezone)

Innerhalb des Innenstadtbereichs sind drei Gestaltungsvorschläge zur Ausweisung und Markierung von Ladebereichen vorgesehen. Diese berücksichtigen insbesondere den sensiblen Umgang mit dem Welterbestatus und passen sich an die jeweilige städtebauliche Situation und das Gebiet an:

- Altstadtzentrum (Welterbekernzone): Markierung der Ladebereiche durch unauffällige Metallscheiben im Bodenbelag, um das historische Stadtbild weitgehend zu erhalten
- Altstadt (innerhalb der Altstadt, außerhalb des Kerns): Verwendung von farblich abgesetzten Pflastersteinen zur deutlichen, aber gestalterisch angepassten Kennzeichnung der Ladebereiche
- Außerhalb (der Welterbezone): Klassische Straßenmarkierungen zur klaren und gut sichtbaren Ausweisung der Ladebereiche

Errichtung von Paketstationen

Paketstationen bieten in der historischen Altstadt von Regensburg sowie der Donauinseln eine praktische und zugleich stadtverträgliche Lösung für den wachsenden Paketbedarf. Durch die Bündelung von Paketsendungen an zentralen Stationen kann die Zahl der Zufahrten deutlich reduziert werden. Das führt zu weniger Verkehr, geringerer Lärmbelastung, weniger Emissionen und schützt die Bausubstanz durch eine Reduzierung der Fahrten. In Regensburg werden Paketstationen im Rahmen des Pilotprojekts „One-Stop-Box DHL“ geschaffen. Diese bieten den Bewohnern die Möglichkeit ihre Pakete unabhängig von den Zustellzeiten der Paketdienste abzuholen. Das erhöht die Flexibilität im Alltag und ist besonders hilfreich in Altstadtlagen mit hohem Tourismusanteil oder wechselnden Nutzungsstrukturen. Auch der lokale Einzelhandel kann profitieren, denn die „One-Stop-Boxen“ lassen sich mit Click-&-Collect-Angeboten kombinieren oder durch lokale Zustellservices nutzen. So entstehen moderne und bürgernahe Logistiklösungen, die den stationären Handel stärken.

Nicht zuletzt lassen sich Paketstationen auch gestalterisch in das historische Umfeld integrieren, beispielsweise durch passende

Materialien oder eine unauffällige Platzierung. Abstimmungen hierzu sind mit den lokalen Anbietern und Versanddienstleistern bereits erfolgt. Dadurch bleiben Paketstationen funktional, ohne das Stadtbild zu stören.

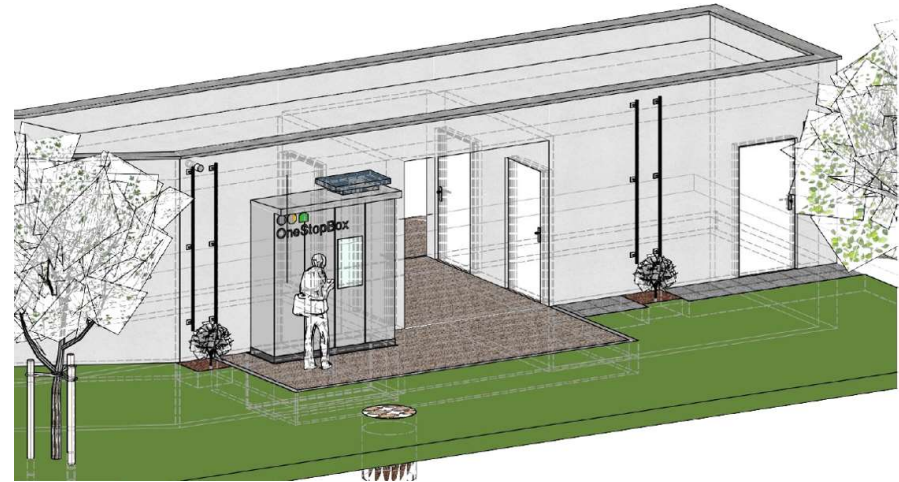


Abb. 78: Beispiele für Paketstationen (DHL)

Umsetzungshorizont: Maßnahmen im Liefer-, Logistik und Warenverkehr

Maßnahme	Ziel	Lokalisierung	Umsetzungs-zuständigkeit	Umsetzungszeit-raum
Ausweitung der Lieferzeiten bis zukünftig 11:00 Uhr (Bisher: 06:00 - 10:30 & 17:30 - 19:30)	Sicherung und Optimierung der Warenlieferungen	In Fußgängerzonenbereichen	Amt für öffentliche Ordnung/Straßenverkehr	Kurzfristig (2025-2026)
Einrichtung von Ladebereichen mit klarer Beschilderung und konsequenter Überwachung	Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses	A7, A15, A19-A20, A35, B8-B9, B14b, B22, C3, C6-C7, C8c, C11a, C14, D14b-D15a, E2, E34, F2, F4, H3a, H3c, H7, I1b, I7, I10, I15, I17, I19, J1c, J2c, J4,	Amt für öffentliche Ordnung/Straßenverkehr	Kurzfristig (2025-2026)
Ausweisung neuer Paket-Hubs/Paketstationen im Altstadtgebiet für DHL & AMAZON (Mikro-Hubs zur Bündelung von Lieferverkehren)	Sicherung und Optimierung der Warenlieferungen	Gesamtes Gebiet	Stadtplanungsamt	Kurzfristig (2025-2026)
Sondergenehmigungen (begründete Ausnahmefälle): für Handwerker, Soziale Dienste sowie Umzüge und Behindertenausweise für Befahrungen	Sicherung und Optimierung der Warenlieferungen	-	Amt für öffentliche Ordnung und Verkehr	Kurzfristig (2025-2026)
Dialog mit lokalen Unternehmen zur Bedarfsabfrage und Akzeptanzsteigerung	Sicherung und Optimierung der Warenlieferungen	Gesamtes Gebiet	Stadtplanungsamt	Kurzfristig (2025-2026)

Umsetzungshorizont: Maßnahmen im Liefer-, Logistik und Warenverkehr

Maßnahme	Ziel	Lokalisierung	Umsetzungs- zuständigkeit	Umsetzungszeit- raum
Sicherung und Optimierung der Warenlieferungen für Gewerbetreibende, Private und Lieferdienste	Sicherung und Optimierung der Warenlieferungen	Gesamtes Gebiet	Stadtplanungsamt	Kurzfristig (2025-2026)
Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses beim Be- und Entladen	Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses	Gesamtes Gebiet	Stadtplanungsamt	Kurzfristig (2025-2026)
Förderung emissionsfreier und kleinerer Lieferfahrzeuge (E-Transporter und E-Lastenräder)	Schaffung verbesserter Rahmenbedingungen	Gesamtes Gebiet	Stadtplanungsamt	Mittelfristig (bis 2030)
Anpassung von Zufahrtsregelungen für barrierefreie, umweltfreundliche oder kleinere Lieferfahrzeuge	Schaffung verbesserter Rahmenbedingungen	Gesamtes Gebiet	Amt für öffentliche Ordnung und Verkehr	Mittelfristig (bis 2030)
Optimierung der Straßeninfrastruktur für Wirtschaftsbetriebe (z. B. Wendeplätze, Ladebuchten)	Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses	Gesamtes Gebiet	Stadtplanungsamt	Mittelfristig (bis 2030)
Förderung neuer kooperativer Logistikmodelle (gemeinsame Nutzung von Verteilzentren und/oder Fahrzeugflotten)	Schaffung verbesserter Rahmenbedingungen	Gesamtes Gebiet	Stadtplanungsamt	Mittelfristig (bis 2030)

Umsetzungshorizont: Maßnahmen im Liefer-, Logistik und Warenverkehr

Maßnahme	Ziel	Lokalisierung	Umsetzungs-zuständigkeit	Umsetzungszeit-raum
Innenstadtnahe Logistikzentren (City-Logistik-Depots) zur Feinverteilung auf der "letzten Meile"	Sicherung und Optimierung der Warenlieferungen	Gesamtes Gebiet	Stadtplanungsamt	Langfristig (bis 2035)
Automatisierte oder teilautomatisierte Logistiksysteme (z. B. Paketdrohnen, autonome Lieferfahrzeuge)	Schaffung verbesserter Rahmenbedingungen	Gesamtes Gebiet	Stadtplanungsamt	Langfristig (bis 2035)
Vollintegration des Lieferverkehrs in die Mobilitätsmanagementsysteme (digitale Routenführung in Echtzeit)	Schaffung verbesserter Rahmenbedingungen	Gesamtes Gebiet	Stadtplanungsamt	Langfristig (bis 2035)
Stadtweite emissionsfreie Logistikzonen einführen („Zero Emission Zones“)	Schaffung verbesserter Rahmenbedingungen	Gesamtes Gebiet	Stadtplanungsamt	Langfristig (bis 2035)

4.7 Multi- und Indermodal in der Altstadt

Die Erschließung der Altstadt stellt eine besondere Herausforderung dar: Enge Straßen, hoher Fußgängeranteil und begrenzter Raum treffen auf vielfältige Mobilitätsbedürfnisse.

Eine zukunftsorientierte Lösung liegt hierbei in der multi- und intermodalen Verkehrsanbindung, die verschiedene Verkehrsträger intelligent verknüpft und flexible Wege in der Regensburger Altstadt ermöglicht – ohne auf das eigene Auto angewiesen zu sein.

Multimodalität bedeutet, dass Reisende hierbei zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln wählen können: ÖPNV, Fahrrad, E-Scooter, Carsharing, aber auch Park-and-Ride-Angebote.

Für die Altstadt ergeben sich daraus zahlreiche Vorteile. Zunächst wird der motorisierte Individualverkehr deutlich reduziert, was nicht nur die Verkehrsbelastung, sondern auch Emissionen und Lärm verringert – ein bedeutender Beitrag zur Luftreinhaltung und Lebensqualität im historischen Stadtraum. Gleichzeitig wird der vorhandene Verkehrsraum effizienter genutzt: Stellflächen und Straßen können zugunsten von Aufenthalts- und Grünflächen umgewidmet werden, was die Attraktivität der Regensburger Altstadt zusätzlich erhöht.

Auch wirtschaftlich ist die multimodale Erschließung ein Gewinn. Eine bessere erreichbare Altstadt – ohne Staus, Parkplatzsuche oder Abgase – ziehen mehr Besucher an, wovon Handel, Gastronomie und Kultur gleichermaßen profitieren. Durch moderne Mobilitätsstationen, digitale Informationssysteme und kurze Wege zwischen den Verkehrsmitteln entsteht ein komfortables, zeitgemäßes Mobilitätsangebot, das die Lebensqualität insgesamt verbessert.

Darüber hinaus bietet die inter- und multimodale Vernetzung Vorteile in Bezug auf soziale Teilhabe und Gerechtigkeit. Menschen ohne eigenes Auto – etwa Jugendliche, ältere Menschen oder Haushalte mit geringem Einkommen – erhalten durch barrierefreie und gut verknüpfte Angebote einen gleichberechtigten Zugang zur Innenstadt. Die Regensburger Altstadt wird somit inklusiver und vielfältiger nutzbar.

Nicht zuletzt stärkt ein vielfältiges, flexibles Verkehrssystem auch die Resilienz gegenüber Krisen, denn in Zeiten von Pandemien, Energieengpässen oder Klimawandel ist ein gut vernetzter Mobilitätsmix anpassungsfähiger und robuster als eine einseitige Ausrichtung auf das Auto. Zudem sind inter- und multimodale Projekte häufig förderfähig und können durch z.B. durch Landes-, Bundes- oder EU-Programme finanziell unterstützt werden.

Insgesamt trägt die multi- und intermodale Erschließung somit entscheidend zur nachhaltigen Stadtentwicklung bei – sie stärkt den Umweltverbund, erhöht die Aufenthaltsqualität und sorgt dafür, dass die Regensburger Altstadt als lebendiger, lebenswerter und gut erreichbarer Ort für alle Generationen erhalten bleibt.

Intermodalität geht hierbei noch einen Schritt weiter, denn hierbei werden mehrere Verkehrsmittel innerhalb einer Wegstrecke kombiniert, etwa mit dem Auto zum Stadtrand, weiter mit der Straßenbahn, und die letzten Meter zu Fuß oder per Leihfahrrad.

Die Integration von Mobilitäts- und Sharingstationen bildet somit den Rahmen für Multi- und Intermodalität in der Regensburger Altstadt.

Für die Altstadt bedeutet das:

- attraktive Umsteigepunkte an den Stadträndern, z. B. mit Park-and-Ride-Anlagen, Leihrädern oder E-Scootern
- gut angebundene Haltestellen des ÖPNV in direkter Nähe zum Altstadtkern
- fahrradfreundliche Wege und sichere Abstellmöglichkeiten.
- digital vernetzte Mobilitätsangebote, etwa durch Apps, die Echtzeitinformationen, Routenplanung und Buchung kombinieren

Die vernetzte Mobilität reduziert somit den motorisierten Individualverkehr im sensiblen Altstadtbereich, entlastet die Infrastruktur, verbessert die Luftqualität und erhöht die Aufenthaltsqualität in der Altstadt.

Gleichzeitig bleibt die Erreichbarkeit für alle Bevölkerungsgruppen gewährleistet – komfortabel, flexibel und klimafreundlich.

Ziele im Handlungsfeld Multi- und Intermodalität

- **Verbesserung der Erreichbarkeit und Verknüpfung von Verkehrsmitteln** – für eine flexible, flächendeckende und bedarfsgerechte Mobilität
- **Ausbau von Mobilitätsstationen** – als zentrale Orte für ÖPNV, Rad, Sharing und Fußverkehr
- **Schaffung attraktiver Umstiegsangebote** – zwischen Auto, Fahrrad, ÖPNV und Fußverkehr

Abb. 79: Ziele im Handlungsfeld Multi- und Intermodalität

Mobilitäts- und Sharingstationen

Mobilitätsstationen verfolgen das Ziel, verschiedene Verkehrsmittel an einem zentralen Ort sinnvoll miteinander zu verknüpfen.

Sie ermöglichen eine einfache, umweltfreundliche und flexible Mobilität, die sich an den Bedürfnissen der Menschen orientiert und den Umstieg vom eigenen Auto erleichtert.

Neben der Nutzung von eigenen Verkehrsmitteln und dem ÖPNV an Mobilstationen, bedarf es auch an Sharing-Angeboten, wie E-Scooter, (E-Fahrräder, Carsharing und Lastenräder). Auch weitergehende Angebote wie E-Ladesäulen, Fahrradreparatursets, Paketstationen und Mitfahrgelegenheiten können integriert werden.

Ein weiteres Ziel ist die Verbesserung der Erreichbarkeit, insbesondere in Kernbereichen der Altstadt oder Quartieren, die bislang schlecht an den öffentlichen Verkehr angebunden sind.

Mobilitätsstationen bieten hier wohnortnahe Alternativen, die den Alltag erleichtern sei es für den Arbeitsweg, Erledigungen oder Freizeitfahrten.

Auch touristisch und wirtschaftlich haben Mobilitätsstationen eine wichtige Funktion, denn sie machen die Innenstadt besser erreichbar, ohne sie mit zusätzlichem Verkehr zu belasten.

Besucher finden somit moderne Mobilitätsangebote auf einen Blick. Dahingehend ist auch die digitale Infrastruktur für Mobilstationen wichtig. Buchung und Bezahlung sollen nicht fragmentiert, sondern gebündelt abzuwickeln sein.

Eine zentrale Funktion übernimmt dabei die Mobilitätsdrehscheibe Unterer Wöhrd (P+R) sowie weitere Parkplätze/-häuser innerhalb und außerhalb der Altstadt. Am Unteren Wöhrd haben Nutzerinnen und Nutzer die Möglichkeit, ihr Fahrzeug außerhalb der Innenstadt abzustellen und auf verschiedenen Wegen in die Altstadt zu gelangen (z.B. Emil oder weiteren vorhandenen Sharing-Angeboten) – siehe nachfolgende Darstellung als Beispiel einer Mobilitätsstation.



Abb. 80: Bsp. Mobilpunkt Am Wilhelmplatz Kiel (Mobilitätswende Kiel)

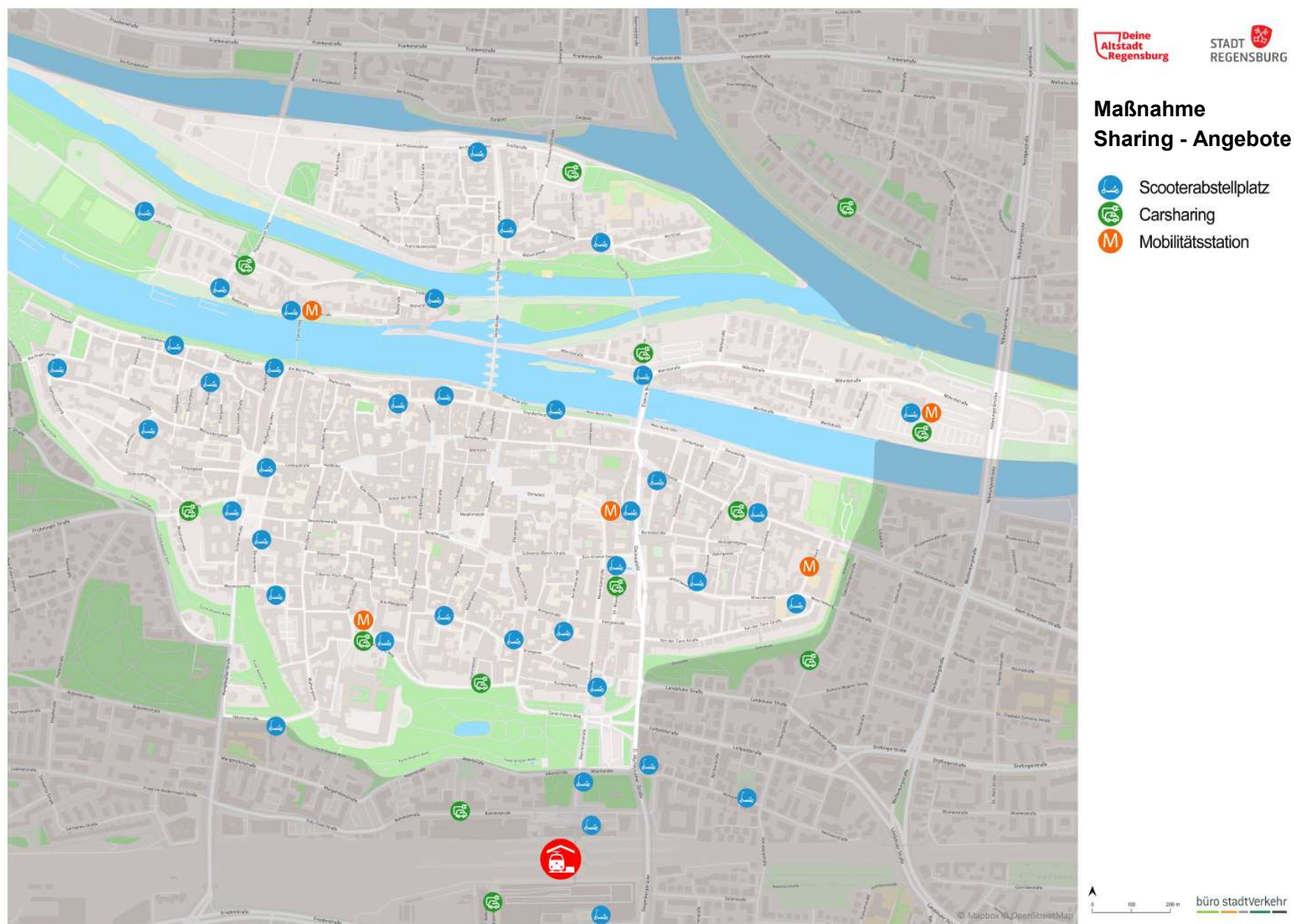


Abb. 81: Maßnahmen im Sharing

Umsetzungshorizont: Maßnahmen in der Inter- und Multimodalität

Maßnahme	Ziel	Lokalisierung	Umsetzungszuständigkeit	Umsetzungszeitraum
Bestehende Infrastruktur bündeln (neue Fahrradabstellanlagen, ÖPNV-Infos, E-Scooter-Stände koordinieren)	Ausbau von Mobilstationen	A19, A22a, B8, B14b, C6, C7, C11a, C12, C14, D14b, D15a, E1, E34, F2, H11, I4, I17, J4	Stadtplanungsamt	Kurzfristig (2025-2026)
Kommunikation und gesamte Wegweisung verbessern (Leitsysteme, digitale Karten, Beschilderung)	Verbesserung der Erreichbarkeit und Verknüpfung von Verkehrsmitteln	Gesamtes Gebiet	Stadtplanungsamt	Kurzfristig (2025-2026)
Kooperation mit Sharing-Anbietern für Pilotprojekte	Schaffung attraktiver Umstiegsangebote	-	Stadtplanungsamt	Kurzfristig (2025-2026)
Bewusstseinskampagnen zur Nutzung intermodaler Angebote starten	Schaffung attraktiver Umstiegsangebote	-	Stadtplanungsamt, Stadtmarketing Regensburg	Kurzfristig (2025-2026)
Weitere Standorte für Mobilitätsstationen identifizieren im gesamten Stadtgebiet (an Knotenpunkten, ÖPNV-Haltestellen, Parkplätzen etc.)	Ausbau von Mobilstationen	Gesamtes Gebiet	Stadtplanungsamt	Mittelfristig (bis 2030)
Digitale Plattform für vernetzte Mobilität einführen (Routenplanung, Buchung, Bezahlung)	Verbesserung der Erreichbarkeit und Verknüpfung von Verkehrsmitteln	-	Stadtplanungsamt, ÖPNV-Aufgabenträger	Mittelfristig (bis 2030)

Umsetzungshorizont: Maßnahmen in der Inter- und Multimodalität

Maßnahme	Ziel	Lokalisierung	Umsetzungszuständigkeit	Umsetzungszeitraum
Intermodale Tarifmodelle entwickeln (Kombination ÖPNV mit P&R + Bike-/Carsharing)	Schaffung attraktiver Umstiegsangebote	-	ÖPNV-Aufgabenträger	Mittelfristig (bis 2030)
P+R-Plätze multimodal aufwerten (Bike- und E-Carsharing)	Schaffung attraktiver Umstiegsangebote	H11	Stadtplanungsamt	Mittelfristig (bis 2030)
Altstadt-Zufahrten verknüpfen mit alternativen Mobilitätsformen (Shuttle, Lastenräder)	Schaffung attraktiver Umstiegsangebote	Gesamtes Gebiet	Stadtplanungsamt	Mittelfristig (bis 2030)
Stadtweites Gesamtnetz an Mobilitätsstationen auch in Stadtquartieren	Ausbau von Mobilstationen	A24, B14b, E34, H11, J4	Stadtplanungsamt	Langfristig (bis 2035)
Vollständige Integration in Verkehrs- und Stadtplanung (intermodale Achsen, autofreie Zonen)	Verbesserung der Erreichbarkeit und Verknüpfung von Verkehrsmitteln	Gesamtes Gebiet	Stadtplanungsamt	Langfristig (bis 2035)
Automatisierung und KI-gestützte Verkehrslenkung (nahtlose Mobilitätsketten)	Verbesserung der Erreichbarkeit und Verknüpfung von Verkehrsmitteln	Gesamtes Gebiet	Stadtplanungsamt	Langfristig (bis 2035)
Multimodale Mobilität als Standard im Alltag verankern (Bildungs- und Mobilitätsprogramme)	Schaffung attraktiver Umstiegsangebote	Gesamtes Gebiet	Stadtplanungsamt	Langfristig (bis 2035)
Rückbau von Parkflächen zugunsten multimodaler Angebote	Schaffung attraktiver Umstiegsangebote	Gesamtes Gebiet	Tiefbauamt	Langfristig (bis 2035)

4.8 In der Altstadt verweilen

Die Erhöhung der Aufenthaltsqualität ist ein zentrales Ziel der Stadtplanung und -entwicklung in Regensburg. Besonders in der historischen Altstadt steht dabei der Mensch im Mittelpunkt, vor allem jene, die zu Fuß unterwegs sind: Bewohner, Besucher sowie Touristen.

Durch gezielte Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und -lenkung, Umgestaltung von Straßenräumen und Begrünung von Plätzen sollen öffentliche Räume attraktiver, sicherer und lebenswerter gestaltet werden. Die geplante Altstadterschließung eröffnet hierbei vielfältige Möglichkeiten, zentrale Bereiche vom Autoverkehr zu entlasten und neue Aufenthaltsräume zu schaffen.

Die Umwandlung von Straßen in Fußgängerzonen, Wohnverkehrsstraßen oder verkehrsberuhigte Bereiche schafft mehr Raum für Begegnung, Kultur und Freizeit. Dabei wird besonderer Wert auf die Integration von Grünflächen, die Schaffung multifunktionaler Plätze und den Erhalt des historischen Stadtbildes gelegt. So entsteht in Regensburg eine lebenswerte Innenstadt, die Tradition und Moderne auf gelungene Weise verbindet und den öffentlichen Raum als Ort der Begegnung und Erholung neu erlebbar macht.

Zwei zentrale Maßnahmen bilden den Rahmen für eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Altstadt:

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Umwandlung der Straßenräume und Plätze
- Stärkung der kulturellen und sozialen Nutzung

Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Umwandlung der Straßenräume und Plätze

Ein zentraler Ansatz zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität in Regensburg ist die gezielte Umwandlung und Umnutzung von Straßen und Plätzen. Durch die Schaffung von Fußgängerzonen und verkehrsberuhigte Bereiche werden zentrale Bereiche der Altstadt vom

Autoverkehr befreit und in attraktive Aufenthaltsräume für zu Fuß Gehende und Radfahrende umgestaltet (siehe Fokusraum: Obermünsterstraße).

Gleichzeitig sorgen klare Regelungen für den Lieferverkehr, wie zeitlich begrenzte Anlieferungen für eine funktionierende Erreichbarkeit.

Ziele im Handlungsfeld Aufenthaltsqualität

- **Erhöhung der Aufenthaltsqualität** – durch attraktive, barrierefreie und nutzerfreundliche öffentliche Räume
- **Stärkung der Altstadt als Lebens- und Begegnungsraum** – für Bewohner, Besucher und Gäste
- **Berücksichtigung des UNESCO-Welterbes** – durch einen sensiblen Umgang mit dem historischen Stadtbild und öffentlichen Raum
- **Barrierefreiheit und soziale Inklusion stärken** – für die Teilhabe im öffentlichen Leben unabhängig von Alter und Mobilitätsbedürfnissen
- **Klimagerechte Gestaltung des öffentlichen Raumes** – für eine resiliente und grüne Stadt

Abb. 82: Ziele im Handlungsfeld Aufenthaltsqualität

Auch die Umwandlung bisher stark befahrener Durchgangsstraßen in Wohnverkehrsstraßen trägt wesentlich zur Verkehrsberuhigung bei. In diesen Bereichen wird der motorisierte Verkehr auf Anwohner, Lieferanten und bestimmte Dienstleister beschränkt, wodurch sichere und ruhige Wohnumfelder entstehen.

Für eine erfolgreiche Verkehrsberuhigung ist jedoch nicht nur Umwandlung und Umwidmung von Straßen, sondern auch eine gezielte Umgestaltung der Straßenräume und Plätze notwendig. Dazu gehören bauliche Maßnahmen wie die Verengung von Fahrbahnen, die Schaffung von Aufenthaltsbereichen, Sitz-

möglichkeiten, Begrünung sowie eine ansprechende Gestaltung der öffentlichen Räume.

Erst durch diese gestalterischen Eingriffe werden Straßen und Plätze zu lebendigen Orten der Begegnung, die zum Verweilen einladen und den Aufenthalt für alle Verkehrsteilnehmer deutlich aufwerten. Zusätzlich sorgen verkehrsberuhigte Bereiche dafür, dass der öffentliche Raum gleichberechtigt von zu Fuß Gehenden, Radfahrenden und dem motorisierten Verkehr genutzt werden kann.

Straßen und Plätze werden so gestaltet, dass sie nicht mehr vom Autoverkehr dominiert werden, sondern vor allem dem Aufenthalt, der Begegnung und der gemeinsamen Nutzung dienen.

Diese Maßnahmen tragen maßgeblich dazu bei, die Lebens- und Aufenthaltsqualität in Regensburg nachhaltig zu steigern.

Stärkung der kulturellen und sozialen Nutzung

Die Altstadt von Regensburg ist nicht nur ein historisches Zentrum, sondern auch ein bedeutender sozialer und kultureller Raum. Die Nutzung für kulturelle und soziale Zwecke stärkt die Identität, das Miteinander und die Lebensqualität der Stadtgesellschaft, denn gerade in Zeiten zunehmender Anonymität und Digitalisierung gewinnen physische Orte der Begegnung, des Austauschs und der gemeinsamen Erlebnisse wieder an Bedeutung.

Kulturelle Veranstaltungen, Märkte (auf dem Alten Kornmarkt, Dom- und Neupfarr- sowie Haidplatz) und Feste oder Musik im öffentlichen Raum beleben die Regensburger Altstadt auf vielfältige Weise. Sie schaffen niedrigschwellige Zugänge zu Kunst und Kultur, fördern die kreative Szene und stärken den städtischen Zusammenhalt. Solche Angebote laden zudem Menschen unterschiedlichster Herkunft, Altersgruppen und Interessen ein, denn sie machen die Stadt erlebbar und tragen zu ihrer Attraktivität bei. Ergänzend sind soziale Nutzungen wie Nachbarschaftstreffs, öffentliche Sitzbereiche, Bildungsangebote oder offene Räume für gemeinschaftliches Engagement identitätsstiftend. Sie machen die Altstadt zu einem Ort des Teilens und

der Mitgestaltung über rein kommerzielle oder touristische Funktionen hinaus.

Durch die Verbindung von Geschichte und Gegenwart, Alltag und Kultur wird die Regensburger Altstadt somit zu einem offenen, inklusiven Raum, der nicht nur besucht, sondern auch belebt wird.

Grün- und Freiraumgestaltung

Ein wichtiger Aspekt zur Aufwertung des öffentlichen Raums in Regensburg ist die gezielte Grün- und Freiraumgestaltung. Durch die Begrünung von Plätzen und Straßen sowie Entsiegelung wird das Stadtbild nicht nur optisch aufgewertet, sondern auch das Mikroklima nachhaltig verbessert.

Die Entsiegelung von Verkehrsflächen schafft dabei neue Versickerungsflächen und trägt zur Verbesserung der Luftqualität sowie der Kühlung von urbanen Bereichen bei. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund der notwendigen Klimaanpassungen von großer Bedeutung, da die Begrünung hilft die städtische Wärmeinselwirkung zu verringern und das Klima insgesamt angenehmer zu gestalten.

Bei der Umsetzung dieser Maßnahmen ist jedoch besonders darauf zu achten, dass das historische Stadtbild und das Welterbe Regensburgs nicht „verletzt“ werden. Die Steinernen Stadt und ihre einzigartige Architektur sollen durch die neuen Grünflächen und innovative Freiraumgestaltungen harmonisch ergänzt werden. Es gilt, den historischen Charakter der Stadt zu bewahren und gleichzeitig moderne, klimafreundliche Elemente in das Stadtbild zu integrieren.

Besonders an ausgewählten Stadtplätzen wie der Obermünsterstraße/Platz, dem Alten Kornmarkt und dem Emmeramsplatz sollen diese grünen Maßnahmen sichtbar umgesetzt werden, ohne die historische Struktur der Altstadt zu beeinträchtigen.

So entsteht eine gelungene Symbiose zwischen dem traditionellen Stadtbild und neuen nachhaltigen sowie zukunftsorientierten Lösungen für die Altstadt.

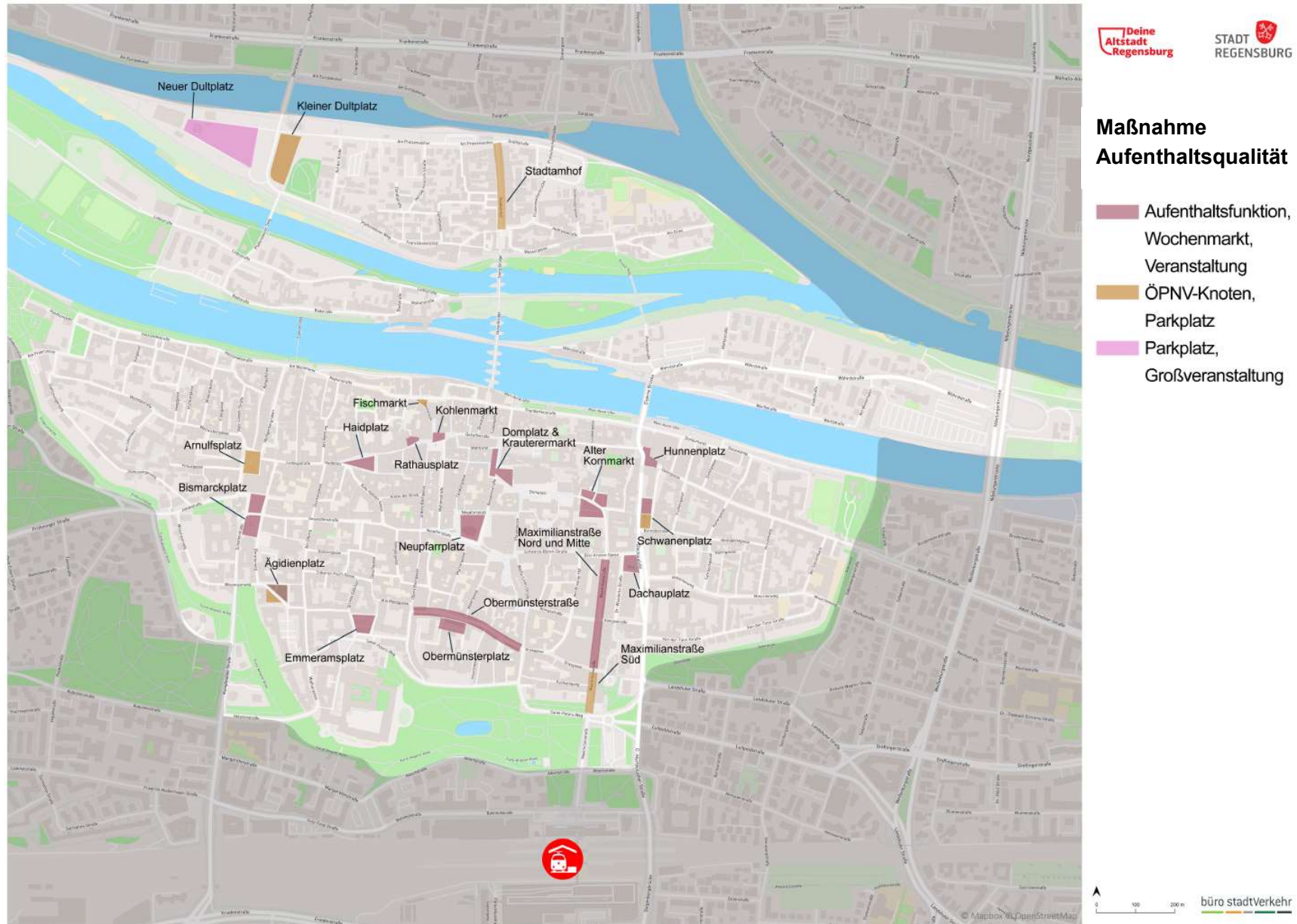


Abb. 83: Maßnahmen im Handlungsfeld Aufenthaltsqualität

Fokusraum: Obermünsterstraße/-platz

Die Obermünsterstraße und der Obermünsterplatz soll durch eine umfassende Umgestaltung zu einem attraktiven und lebenswerten Stadtraum aufgewertet werden, um die Aufenthaltsqualität deutlich zu erhöhen und das Quartier und stärker nutzbar zu machen. Durch eine Reduzierung des motorisierten Verkehrs (Durchgangsverkehr und öffentliche Stellplätze) auf Anlieger- und Lieferverkehr, wird der Verkehr weitgehend ausgeschlossen.

Die Zufahrt soll künftig nur noch für Berechtigte möglich sein. Gleichzeitig entstehen großzügige Aufenthaltsflächen mit neuen Sitzgelegenheiten und eine deutliche Aufwertung des Straßenraums. Ergänzend sollen neue Lastenradstellflächen, Fahrradbügel und Freisitze ausgebaut werden sowie konsumfreie Räume.

Durch den zukünftig geplanten niveaugleichen Ausbau, entsteht zudem eine klare gestalterische Einheit, die den Fußverkehr priorisiert und zur Verkehrsberuhigung beiträgt.



Abb. 84: Derzeitige Straße Obermünsterstraße

Ziel ist somit, die umgebenden Straße und Plätze ökologisch aufzuwerten, indem Grünflächen, Bäume, Entsiegelung und Regenwassermanagement integriert werden. Diese Maßnahmen verbessern das Mikroklima, reduzieren Hitzeinseln, fördern die Biodiversität und erhöhen die Klimaanpassungsfähigkeit des Quartiers. Gleichzeitig soll die Straße erlebbar werden und auch bleiben durch sichere Fuß- und Radwegeführungen. So entsteht ein lebendiger Raum, der zum Wohnen oder Verweilen einlädt und allen Altersgruppen zugutekommt. Die Aufenthaltsqualität steigt spürbar.

Nicht zuletzt sollen durch die Umplanung auch soziale und kulturelle Aspekte stärker berücksichtigt werden: Die Straße wird Identifikationsraum – mit einer stärkeren Einbindung der Anwohner und lokalen Akteure. Insgesamt trägt eine grüne, erlebbare Umplanung dazu bei, die Straße/Plätze als integralen Bestandteil einer zukunftsfähigen, lebenswerten und resilienten Stadt neu zu definieren.



Abb. 85: Zielmaßnahme & Vision Obermünsterstraße (Stadtplanungsamt)

Hinweis: Vision für Obermünsterstraße und Obermünsterplatz

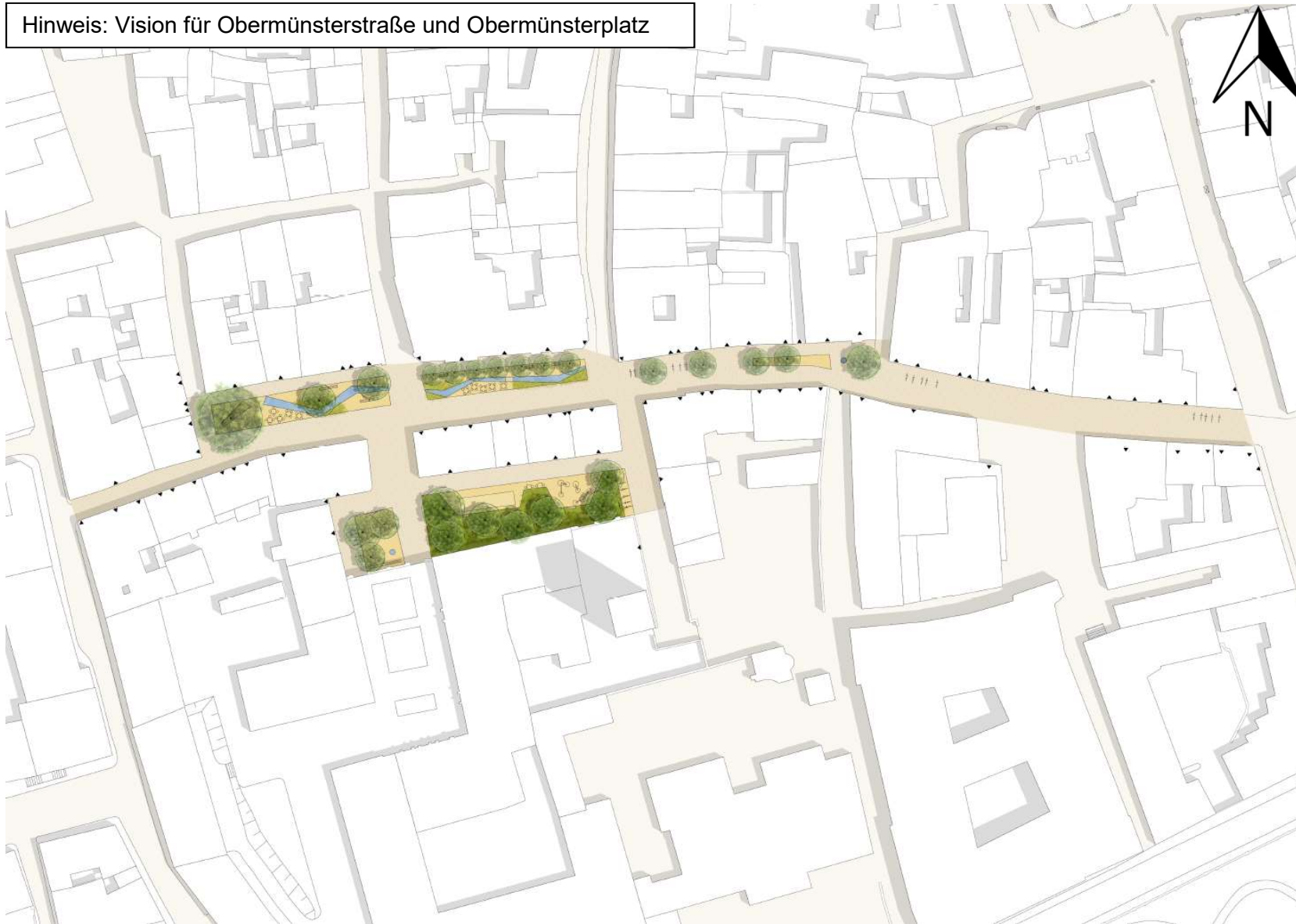


Abb. 86: Zielmaßnahme & Vision Obermünsterstraße & Platz
(Stadtplanungsamt)

Fokusraum: Emmeramsplatz

Der Emmeramsplatz übernimmt bisher nur eine wichtige Rolle im städtischen Gefüge als Parkplatz. Somit weder als Aufenthaltsort noch als potenzieller Identifikationsraum für Anwohner. Die Nutzung des Platzes ist somit durch den ruhenden Verkehr geprägt und Stellplätze dominieren, beeinträchtigen die Aufenthaltsqualität und verhindern eine vielfältigere Nutzung des öffentlichen Raums.

Ziel der geplanten Platzgestaltung ist es, den Emmeramsplatz von einem funktionalen Verkehrsraum zu einem lebendigen, grünen und gemeinschaftlich nutzbaren Stadtraum weiterzuentwickeln.

Dafür sollen die vorhandenen Stellplätze teilweise oder vollständig entfernt und durch neue Nutzungen ersetzt werden, die dem Platz eine höhere Aufenthaltsqualität und gestalterische Vielfalt verleihen.

Im Zentrum der Umgestaltung stehen mehr Grün, mehr Aufenthaltsmöglichkeiten und mehr Raum für Begegnung. Entsiegelte Flächen, Baumpflanzungen, Sitzgelegenheiten oder Kulturelemente schaffen eine neue Atmosphäre.



Abb. 87: Derzeitiger Emmeramsplatz

Bewegungsräume für Kinder sowie barrierefreie Wegeverbindungen machen den Platz für unterschiedlichste Nutzergruppen erlebbar. Durch die Reduzierung der Stellplätze wird der öffentliche Raum neu verteilt und nutzbar gemacht. Die Aufenthaltsqualität steigt, der Hitzeeffekt versiegelter Flächen wird reduziert und der Platz kann besser an Klimaveränderungen angepasst werden.

Die Erreichbarkeit des Quartiers bleibt dabei weiterhin gewährleistet durch umliegende Parkmöglichkeiten, alternative Mobilitätsangebote wie Sharing-Angebote.

Insgesamt schafft die Umgestaltung einen klaren Mehrwert für die Stadt Regensburg und deren Anwohner: weniger versiegelte Fläche, mehr Lebensqualität, mehr Nutzungsmöglichkeiten – und ein zukunftsfähiger Platz, der das soziale und ökologische Miteinander in den Vordergrund stellt. Insgesamt trägt der Platz mit einer grünen, erlebbaren Umplanung somit dazu bei, den Raum als integralen Bestandteil einer zukunftsfähigen, lebenswerten und resilienten Stadt neu zu definieren.



Abb. 88: Zielmaßnahme & Vision Emmeramsplatz (Stadtplanungsamt)



Abb. 89: Zielmaßnahme & Vision Emmeramsplatz (Stadtplanungsamt)

Fokusraum: Alter Kornmarkt

Der Alte Kornmarkt zählt zu den ältesten und bedeutendsten Plätzen in der Regensburger Altstadt. Mit seiner Nähe zum Dom, dem Museumskomplex und zahlreichen historischen Bauwerken besitzt er ein enormes städtebauliches, kulturelles und touristisches Potenzial. Derzeit ist der Platz jedoch bisher vom ruhenden Verkehr dominiert – Stellplätze und Verkehrsflächen prägen das Bild, Aufenthalts- und Nutzungsqualitäten treten in den Hintergrund.

Ziel der geplanten Neugestaltung ist es, den Alten Kornmarkt als hochwertigen öffentlichen Raum zurückzugewinnen – als Platz, der seiner historischen Bedeutung gerecht wird und gleichzeitig den Anforderungen einer zukunftsfähigen, lebensfreundlichen Innenstadt entspricht. Ein wesentlicher Baustein ist dabei die Reduzierung der Stellplätze, um Raum für neue Nutzungen zu schaffen und den Platz gestalterisch aufzuwerten.



Abb. 90: Derzeitiger Alter Kornmarkt

Der Fokus der Neugestaltung liegt auf der Stärkung der Aufenthaltsqualität: Durch Begrünung, Wasser, Sitzgelegenheiten und kulturelle Elemente soll ein einladender Ort entstehen, der sowohl von Regensburgern als auch von Gästen gerne genutzt wird. Die Neugestaltung schafft nicht nur Raum für Ruhe und Begegnung, sondern auch für kulturelle Veranstaltungen und städtisches Leben.

Gleichzeitig wird der Platz klimatisch und funktional aufgewertet: Begrünungen sorgen für mehr Aufenthaltskomfort an heißen Tagen, wasserdurchlässiges Pflaster unterstützt das städtische Regenwassermanagement und stärken die Klimaresilienz der Altstadt. Die gute Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr (EMIL) und die fußläufige Erreichbarkeit umliegender Parkhäuser stellen sicher, dass der Alte Kornmarkt auch weiterhin erreichbar bleibt. Der Autoverkehr für Bewohner wird dabei nicht vollständig ausgeschlossen, aber deutlich zugunsten der Lebensqualität vor Ort reduziert.



Abb. 91: Zielmaßnahme & Vision Alter Kornmarkt (Stadtplanungsamt)

Hinweis: Vision für Alter Kornmarkt



Abb. 92: Zielmaßnahme & Vision Alter Kornmarkt (Stadtplanungsamt)

Umsetzungshorizont: Maßnahmen für Aufenthaltsqualität

Maßnahme	Ziel	Lokalisierung	Umsetzungszuständigkeit	Umsetzungszeitraum
Mobile und temporäre Begrünung und Sitzgelegenheiten (z. B. Sofortmaßnahmen Obermünsterstraße – Sommer 2025)	Erhöhung der Aufenthaltsqualität	A22a-A22b, B14b, D3, D15a-D15b, E1, I17-I18	Stadtplanungsamt	Kurzfristig (2025-2026)
Aufstellen Infrastruktur (Bänke, Abfallbehälter, Fahrradständer)	Erhöhung der Aufenthaltsqualität	Gesamtes Gebiet	Tiefbauamt	Kurzfristig (2025-2026)
Mehr Sicherheit und Kontrollen Öffentlicher Raum	Stärkung der Altstadt als Lebens- und Begegnungsraum	Gesamtes Gebiet	Amt für öffentliche Ordnung und Verkehr	Kurzfristig (2025-2026)
Reinigungs- und Pflegeoffensiven zur Aufwertung der Aufenthaltsbereiche	Erhöhung der Aufenthaltsqualität	Gesamtes Gebiet	Amt für Kreislaufwirtschaft, Stadtreinigung und Flottenmanagement	Kurzfristig (2025-2026)
Veranstaltungsformate zur Belebung (z. B. Straßenmusik, Lesungen, Nachbarschaftsfeste)	Stärkung der Altstadt als Lebens- und Begegnungsraum	Gesamtes Gebiet	Stadtmarketing Regensburg	Kurzfristig (2025-2026)
Verbesserte Beleuchtung Öffentlicher Raum - Sicherheitsaspekt	Erhöhung der Aufenthaltsqualität	Gesamtes Gebiet	Tiefbauamt	Mittelfristig (bis 2030)
Umgestaltung von Plätzen und Straßenräumen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs	Barrierefreiheit und soziale Inklusion stärken	Gesamtes Gebiet	Stadtplanungsamt, Tiefbauamt	Mittelfristig (bis 2030)

Umsetzungshorizont: Maßnahmen für Aufenthaltsqualität

Maßnahme	Ziel	Lokalisierung	Umsetzungs-zuständigkeit	Umsetzungszeitraum
Schaffung barrierefreier Wege und Zugänge	Barrierefreiheit und soziale Inklusion stärken	Gesamtes Gebiet	Tiefbauamt	Mittelfristig (bis 2030)
Aufbau dauerhafter Grünstrukturen (Bäume, Hochbeete, Fassadenbegrünung)	Klimagerechte Gestaltung des öffentlichen Raums	Gesamtes Gebiet	Gartenamt	Mittelfristig (bis 2030)
Einrichtung von neuen Wasser- und Kühlelementen zur Klimaanpassung	Klimagerechte Gestaltung des öffentlichen Raums	Gesamtes Stadtgebiet, insb. A22a-A22b, D15a	Amt für Gebäude-service	Mittelfristig (bis 2030)
Fortführung des Gestaltungshandbuchs für Stadtmobiliar, Beleuchtung, Beschilderung	Berücksichtigung des UNESCO-Welterbes	Gesamtes Gebiet	Stadtplanungsamt	Mittelfristig (bis 2030)
Umfassende Neuordnung des Verkehrsraums (autofreie oder autoarme Altstadtbereiche)	Stärkung der Altstadt als Lebens- und Begegnungsraum	Gesamtes Gebiet	Stadtplanungsamt	Langfristig (bis 2035)
Flächendeckende und klimaresiliente Stadtgestaltung (Entsiegelung, Schwammstadtprinzip)	Klimagerechte Gestaltung des öffentlichen Raums	Gesamtes Gebiet	Stadtplanungsamt	Langfristig (bis 2035)

Umsetzungshorizont: Maßnahmen für Aufenthaltsqualität

Maßnahme	Ziel	Lokalisierung	Umsetzungs- zuständigkeit	Umsetzungszeitraum
Stärkere Einbindungen von Bürgerbeteiligungen und Zwischennutzungskonzepten	Stärkung der Altstadt als Lebens- und Begegnungsraum	Gesamtes Gebiet	Stadtplanungsamt	Langfristig (bis 2035)
Integration kultureller und sozialer Funktionen dauerhaft im öffentlichen Raum	Stärkung der Altstadt als Lebens- und Begegnungsraum	Gesamtes Gebiet	Stadtplanungsamt	Langfristig (bis 2035)
Nachhaltige Sanierung und Pflege historischer Stadträume mit hoher/neuer Aufenthaltsqualität	Berücksichtigung des UNESCO-Welterbes	Gesamtes Gebiet	Stadtplanungsamt	Langfristig (bis 2035)

5 Neue Verkehrsführung in der Altstadt

Die Verkehrsberuhigung der Altstadt Regensburg ist das Ergebnis eines mehr als 50-jährigen Entwicklungsprozesses, denn zahlreiche Konzepte, Beschlüsse sowie gezielte Neu- und Umgestaltungen wurden angestoßen und auch bereits umgesetzt.

Dabei steht die Altstadt sinnbildlich für Wandel und Anpassung, denn die bestehenden Verkehrsstrukturen stammen aus einer Zeit, in der die schnelle Ein- und Durchfahrt durch Städte noch oberste Priorität hatte. Gegenwärtig haben sich die Anforderungen jedoch grundlegend verändert: Klimaschutz, Aufenthaltsqualität, städtebauliche Gestaltung und verkehrliche Effizienz stehen im Vordergrund. Mit diesen gestiegenen Ansprüchen wächst auch der Anspruch an die Altstadt von Regensburg selbst.

Ziel ist eine umfassende Neuausrichtung der Verkehrsführung und nur durch eine großräumige und vernetzte Planung kann das Ziel einer funktionierenden Verkehrsberuhigung erreicht werden. Einzelne Maßnahmen allein reichen dafür aber nicht aus sondern müssen als Teile eines ineinandergreifenden Gesamtsystems und Verkehrsmaßnahmenplanes gedacht und umgesetzt werden.

Maßnahmenumsetzung – ein integrierter Ansatz

Die geplante Neugestaltung folgt einem ganzheitlichen Ansatz, in dem alle relevanten Handlungsfelder eng miteinander verzahnt sind. Ziel ist eine lebenswerte, verkehrsberuhigte und gleichzeitig gut erreichbare Altstadt, die den Bedürfnissen von Bewohnern, Gewerbetreibenden, Besuchern sowie dem Wirtschafts- und Lieferverkehr gleichermaßen gerecht wird.

Zentraler Bestandteil ist eine abgestimmte Verkehrsführung auf Basis der Altstadterschließung. Sie lenkt den motorisierten Individualverkehr gezielt und hält Durchgangsverkehr weitgehend aus der Altstadt heraus.

Die Altstadt bleibt erreichbar, doch sensible Bereiche werden entlastet und der Durchgangs- sowie der Parksuchverkehr werden

reduziert. Die Maßnahmen der Handlungsfelder fließender und ruhender Verkehr, Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, Liefer- und Logistikverkehr sowie Multimodalität und Aufenthaltsqualität greifen dabei systematisch ineinander: Fließender Verkehr wird durch Zufahrtsregelungen, Hubpoller (Kameraerfassung) und eine optimierte Beschilderung neu organisiert.

Ruhender Verkehr wird durch ein Parkraumkonzept mit mehr Bewohnerstellplätzen und konkreter Ausweisung öffentlicher Stellplätze in Parkhäusern und -plätzen gezielt gesteuert, um den Parkdruck zu senken.

Eine zentrale Rolle spielt die geplante Mobilitätsdrehscheibe Unterer Wöhrd, die mit rund insgesamt 1.000 Stellplätzen mehr Kapazitäten schafft. Dadurch können oberirdische Parkflächen in der Altstadt zurückgebaut und in Flächen für den Rad- und Fußverkehr sowie für Aufenthalts- und Grünräume umgewandelt werden.

Eine Vielzahl von Mobilitätsangeboten wird gebündelt: Car- und Bikeshaaring, Ladeinfrastruktur für E-Mobilität und die Anbindung an den Altstadtbus „Emil“ machen den Umweltverbund zu einer attraktiven Alternative zum Auto.

Der Lieferverkehr erhält eigene Infrastrukturen, um den steigenden logistischen Anforderungen im historischen Stadtraum gerecht zu werden.

Schließlich wird der öffentliche Raum gestalterisch und funktional aufgewertet, um eine soziale, widerstandsfähige und einladende Altstadt zu schaffen.

Die Verkehrsberuhigung der Altstadt Regensburg kann nur dann wirksam und dauerhaft gelingen, wenn alle Maßnahmen in einem abgestimmten Gesamtkonzept auch zukünftig ineinandergreifen.

Eine lebenswerte, resiliente und verkehrsberuhigte Altstadt braucht vernetzte Lösungen, klare Prioritäten und Mut zur konsequenten Umsetzung.

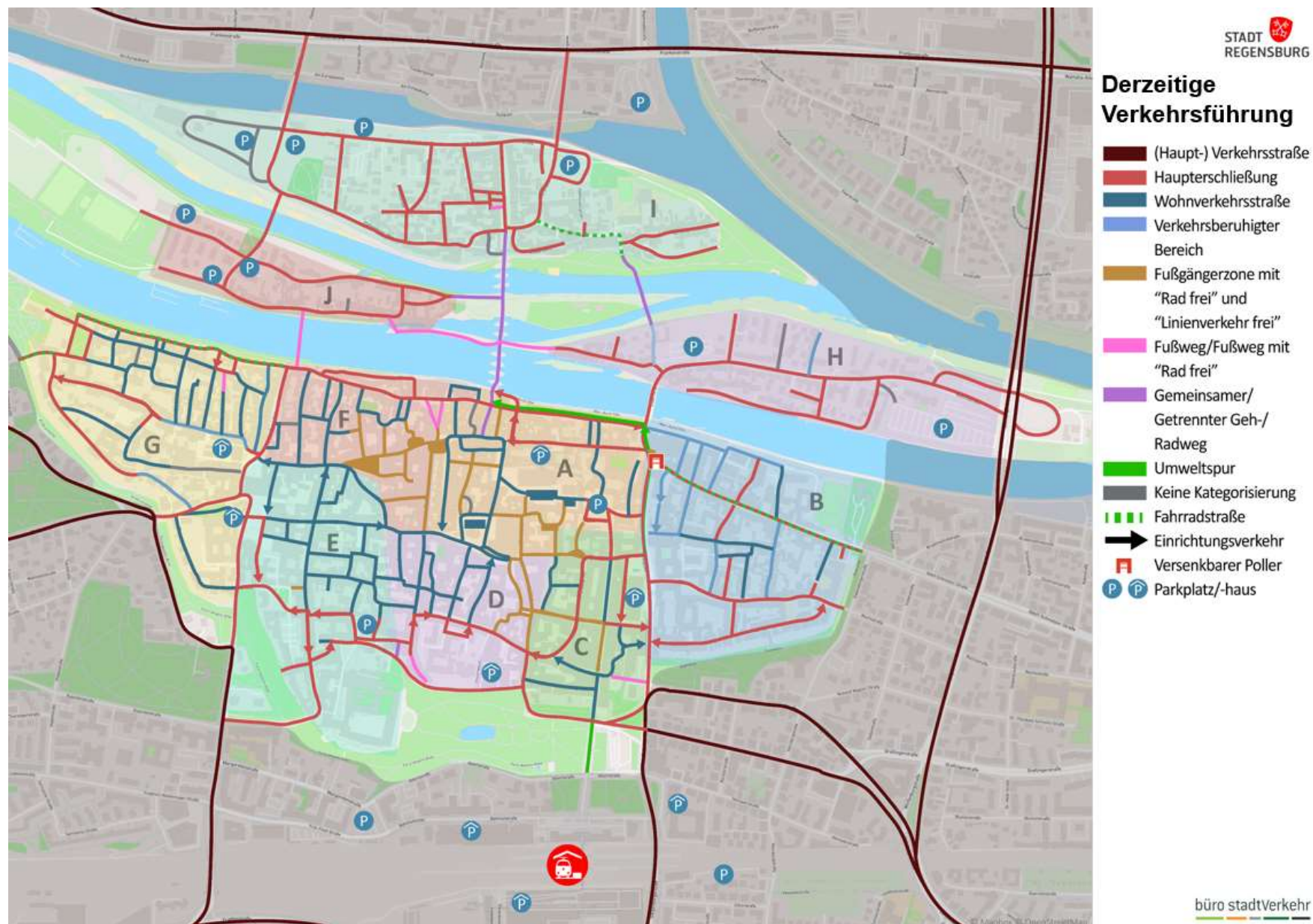


Abb. 93: Derzeitige Verkehrsführung

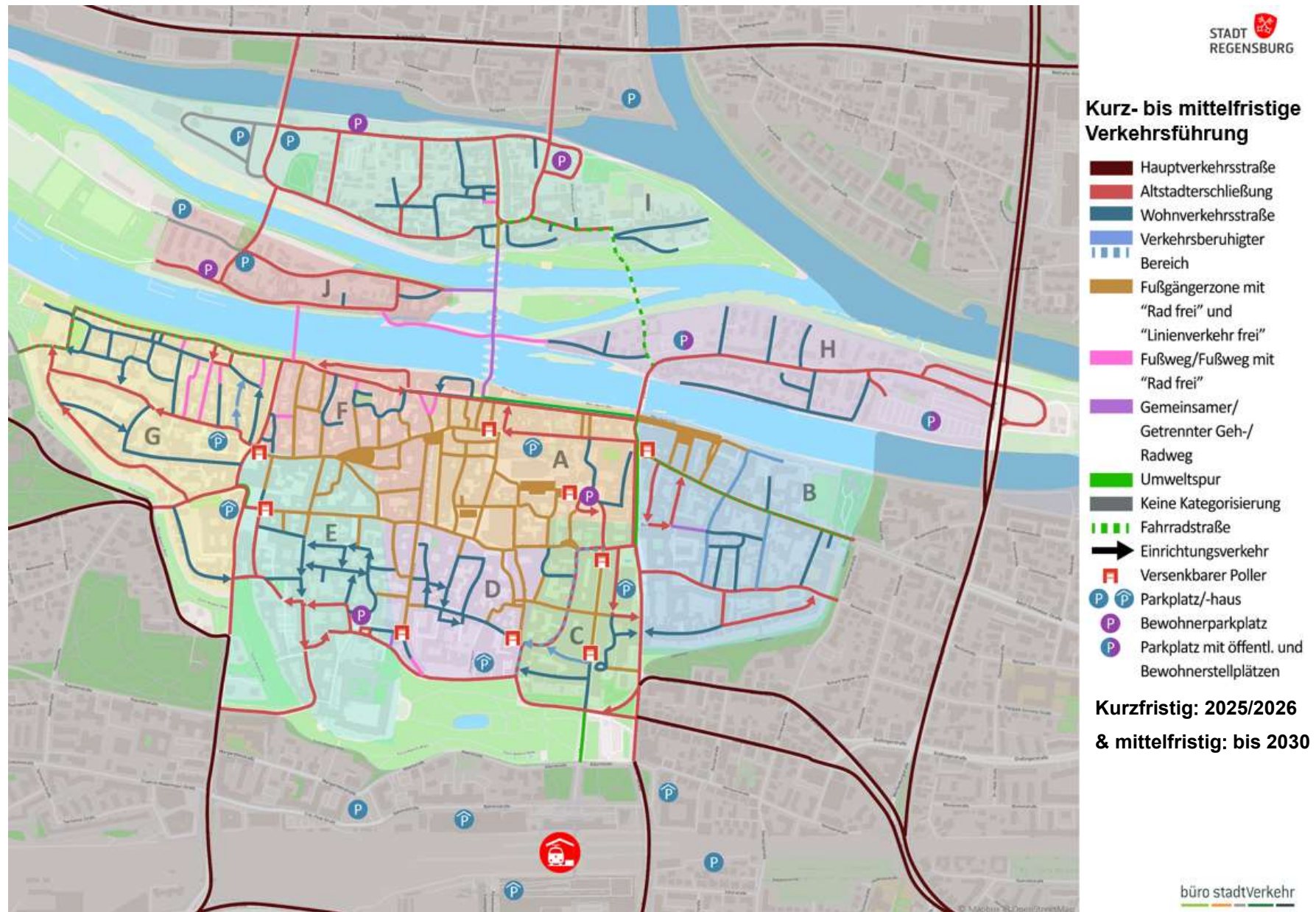


Abb. 94: Kurz- bis mittelfristige Verkehrsführung

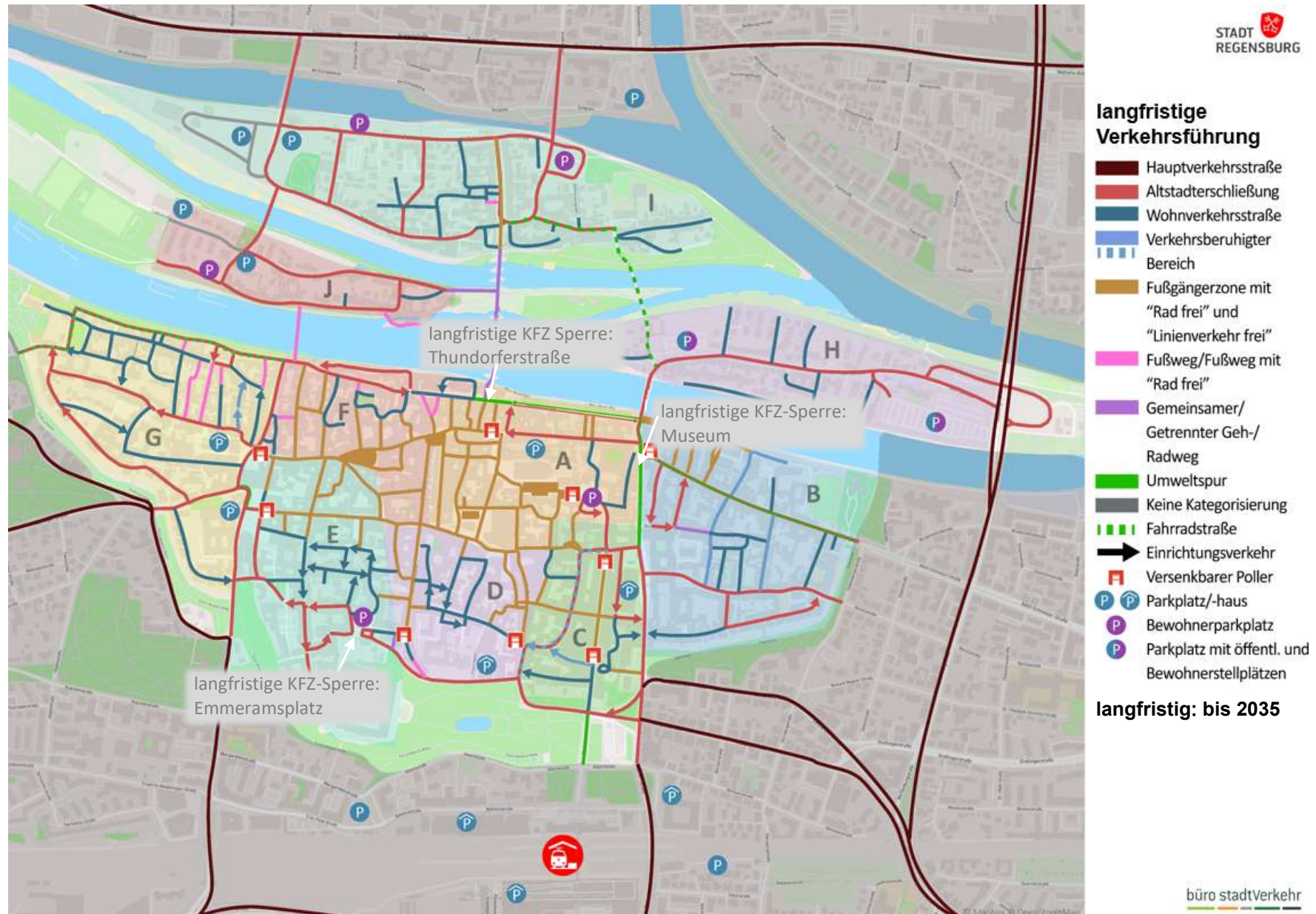


Abb. 95: Langfristige Verkehrsführung

6 Fazit

Die Verkehrsberuhigung der Regensburger Altstadt ist ein zentraler Schritt hin zu einer nachhaltigeren, lebenswerteren und zukunftsorientierten Stadtentwicklung, denn sie schafft mehr Sicherheit, Ruhe und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum – und stärkt zugleich den Umweltverbund sowie die Attraktivität des historischen Stadtkerns für Bewohner und Gewerbetreibende.

Durch die gezielte Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs entstehen neue Freiräume für Fußgänger, Radfahrer, Stadtgrün und soziale Begegnungen. Gleichzeitig werden die historische Bausubstanz geschützt, die Luftqualität verbessert und der öffentliche Raum gerechter und nutzungsorientierter verteilt.

Grundlage für diesen Wandel ist eine intelligent gesteuerte Verkehrsführung in Kombination mit einem modernen Parkleitsystem und einer verbesserten Kommunikation zwischen Stadt, Verkehrsverbund und Nutzenden. So bleibt die Altstadt weiterhin erreichbar – insbesondere für Liefer-, Wirtschafts- und Einsatzverkehre.

Ein zentraler Baustein ist die Mobilitätsdrehscheibe Unterer Wöhrd mit dem geplanten Parkhaus. Sie ermöglicht die Verlagerung von Stellplätzen aus dem sensiblen Altstadtbereich, schafft Raum für alternative Mobilitätsformen, Grünflächen und neue Aufenthaltsqualitäten – ohne auf Erreichbarkeit verzichten zu müssen.

Langfristig fördert die Verkehrsberuhigung somit einen bewussteren Umgang mit Mobilität, unterstützt Umwelt- und Klimaschutz und macht die Altstadt zu einem Ort mit noch höherer Lebensqualität für alle Nutzergruppen. Die veränderte Verkehrsführung verbindet dabei verschiedene Handlungsfelder – von Verkehrslenkung und Parkraummanagement über den Ausbau nachhaltiger Mobilitätsangebote bis hin zur gezielten Gestaltung des öffentlichen Raums.

Jetzt ist der richtige Zeitpunkt, um zu handeln

Der gesellschaftliche Rückhalt für eine zukunftsgerichtete Stadt ist größer denn je, denn die Regensburger fordern lebenswerte Quartiere, mehr Grün, sichere Wege und nachhaltige Verteilung des öffentlichen Raums.

Der Wille und der Mut zur Veränderung sind jetzt entscheidend, um dieses Momentum zu nutzen. Ein „Weiter wie bisher“ wäre nicht nur eine verpasste Chance, sondern würde die erforderliche Neugestaltung des öffentlichen Raumes auch blockieren.

Wer jetzt handelt, gestaltet aktiv die Altstadt von morgen – mit Weitblick, Verantwortung und im Dialog mit allen Beteiligten. Die Verkehrsberuhigung der Altstadt ist somit kein Selbstzweck, sondern ein Schlüsselprojekt für soziale Teilhabe und städtische Lebens- sowie Verkehrsqualität und die zukünftige Entwicklung.

Stillstand bedeutet Rückschritt

Wer abwartet, riskiert Vertrauensverlust und verliert wertvolle Jahre in denen viel bewirkt werden kann. Die Zukunft einer lebenswerten Altstadt in Regensburg entscheidet sich nicht irgendwann – sie entscheidet sich jetzt.

Entschlossenheit und ein aktives Handeln sind der Schlüssel, denn es braucht ein gemeinsames Verständnis, denn die Altstadt ist kein statisches Gebilde, sondern ein Raum im Wandel – und dieser Wandel muss klug gestaltet werden.

Zukunftsgerichtete Lebensqualität, historische Identität und moderne Mobilität sind somit kein Widerspruch, sondern eine gemeinsame Vision für die Verkehrsberuhigung der Regensburger Altstadt.

Quellenverzeichnis

Bayerisches Klimaschutzgesetz (2020): §2 Abs. 2 Minderungsziele. [https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/BayKlimaG/true#:~:text=\(2\)%20Die%20Staatskanzlei%20und%20die,den%20Zielen%20dieses%20Gesetzes%20bewirtschaftet.](https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/BayKlimaG/true#:~:text=(2)%20Die%20Staatskanzlei%20und%20die,den%20Zielen%20dieses%20Gesetzes%20bewirtschaftet.) (aufgerufen am 10.04.2025)

Bayerisches Landesamt für Statistik (2024): Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2042: Demographisches Profil für die Kreisfreie Stadt Regensburg. https://www.statistik.bayern.de/mam/statistik/gebiet_bevoelkerung/demographischer_wandel/demographische_profile/09362.pdf (aufgerufen am 20.03.2025).

Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie (2020): Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP). München.

Braun Antriebstechnik (2025): Ausfahrbare Poller und Absperrpfosten Regensburg - Braun Antriebe. <https://braun-poller-lifte.de/regensburg/> (aufgerufen am 27.03.2025).

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2025): Nachhaltige urbane Mobilitätspläne (SUMP) - Nationales Unterstützungsprogramm „nachhaltig. mobil. planen“ <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/foerderprogramm-sump.html> (aufgerufen am 27.03.2025).

Die Bundesregierung (2024): StVO-Novelle. Ein Plus für Umwelt und Gesundheit. <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/stvo-novelle-2023-2229430#:~:text=Die%20neue%20Stra%C3%9Fenverkehrsordnung%20ist%20am%2011.%20Oktober%202024,Bezug%20auf%20Vorfahrtstra%C3%9Fen%2C%20Spielpl%C3%A4tze%20und%20viel%20genutzte%20Schulwege> (aufgerufen am 27.03.2025).

Difu (2025): Verkehrsberuhigung und Einzelhandel: Dann wird's laut. <https://difu.de/presse/pressemitteilungen/2025-03-28/einzelhandel-profitiert-von-massnahmen-der-verkehrsberuhigung> (aufgerufen am 09.04.2025).

IHK Köln (2025): Wirtschaftszone auf der Venloer Straße. <https://www.ihk.de/koeln/hauptnavigation/mobilitaet/wirtschaftszone-in-der-venloer-strasse-6273770> (aufgerufen am 27.03.2025).

Landeshauptstadt Düsseldorf (2020): Umweltpuren in Düsseldorf. <https://www.duesseldorf.de/verkehrsmanagement/mobil-in-duesseldorf/clever-unterwegs/umweltpuren> (aufgerufen am 27.03.2025).

Landeshauptstadt Düsseldorf (2025): Grünes Licht für den Betrieb der Hubpolleranlage Mühlenstraße. <https://www.duesseldorf.de/leben-in-duesseldorf/verkehr/detail/newsdetail/gruenes-licht-fuer-den-betrieb-der-hubpolleranlage-muehlenstrasse-1> (aufgerufen am 27.03.2025).

Landeshauptstadt München (2025): Münchner Altstadt: 28 neue Stellplätze für den Wirtschaftsverkehr. <https://muenchenunterwegs.de/news/muenchner-altstadt-28-neue-stellplaetze-fuer-den-wirtschaftsverkehr> (aufgerufen am 27.03.2025).

Planersocietät (2022): Verkehrsberuhigung Altstadt Regensburg – Teilnahme- und Workshopprozess. Dortmund, September 2022.

Rampini (n.d.): Eltron. https://www.rampini.it/de/busse-spezialitat-fahrzeug_4/prodotti/eltron-e-bus-elektrobus-rampini_101/. (aufgerufen am 07.04.2024).

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt Öffentlichkeitsarbeit Berlin

(2025): Lieferflächen für Berlin Leitfaden zur einheitlichen Planung und Umsetzung. <https://www.berlin.de/sen/uvk/presse/pressemitteilungen/2025/pressemitteilung.1533667.php> (aufgerufen am 26.03.2025).

SrV (2023): Haushaltsbefragung zur Mobilität. <https://www.regensburg.de/leben/verkehr-u-mobilitaet/haushaltsbefragung-zur-mobilitaet> (aufgerufen am 11.04.2025).

Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2025): Pendleratlas Deutschland. Eckzahlen Regensburg 2023. <https://pendleratlas.statistikportal.de/> (aufgerufen am 20.03.2025).

Stadt Regensburg (n.d.): Bewohnerparkausweis. <https://www.regensburg.de/buergerservice/dienstleistungen/15175/bewohnerparkausweis.html> (aufgerufen am 11.04.2025)

Stadt Regensburg (2015): Verordnung über Parkgebühren in Regensburg (Parkgebührenverordnung – PGO) <https://www.regensburg.de/stadtrecht/233933/verordnung-ueber-parkgebuehren-in-regensburg-parkgebuehrenordnung-pgo.html> (aufgerufen am 10.04.2025).

Stadt Regensburg (2022a): Regensburg-Plan 2040. Stadtentwicklungsplan der Stadt Regensburg.

Stadt Regensburg (2022b). Beschlussvorlage: Mobilitätsdrehzscheibe – Unterer Wöhrd. Aktualisierung des Planungsbeschlusses und weiteres Vorgehen (VO/22/18983/61).

Stadt Regensburg (2023a): Regensburg in Zahlen 2023. <https://www.regensburg.de/fm/121/regensburg-in-zahlen-2023.pdf> (aufgerufen am 20.03.2025).

Stadt Regensburg (2023b): Flächennutzungsplan Stadt Regensburg. <https://www.regensburg.de/rathaus/aemteruebersicht/planungs-u-baureferat/stadtplanungsamt/planungsrecht/flaechennutzungsplan> (aufgerufen am 10.04.2025).

Stadt Regensburg (2025a): Bürgerservice. Statistik. <https://www.regensburg.de/buergerservice/statistik> (aufgerufen am 18.03.2025).

Stadt Regensburg (2025b): Rathaus. Stadtrecht. Inhalte des Stadtrechts. 2. Finanzen. Satzung über Sondernutzungen an Wohnverkehrsstraßen in Regensburg vom 20. August 1982. <https://www.regensburg.de/stadtrecht/233997/satzung-ueber-sondernutzungen-an-wohnverkehrsstrassen-in-regensburg-vom-20-august-1982.html> (aufgerufen am 20.03.2025).

Stadt Regensburg (2025c): Wahlen. Stadtbahn. <https://www.regensburg.de/wahlen/stadtbahn/> (aufgerufen am 21.03.2025).

Stadt Regensburg (2025d): E-Bus "emil" für die Regensburger Altstadt. <https://www.regensburg.de/leben/verkehr-u-mobilitaet/bus-und-bahn/e-bus-emil-fuer-die-regensburger-altstadt> (aufgerufen am 20.03.2025).

Stadt Regensburg (2025e). One-Stop-Box DHL – Zusammenarbeit.

Kiel Mobil (2025): Mobilpunkt Am Wilhelmplatz Kiel (Mobilitätswende Kiel): <https://kielmobil.app/de> (aufgerufen am 02.06.2025).

StVG (2003): Straßenverkehrsgesetz. <https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/> (aufgerufen am 10.04.2025).

StVO (2013a): Anlage 2 lfd. Nr. 21. https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/anlage_2.html (aufgerufen am 10.04.2025).

StVO (2013b): Anlage 2 lfd. Nr. 23. https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/anlage_2.html (aufgerufen am 10.04.2025).

StVO (2013c): Straßenverkehrsordnung. https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/ (aufgerufen am 10.04.2025).

Tourismusverband Ostbayern e. V. (2025): Regensburg verzeichnet Rekordübernachtungszahlen im Jahr 2024. <https://partner.ostbayern-tourismus.de/2025/02/10/regensburg-verzeichnet-rekorduebernachtungszahlen-im-jahr-2024/> (aufgerufen am 20.03.2025).

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Eckdaten Regensburg	1
Abb. 2: Altstadtuntersuchungsbereich	2
Abb. 3: Altstadtuntersuchungsbereich Unterer Wöhrd	3
Abb. 4: Altstadtuntersuchungsbereich Luftbild	4
Abb. 5: Eingliederung - Untersuchungsraum der Altstadt	5
Abb. 6: Modal Split Stadt Regensburg	6
Abb. 7: Infobox: StVG & StVO	7
Abb. 8: Infobox: Novellierung StVO 2024	7
Abb. 9: Altstadtplätzevergleich 1980er zu 2000er Jahren	8
Abb. 10: Infobox: Wohnverkehrsstraße	8
Abb. 11: Verkehrsberuhigung Altstadt –Ein Prozess seit über 40 Jahren	9
Abb. 12: Verkehrsberuhigung Altstadt – Teilnahme- & Workshopprozess	10
Abb. 13: Verkehrsberuhigung Altstadt – Teilnahme- & Workshopprozess	11
Abb. 14: Leitziele des Teilnahme- und Workshopprozesses 2021-2022	12
Abb. 15: Maßnahmenentwicklung Teilnahme- & Workshopprozess	13
Abb. 16: Maßnahmenentwicklung Teilnahme- & Workshopprozesses	13
Abb. 17: Handlungsansätze Teilnahme- & Workshopprozesses	13
Abb. 18: Herausforderungen im Bezug zur Klimaangepassten Stadtgestaltung	15
Abb. 19: Potenziale im Bezug zur Klimaangepassten Stadtgestaltung	16
Abb. 20: Herausforderungen für Anwohner	17
Abb. 21: Potenziale für Obermünsterplatz	18
Abb. 22: Herausforderungen für Gewerbetreibende	19
Abb. 23: Potenziale für Gewerbetreibende	19
Abb. 24: Herausforderungen für Besucher und Touristen	20
Abb. 25: Potenziale für Besucher und Touristen	21
Abb. 26: Herausforderungen für Liefer- und Wirtschaftsverkehr	22
Abb. 27: Potenziale für Liefer- und Wirtschaftsverkehr	23
Abb. 28: Herausforderungen für Fuß- und Radverkehr	24
Abb. 29: Potenziale für Fuß- und Radverkehr	24
Abb. 30: Herausforderungen für ÖPNV	25
Abb. 31: Potenziale für ÖPNV	26
Abb. 32: Herausforderungen für Einsatzkräfte und städtische Fahrzeuge	27
Abb. 33: Potenziale für Einsatzkräfte und städtische Fahrzeuge	27
Abb. 34: Ziele des Verkehrsmaßnahmenplanes	29
Abb. 35: Ziele des verkehrlichen Maßnahmenplans im Detail	31
Abb. 36: Themen im verkehrlichen Maßnahmenplan	32

Abb. 37: Themen im verkehrlichen Maßnahmenplan	32
Abb. 38: Teilräume für die Detailbetrachtung	33
Abb. 39: Ziele im Handlungsfeld Verkehr	34
Abb. 40: Ziele im Handlungsfeld Verkehr	35
Abb. 41: Infobox: Hubpoller	36
Abb. 42: Kameragestützte Straßenraumüberwachung	36
Abb. 43: Derzeitige- & Perspektivische Planung Am Brixener Hof (Stadtplanungsamt)	38
Abb. 44: Zielmaßnahme Brixener Hof und Schöffnerstraße (Stadtplanungsamt)	39
Abb. 45: Zielmaßnahme KFZ Erschließung – kurz bis mittelfristig	40
Abb. 46: Zielmaßnahme KFZ Erschließung – langfristig	41
Abb. 47: Zielmaßnahme Ausweitung Wohnverkehrsstraßen – kurz, mittelfristig (-2030)	42
Abb. 48: Zielmaßnahme Ausweitung Wohnverkehrsstraßen (bis 2030)	43
Abb. 49: Derzeitige Straße Stadtamhof	44
Abb. 50: Vision Stadtamhof (Stadtplanungsamt)	44
Abb. 51: Zielmaßnahme & Vision Stadtamhof (Stadtplanungsamt)	45
Abb. 52: Ziele im Handlungsfeld ruhender Verkehr	52
Abb. 53: Maßnahme Bewohnerparken – kurz – und mittelfristig	53
Abb. 54: Maßnahme Bewohnerparken – langfristig	54
Abb. 55: Parken auf der Mobilitätsdrehscheibe Unterer Wöhrd	56
Abb. 56: Ziele im Handlungsfeld Fußverkehr	57
Abb. 57: Infobox Fußgängerzone	57
Abb. 58: Maßnahmen - Ausweitung der Fußgängerzonen - kurz-/mittelfristig (-2030)	60
Abb. 59: Maßnahmen - Ausweitung der Fußgängerzonen - langfristig (bis 2035)	61
Abb. 60: Maßnahmen - Nördliche Maximilianstraße	62
Abb. 61: Maßnahmenbeispiel Poller am Museum	62
Abb. 62: Ziele im Handlungsfeld Radverkehr	65
Abb. 63: Maßnahme Radverkehrsführung – kurz- und mittelfristig	66
Abb. 64: Maßnahme Radverkehrsführung – langfristig	67
Abb. 65: Fokusraum Ost/West – Fahrradstraßen	69
Abb. 66: Derzeitige Thundorfer Straße	70
Abb. 67: Perspektivische Planung Thundorfer Straße (Stadtplanungsamt)	70
Abb. 68: Ziele im Handlungsfeld ÖPNV	74
Abb. 69: Infobox Busspur	75
Abb. 70: Maßnahmen Busbeschleunigung	76
Abb. 71: Derzeitiger Platz Am Weinmarkt	78
Abb. 72: Zielmaßnahme & Vision Am Weinmarkt	78
Abb. 73: Zielmaßnahme & Vision Am Weinmarkt (Stadtplanungsamt)	79
Abb. 74: Ziele im Handlungsfeld Logistik-/Liefer- & Warenverkehr	82

Abb. 75: Beispiel Ladebereich (Ladezone in Düsseldorf)	83
Abb. 76: Infobox Ladebereich (Ladezone)	83
Abb. 77: Maßnahmenkarte Ladebereich (Ladezone)	84
Abb. 78: Beispiele für Paketstationen (DHL)	85
Abb. 79: Ziele im Handlungsfeld Multi- und Intermodalität	90
Abb. 80: Bsp. Mobilpunkt Am Wilhelmplatz Kiel (Mobilitätswende Kiel)	90
Abb. 81: Maßnahmen im Sharing	91
Abb. 83: Maßnahmen im Handlungsfeld Aufenthaltsqualität	96
Abb. 84: Derzeitige Straße Obermünsterstraße	97
Abb. 85: Zielmaßnahme & Vision Obermünsterstraße (Stadtplanungsamt)	97
Abb. 86: Zielmaßnahme & Vision Obermünsterstraße & Platz (Stadtplanungsamt)	98
Abb. 87: Derzeitiger Emmeramsplatz	99
Abb. 88: Zielmaßnahme & Vision Emmeramsplatz (Stadtplanungsamt)	99
Abb. 89: Zielmaßnahme & Vision Emmeramsplatz (Stadtplanungsamt)	100
Abb. 90: Derzeitiger Alter Kornmarkt	101
Abb. 91: Zielmaßnahme & Vision Alter Kornmarkt (Stadtplanungsamt)	101
Abb. 92: Zielmaßnahme & Vision Alter Kornmarkt (Stadtplanungsamt)	102
Abb. 93: Derzeitige Verkehrsführung	107
Abb. 94: Kurz- bis mittelfristige Verkehrsführung	108
Abb. 95: Langfristige Verkehrsführung	109

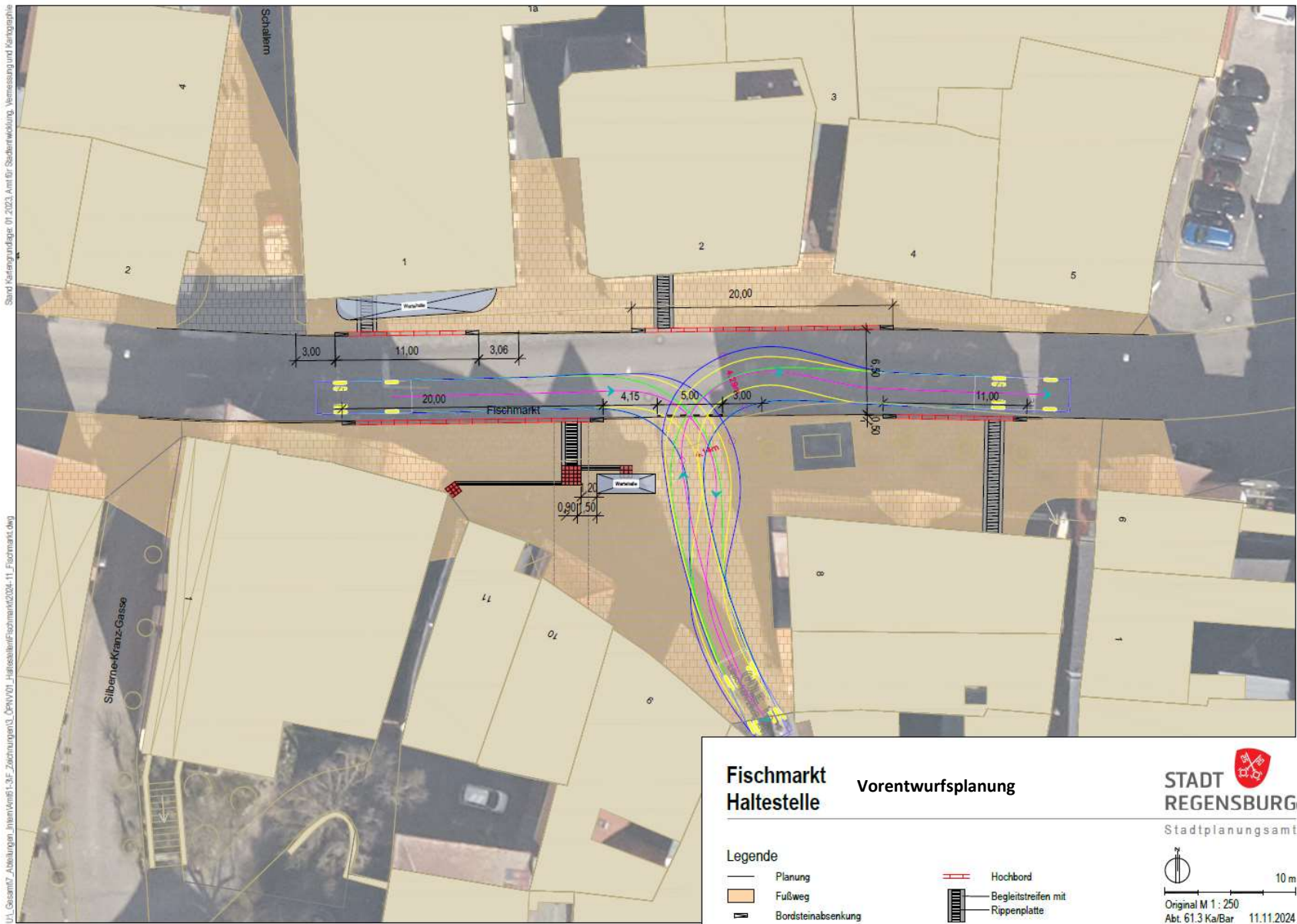
Abkürzungsverzeichnis

A	Autobahn
Abb.	Abbildung
B	Bundesstraße
BayKlimaG	Bayerisches Klimaschutzgesetz
Bf.	Bahnhof
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BMUV	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz
bspw.	beispielsweise
bzw.	beziehungsweise
CO ₂	Kohlendioxid
d	Tag
d. h.	das heißt
DTV	Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
E-Fahrzeug	Elektro-Fahrzeug
EnWG	Energiewirtschaftsgesetz
EW	Einwohner
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
etc.	et cetera
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
h	Stunde
Hbf.	Hauptbahnhof
HHB	Haushaltsbefragung
Hp.	Haltepunkt
HVZ	Hauptverkehrszeit
INKA	Interaktive Kartenanwendung

K	Kreisstraße
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
L	Land(es)straße
Lkw	Lastkraftwagen
m	Meter
MiD	Mobilität in Deutschland
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr -
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
P+R	Park and Ride
RASt	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RVV	Regensburger Verkehrsverbund
SB	Schnellbus
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVG	Straßenverkehrsgesetz
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
SV	Schwerlastverkehr
SVZ	Straßenverkehrszählung
SWOT	Strenghts-Weaknesses-Opportunities-Threats
t	Tonnen
v. a.	vor allem
z. B.	zum Beispiel

Anlage 1 (separat) - Arbeitsprogramm & Detailmaßnahmen

Anlage 2 (nachfolgend) - Maßnahmenpläne der Verwaltung





Domplatz und Krauterermarkt
Planung Bushaltestellen

Vorentwurfsplanung

Legende

- Fußweg
- Hochbord (Kasseler Sonderbord)
- Absenkung Bord
- Raum von Einbauten freizuhalten
- Begleitstreifen
- Rippengröße
- Haltestellenschild / dynamische Fahrgastinformation



Kornmarkt und Speichergasse
Planung Bushaltestellen

Vorentwurfsplanung

alternativ

Legende

- Fußweg
- Hochbord (Kasseler Sonderbord)
- Absenkung Bord
- Raum von Einbauten freizuhalten
- Begleitstreifen
- Rippengröße
- Haltestellenschild / dynamische Fahrgastinformation



