



# Strategiekonzept Parken in der Innenstadt



## Stadtplanungsamt

in Zusammenarbeit mit:

Amt für öffentliche Ordnung und Straßenverkehr  
Amt für Stadtentwicklung  
Amt für Wirtschaftsförderung

**Stand: Januar 2017**

## Inhalt

<b>I. EINLEITUNG .....</b>	<b>3</b>
<b>II. ANLASS / KURZBEWERTUNG DES STATUS QUO .....</b>	<b>4</b>
<b>III. GRUNDLAGEN FÜR EIN PARKRAUMKONZEPT .....</b>	<b>6</b>
<b>IV. VERGLEICHSTÄDTE .....</b>	<b>16</b>
<b>V. LEITBILD / GRUNDSÄTZE .....</b>	<b>18</b>
<b>VI. HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN .....</b>	<b>22</b>
<b>VII. UMSETZUNGSKONZEPT .....</b>	<b>24</b>
<b>VIII. PARKRAUMBILANZ LANGFRISTIG .....</b>	<b>32</b>
<b>IX. ZUSAMMENFASSUNG / AUSBLICK.....</b>	<b>35</b>
<b>ANLAGENVERZEICHNIS: .....</b>	<b>36</b>
<b>ABKÜRZUNGEN: .....</b>	<b>36</b>

### **Titelbild:**

Neubau Parkhaus St.-Peters-Weg (Quelle: [www.regensburg-bayern.de](http://www.regensburg-bayern.de))

## I. Einleitung

Die Regensburger Innenstadt ist eines der wichtigsten Ziele innerhalb des Stadtgebiets, sowohl für die Einwohner Regensburgs als auch für Personen, die aus dem Umland anreisen. Rund 115.000 Wege enden werktäglich in der Innenstadt (Zielverkehr). Fast zwei Drittel davon werden mit dem sog. Umweltverbund (zu Fuß gehen, Fahrrad und ÖPNV) abgewickelt. Für ca. 40.000 Wege, die in der Innenstadt enden, wird aus verschiedensten Gründen das Kraftfahrzeug eingesetzt – und benötigt deswegen einen Stellplatz am Ziel. Die Nachfrage schwankt im Tages-, Wochen- und Jahresverlauf. Ebenso unterschiedlich sind die Fahrtzwecke.

Dieses Strategiekonzept soll dazu dienen, die Erreichbarkeit der Innenstadt für Personen, die mit dem Kfz anreisen, auch in Zukunft sicherzustellen, dabei jedoch das Stellplatzangebot auf ein angemessenes Maß zu beschränken, um die Attraktivität und die Aufenthaltsqualität der Innenstadt nachhaltig gewährleisten bzw. teilweise sogar verbessern zu können. Selbstverständlich spielen auch Themen wie Luftreinhaltung, Lärminderung, Umweltschutz und Anpassungen an den Klimawandel sowie die Kosten für Bau und Unterhalt von Stellplatz- und Verkehrsanlagen in diesem Kontext eine Rolle.



Bild I.1 Parken Alter Kornmarkt

## II. Anlass / Kurzbewertung des Status Quo

Engpässe beim Stellplatzangebot waren in den Jahren vor dem Abriss des Parkhauses St.-Peters-Weg (2012) im Alltag kaum festzustellen. Die Nachfrage überstieg das Angebot lediglich zu bestimmten Anlässen bzw. Zeiten, wie zur Vorweihnachtszeit, an verkaufsoffenen Sonntagen oder bei überregional interessanten Festivitäten und Veranstaltungen in der Innenstadt. Seit April 2014 macht sich der Wegfall des Stellplatzangebots am Donau- markt (ca. 360 Stellplätze) bemerkbar. Durch den Neubau des Parkhauses St.-Peters-Weg mit 560 Stellplätzen hat sich die Situation jedoch wieder spürbar verbessert.

Allerdings ist festzustellen, dass die Zahl der Stellplätze in der Innenstadt kontinuierlich – insbesondere durch die Umgestaltungen der Gassen und Plätze – zurückgegangen ist. Ein adäquater Ausgleich konnte, nicht zuletzt aus Platzmangel in der Innenstadt, nicht immer durchgeführt werden.

Differenziert zu bewerten ist die Situation aus Sicht der Innenstadt-Bewohner. Hier können nicht in allen Bereichen ausreichend Abstellflächen in fußläufiger Entfernung zur Wohnung angeboten werden. Rund 3.900 ausgegebenen Bewohnerparkausweisen stehen nur etwa 1.750 Bewohnerparkmöglichkeiten gegenüber.

Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass die weitere Entwicklung Regensburgs und der Innenstadt zu einer steigenden Mobilität führen wird. Sowohl die Zunahme in der Bevölkerung und bei den Arbeitsplätzen, als auch die weitere Attraktivitätssteigerung der Innenstadt und des direkten Umfelds (Museum der Bayerischen Geschichte, Haus der Musik, RKK, ehem. Schlachthof, Ausflugs-Schiffe etc.) lassen einen anwachsenden Quell- und Zielverkehr erwarten.

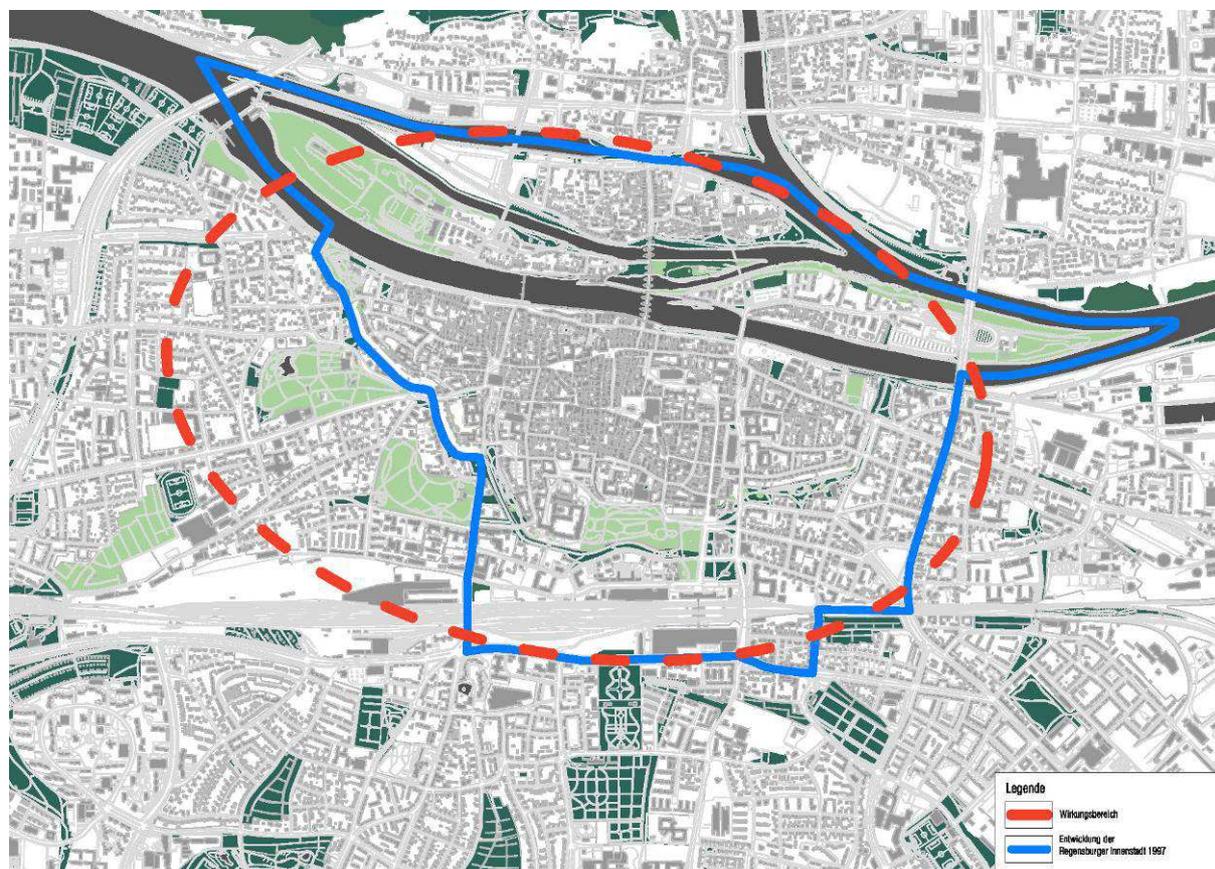


Bild II.1: Abgrenzung Innenstadt

Auf der Grundlage des Verkehrsentwicklungsplans 1997 (VEP) wurde in der Innenstadt die Parkraumbewirtschaftung eingeführt und Stück für Stück ausgedehnt. Die Parkraumbewirtschaftung ist ein wichtiger Baustein zur Steuerung der Stellplatznachfrage und des Parksuchverkehrs.

Beginnend 2008 wurde durch die Stadtwerke Regensburg (SWR) das Ziel verfolgt, einen Teil der entfallenen Stellplätze am Donaumarkt in einem neuen Parkhaus an der Wöhrdstraße (ehem. Jacobi-Gelände) zu ersetzen. Das Vorhaben sollte mit einem Jugendhotel als Ersatz für die Jugendherberge kombiniert werden. Anwohner haben in 2013 gegen das Projekt Klage eingereicht. Zwischenzeitlich haben sich die Pläne des Jugendherbergswerks dahingehend geändert, dass ein Ersatzbau neben dem bestehenden Gebäude errichtet werden soll. Der 2013 erteilte und beklagte Vorbescheid ist nach drei Jahren ausgelaufen.

Mittel- bis langfristig soll in historisch und touristisch bedeutsamen Platzräumen im Innenstadtbereich die Zahl der abgestellten Kfz verringert werden (vgl. Entwurf Städtebauliches Rahmenkonzept Innenstadt 2025, kurz: SRK). Voraussetzung hierfür ist die Schaffung adäquater Ersatzstellplätze, wie es im vom Stadtrat beschlossenen Leitbild für den Einzelhandel („Einkaufserlebnis Regensburger Altstadt 2020 – Leitbild für den Einzelhandel“) gefordert wird. Alternativ können verbesserte Mobilitätsangebote im Umweltverbund (z. B. verstärkte Verbreitung des Jobtickets, bessere Radverkehrsverbindungen, attraktive Fußwege) zu Entlastungen beim Parksuchverkehr beitragen.

Wenig erfolgreich waren bislang die Bemühungen, im Innenstadtbereich Quartiersgaragen zu etablieren. Das 2006 vom Lehrstuhl für Wirtschaftsgeographie der Uni Regensburg erstellte Gutachten empfahl eine Mischung aus groß- (Parkhaus St.-Peters-Weg und Tiefgarage Emmeramsplatz) und kleinräumigen Lösungen. Anfragen bei potenziellen Betreibern wurden bisher wegen mangelnder Wirtschaftlichkeit, insbes. der kleineren Anlagen, abgelehnt. Zwischenzeitlich ist der Druck, zentrumsnah ausreichend Stellplätze für Bewohner anzubieten, in einem gewissen Maß gestiegen, so dass die Frage der vermeintlich fehlenden Wirtschaftlichkeit ggf. neu zu klären wäre.

**Das Parkraumangebot hat sich in den vergangenen Jahren in vielfältiger Form verändert:**

- **Sanierung und Neubau von Parkgaragen**
- **beinahe flächendeckende Bewirtschaftung des öffentlichen Straßenraums**
- **Einrichten und Anpassen von Bewohnerparkzonen**
- **Spezialtarife in den Parkgaragen – z. B. Kombiticket Bus**

**Diesen Prozess gilt es, auf der Grundlage des nachfolgenden Konzepts, weiter zu entwickeln und zu kommunizieren. Zuletzt bestanden gewisse Kapazitätsengpässe, die jedoch mit der Fertigstellung des Parkhauses St.-Peters-Weg im April 2014 teilweise wieder ausgeglichen wurden. Noch nicht gelöst ist aktuell die Kompensation der entfallenen Donaumarkt-Stellplätze in der nordöstlichen Altstadt.**

**Zwischen Juni 2014 und Oktober 2015 wurde die Parkgarage am Bismarckplatz / Theater saniert. Abgesehen von den letzten 4 Monaten der Bauzeit, in der die Garage komplett gesperrt werden musste, stand auch während der Arbeiten mindestens eine Parkebene zur Verfügung. Derartige temporäre Einschränkungen werden in diesem Konzept nicht weiter behandelt, da u. a. das Parkhaus St.-Peters-Weg nach dem Neubau über 70 zusätzliche Stellplätze verfügt und auch auf der P+R-Anlage Kuglerplatz noch freie Kapazitäten vorhanden waren und sind.**

### III. Grundlagen für ein Parkraumkonzept

#### III.1 Haushaltbefragung 2011

Die Innenstadt wird aus unterschiedlichsten Gründen (sog. Fahrtzwecke) angesteuert. Dabei überwiegt ganz deutlich der Freizeitsektor (Einkauf, Stadtbummel, Tourismus, Kultur). Obwohl nur ca. 11 % der Regensburger Bevölkerung in der Innenstadt wohnen, enden dort ca. 19 % aller Wege. Die Innenstadt ist im Stadtgebiet das wichtigste Ziel.

Bei der Betrachtung des Großraums Regensburg (inkl. Landkreis Regensburg und Markt-gemeinde Bad Abbach) dominieren die Verkehre innerhalb der Stadtgrenzen: 45 % der rund 1 Mio. Wege im Großraum Regensburg finden innerhalb des Stadtgebiets statt, dagegen nur 18 % zwischen der Stadt und dem Landkreis bzw. Bad Abbach – diese Stadtgrenzen über-schreitenden Verkehre werden allerdings von der Pkw-Nutzung dominiert, drei Viertel aller Wege der Landkreisbewohner werden mit dem Auto zurückgelegt. Die restlichen Wege (26 %) finden innerhalb des Landkreises oder zwischen dem Großraum Regensburg und dem weiteren Umland (11 %) statt. Das Verhältnis von Verkehren innerhalb der Stadtgrenzen zu Verkehren zwischen Stadt und Umland beträgt demnach etwa 2,5 : 1.

Die Verkehrsmittelwahl der Bewohner der Innenstadt ist durch den Umweltverbund geprägt. Nur 33 % der Wege werden mit dem Kfz zurückgelegt, dagegen aber 30 % zu Fuß und 23 % mit dem Rad.

Von Bedeutung ist zudem, dass 50 % aller Wege in Regensburg den Fahrtzwecken „Freizeit“ und „Einkauf“ zuzuordnen, mithin also in vielen Fällen zeitlich variabel sind. Der Verkehr in der Innenstadt ist vorrangig geprägt durch:

- Bewohner und ihre Besucher
- Kunden
- Erledigung (z. B. Behördengang)
- Beschäftigte
- Schüler / Auszubildende
- Touristen

Die verschiedenen Nutzergruppen suchen zu unterschiedlichen Zeiten, für unterschiedliche Zeitdauern und an unterschiedlichen Orten Stellplätze. Innenstadtbewohner, die regelmäßig das Kfz auf dem Weg zur Arbeit nutzen, benötigen über Nacht und am Wochenende einen Stellplatz, möglichst nah zur Wohnung. Beschäftigte dagegen suchen morgens einen Stellplatz für 4 - 5 (Teilzeitbeschäftigte) oder 8 - 10 Stunden. Kunden wollen möglichst nah am Ziel parken, insbesondere dann, wenn größere Einkäufe getätigt werden. Dabei sind die Kundengruppen zu unterscheiden zwischen denen, die nur kurz etwas erledigen, und denen, die einen längeren Einkaufsbummel tätigen wollen. Touristen, die mehrere Stunden in der Stadt verbringen, akzeptieren durchaus Fußwege, wenn diese attraktiv und im Gegenzug die Parkgebühren geringer sind.

Das Parkierungsangebot ist bislang nur in Ansätzen auf die Nutzergruppen ausgerichtet; hier werden noch Verbesserungspotenziale gesehen. So kann in den Parkhäusern noch Parkraum für Kunden und Besucher generiert werden, wenn die Zahl der Dauerparker reduziert wird. Für Dauerparker (Beschäftigte) müssen dann Alternativen am Rand bzw. außerhalb der Innenstadt aufgezeigt werden. Auch bei den Bewohnerstellplätzen werden noch Potenziale gesehen. Quartiersgaragen können im Straßenraum wegfallende Stellplätze kompensieren. Schließlich können die Verkehrsmittel des Umweltverbunds für viele Innenstadtkunden eine Alternative darstellen.

### III.2 Altstadt-Passantenbefragung 2012

Anhand einer Passantenbefragung der LMU München (Lehrstuhl für Wirtschaftsgeographie und Tourismusforschung, Prof. Dr. Schmude, 266 befragte Passanten) im Februar 2012 in der Regensburger Altstadt konnten folgende Erkenntnisse hinsichtlich der Besuchszwecke und der Verkehrsmittelwahl von Altstadtbesuchern gewonnen werden:

1. 35 % der Befragten gaben als Hauptzweck „Einkaufen, Angebotsvergleich“ an. Mit 12 bzw. 11 % wurden als Hauptzweck des Altstadtbesuchs „Stadtbummel“ und „private Erledigung“ angegeben. Arbeit und Ausbildung wurden nur von 11 % benannt.
2. Als wichtigster Nebenzweck des Altstadtbesuchs wurde mit 29 % „Cafe, Restaurant, Imbiss“ angegeben.
3. Die meisten Befragten (69 %) gaben an, maximal 3 Stunden in der Altstadt verbringen zu wollen. Ein gutes Viertel (28 %) bleibt weniger als 1 Stunde in der Altstadt.
4. 39 % der Altstadtbesucher sind mit dem Pkw angereist. 61 % nutzten den Umweltverbund (Bus, Bahn, Fahrrad, zu Fuß gehen).
5. Die Besucher, die mit dem Pkw angereist waren, stellten zu 53 % das Auto im Straßenraum oder auf einem Parkplatz und nur zu 37 % in einem Parkhaus ab.
6. Mit über 60 % war das Parkhaus Dachauplatz das meistgenutzte der Befragten (Parkhaus St.-Peters-Weg wg. Abbruch und Neubau geschlossen).
7. Das Parkleitsystem spielt mit 17 % bei der Entscheidungsfindung zur Wahl des Parkhauses nur eine geringe Rolle.
8. 93 % gaben an, sofort oder nach kurzer Suche einen Stellplatz gefunden zu haben.
9. Im Vergleich zur Passantenbefragung 2007 wurde die Parkraumsituation etwas schlechter beurteilt. Dennoch beurteilten 51 % die Situation mindestens als befriedigend, 75 % immer noch als mindestens ausreichend. Erstaunlicherweise wurde die Situation bei der Befragung am Dienstag kritischer beurteilt als am Samstag.
10. Wenig bekannt ist das Angebot, in bestimmten Parkhäusern 30 bzw. 60 Minuten kostenlos parken zu können. Noch weniger bekannt ist die Möglichkeit, mit bestimmten Parkhaustickets den ÖPNV in der Innenstadt kostenlos nutzen zu können. Auch das ÖPNV-Innenstadtticket kannte die Mehrheit der Befragten nicht.
11. Die Hälfte der befragten Altstadtbesucher wohnte im Stadtgebiet Regensburg, weitere 20 % im Landkreis. Aus der Region Oberpfalz / Ostbayern stammten nur 10 %, rund 20 % sind der Kategorie Touristen / Tagestouristen zuzuordnen.

Die Befragungsergebnisse lassen folgende Schlüsse zu:

- Trotz des Befragungszeitpunkts im Februar lag der Anteil der Kunden, die mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds angereist waren, bei 61 %. Der Radverkehrsanteil betrug dabei nur 4 %. Im Sommerhalbjahr liegt der Radverkehrsanteil üblicherweise stadtweit bei 19 % (vgl. Haushaltsbefragung 2011). Dennoch nimmt die Zahl der Kfz-Nutzer in der Regel nicht signifikant ab. Vielmehr kommt es zu Verschiebungen zulasten des ÖPNV.
- Das Gros der Altstadtbesucher kennt sich in Regensburg aus. Das Parkleitsystem wird wenig genutzt, der Abriss des Parkhauses St.-Peters-Weg war den meisten der Befragten (62 %) bekannt, von sehr vielen wird immer wieder dieselbe Parkmöglichkeit aufgesucht oder aber nach Bedarf (Ziel, Fahrtzweck) über den Abstellort entschieden.
- Obwohl die meisten Besucher einen Stellplatz im Straßenraum oder auf einem Parkplatz bevorzugen, fanden fast alle Besucher sofort oder nach kurzer Suche einen

Parkplatz. Da offenbar das Angebot im Straßenraum bzw. auf Parkplätzen ausreichend ist, werden die Parkhäuser eher von Auswärtigen genutzt.

- Eine deutliche Mehrheit der Passanten stammt aus Regensburg oder der näheren Umgebung (Landkreis). Dieser Personenkreis kann gut durch gezielte Informationen über bestimmte Angebote oder Veränderungen informiert werden. So hat sich z. B. gezeigt, dass das Durchfahrtsverbot in der Thundorferstraße in Richtung Westen für den allgemeinen Verkehr dank der breit angelegten Kommunikationsstrategie schnell einem großen Bevölkerungskreis bekannt war.

### III.3 Umlandbefragung 2014

In den Monaten März bis April 2014 hat das Büro *cabnovum GbR* eine Befragung durchgeführt, mit dem Ziel zu evaluieren, inwiefern Regensburg aus Sicht der Umlandbewohner ein attraktiver Besuchs- und Einkaufsort ist. An der Umfrage haben fast 1.700 Menschen teilgenommen. Dabei konnten folgende Erkenntnisse gewonnen werden:

1. Einkaufen ist mit 55 % der meistgenannte Grund für einen Besuch Regensburgs. Es folgen Bummeln, Besuch, Gastronomie, Veranstaltungen und Kultur.
2. Je geringer die Entfernung nach Regensburg ist, desto häufiger kommen die Befragten in die Stadt. Bewohner des Landkreises Regensburg kommen im Schnitt an 31,5 Tagen pro Jahr nach Regensburg, während die Menschen aus den weiter entfernten Städten und Landkreisen deutlich seltener kommen.
3. Die mit Abstand häufigsten Besuchstage sind Samstag (68 %) und Freitag (54 %). An den sonstigen Tagen sind mit 23 bis 29 % keine signifikanten Unterschiede festzustellen (Mehrfachnennungen möglich).
4. Die Besucher aus dem Umland bleiben im Schnitt 6 bis 7 Stunden in der Stadt.
5. 63 % der Befragten gaben an, mit dem Auto/Motorrad anzureisen, 33 % mit der Bahn und nur 4 % mit dem Bus. Die Erreichbarkeit Regensburgs wird – unabhängig vom Verkehrsmittel – mit der Schulnote „gut“ beurteilt. Ebenso positiv gesehen wird das Busangebot innerhalb der Stadt. Nur mit „befriedigend“ wird das Preisniveau des ÖPNV beurteilt.
6. 42 % nutzen bei der Anreise mit dem Pkw in Regensburg die Altstadt-Parkhäuser, weitere 31 % das Parkhaus Arcaden (Mehrfachnennungen möglich). 35 % gaben an, regelmäßig auf Parkplätzen zu parken. P+R spielt mit knapp 5 % kaum eine Rolle.
7. Der mit Abstand wichtigste Faktor für die Parkplatzwahl ist die Nähe zum Ziel. Erst mit deutlichem Abstand folgen Aspekte wie Kosten, Erreichbarkeit oder Verfügbarkeit. An dem Parkleitsystem orientieren sich nur 5 %.
8. Über 60 % der Befragten benoteten das Parkraumangebot mit mindestens der Note „befriedigend“. Dabei gilt es zu beachten, dass das Parkhaus St.-Peters-Weg zum Zeitpunkt der Befragung nicht zur Verfügung stand und bereits viele Stellplätze am Donaumarkt durch die Grabungs- und Bautätigkeiten entfallen waren.

### III.4 Fußwegeentfernungen

Wie bereits festgestellt wurde, wird die Innenstadt von unterschiedlichen Nutzern besucht. Dabei gelten unterschiedliche „Distanzempfindlichkeiten“, d. h. je nach Wegezweck und

Parkgebührenhöhe steigt oder sinkt die Akzeptanz für einen Fußweg vom abgestellten Auto zum Ziel. Aus der Literatur (u. a. „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs“) und den Erfahrungen bzw. tatsächlichen Gegebenheiten in Regensburg sind nachfolgende zumutbare Wegeentfernungen abzuleiten. Die Angaben beziehen sich auf Einzugsradien der Parkmöglichkeit (Luftlinie), der tatsächliche Weg ist zumeist länger.

<i>Einkaufskunden</i>	<i>300 – 400 m (entspricht 4 – 5 Gehminuten)</i>
<i>Bewohner (Quartiersgaragen)</i>	<i>150 – 300 m (abhängig von den Gebühren)</i>
<i>Beschäftigte, Auszubildende</i>	<i>500 – 700 m</i>
<i>Städte-/Tagestouristen</i>	<i>600 – 800 m (abhängig von der Wegeattraktivität)</i>

Zum Vergleich: die Einzugsradien von Bushaltestellen werden – je nach Lage im Stadtgebiet – mit 200 m bis 500 m angesetzt. Der Regelwert liegt bei 300 bis 400 m.

### III.5 Bestand nach Parkierungsart

In der Innenstadt ist eine Vielzahl an Stellplätzen in unterschiedlichster Form zu finden. Die meisten Stellplätze befinden sich in Parkgaragen. Die Zahl der Stellplätze auf Parkplätzen und im öffentlichen Straßenraum hält sich ungefähr die Waage. Ergänzt wird das Angebot durch die beiden Parkplatzanlagen Dultplatz und Kuglerplatz (P+R). Nicht betrachtet werden hier private Stellplatzanlagen, wie etwa das Parkhaus Fuchsendgang, die nicht der allgemeinen Öffentlichkeit zur Verfügung stehen. Noch im Einzugsbereich der Innenstadt mit gutem Busanschluss ist das Parkhaus an der St.-Hedwigs-Klinik in der Prüfeninger Straße.

#### III.5.1 Parkgaragen

In der Innenstadt befinden sich sechs öffentlich zugängliche Parkgaragen mit mehr als 50 Stellplätzen. Die drei Garagen Dachauptplatz, St.-Peters-Weg und Am Theater / Bismarckplatz werden von den Stadtwerken (SWR) betrieben. Die drei weiteren Parkgaragen Arcaden, Arnulfsplatz und Castra-Regina-Center (CRC) sind in privater Hand. Die Stellplätze in den Parkgaragen Arcaden und CRC dienen vornehmlich den Kunden und Besuchern der Geschäfte und Dienstleister in den jeweiligen Gebäudekomplexen, werden aber auch von Altstadtkunden/-besuchern genutzt. Alle Parkgaragen sind rund um die Uhr nutzbar.

Die Gebühren sind zwar nicht einheitlich, aber doch größtenteils ähnlich gestaffelt. Die CRC-Tiefgarage hat besondere Angebote für Bahnkunden, die Tiefgaragen am Arnulfs- und am Bismarckplatz für Theaterbesucher. In vier Parkgaragen gilt das Parkticket auch als Busfahrtschein (Tagesticket für 5 Personen) in der Innenstadtzone.



Bild III.1: Parkhaus Dachauptplatz



Bild III.2: Tiefgarage Am Theater

Die stärkste Nachfrage in den Parkgaragen liegt zwischen 10 und 16 Uhr. Hier überlagern sich die Kunden- und die Beschäftigtenverkehre (Dauerparker). Die Nachfrage ist samstags höher als an den sonstigen Werktagen. Kapazitätsreserven weist insbesondere noch die CRC-Tiefgarage auf. In den Abend- und Nachtstunden sind – auch am Wochenende – in den Parkgaragen noch deutliche Reserven vorhanden.

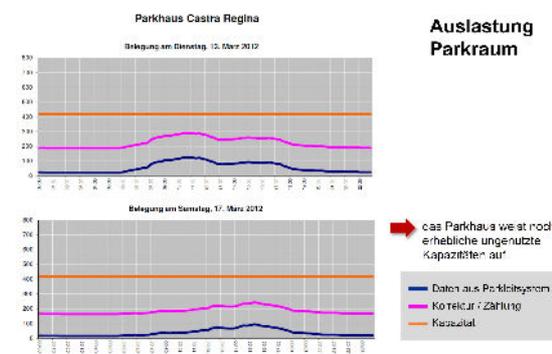
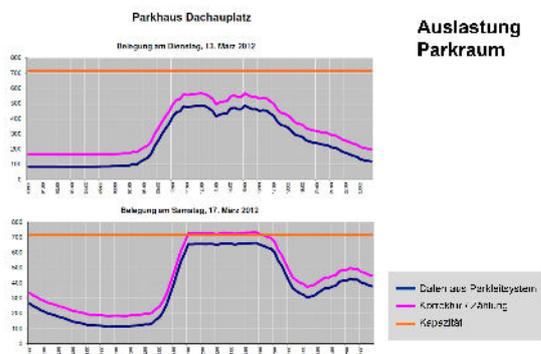


Bild III.3: Tagesganglinien Parkhaus Dachauplatz

Bild III.4: Tagesganglinien CRC-Tiefgarage

Lfd. Nr.*	Name Parkgarage	Stellplätze	Gebühren tagsüber, werktags / Sondertarife	Öffnungszeiten
1	Am Theater / Bismarckplatz (öffentlich)	355	bis 30 Min. kostenlos 0,90 € / 30 Min.; ab 6,5 Std. / 11,00 €; 19 - 7 Uhr 5,00 € Theaterticket ab 18 Uhr 5,00 € Parkticket = Bus-Ticket Innenstadtzone	24 h
2	Dachauplatz (öffentlich)	700	bis 60 Min. kostenlos 0,90 € / 30 Min.; ab 7 Std. / 11,00 €; 19 - 7 Uhr 5,00 € Sonn-/Feiertagspauschale: 7 - 19 Uhr 5,00 € Parkticket = Bus-Ticket Innenstadtzone	24 h
3	St.-Peters-Weg (öffentlich)	560	bis 60 Min. kostenlos 0,90 € / 30 Min.; ab 7 Std. / 11,00 €; 19 - 7 Uhr 5,00 € Sonn-/Feiertagspauschale: 7 - 19 Uhr 5,00 € Parkticket = Bus-Ticket Innenstadtzone	24 h
4	Arcaden (privat)	1.850	bis 60 Min. kostenlos 1,20 € / 2 h; 2,70 € / 3 h; jede weitere Std. 2 € oder 3,50 €/Tag Parkticket = Bus-Ticket Innenstadtzone	24 h (Parkebene 2)
5	Arnulfplatz (privat)	170	0,90 € / 30 Min.; ab 10 h / 18,00 € Theaterticket ab 18.30 Uhr 5,00 € 19 - 7 Uhr 8,00 €	24 h
6	Castra Regina Center (privat)	399	0,70 € / 30 Min.; 1,70 € / 60 Min. jede weitere Stunde +1,70 €, bis max. 11,70 € / Tag bis max. 7,50 € / Tag für Bahnkunden 19.30 - 2.00 Uhr max. 4,00 €	24 h
	<b>Summe</b>	<b>4.034</b>		

Tabelle III.1: Stellplätze in Parkgaragen, Stand November 2016  
\* = vgl. Nummerierung in den Anlagen

### III.5.2 Öffentliche Parkplätze

Im Innenstadtbereich befinden sich zwei größere Parkplätze an der Wöhrdstraße mit insgesamt rund 900 Stellplätzen. Durch den Bau des Museums der Bayerischen Geschichte sind nach und nach die ehemals 360 Stellplätze auf dem Donaumarkt entfallen.

Der Parkplatz Wöhrdstraße / ehem. Jacobi-Gelände kann sowohl von Bewohnern mit Bewohnerparkausweis (Parkbezirke 100/400, 200 und 300) als auch von „jedermann“ gegen Gebühr (Parkscheinautomat) genutzt werden. Das Parken auf dem Parkplatz Unterer Wöhrd / ehemaliges Eisstadion sowie in der Wertstraße ist kostenfrei.

Darüber hinaus kann auf verschiedenen historischen Plätzen geparkt werden. Die Zahl der Stellplätze soll hier zukünftig zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und stärkerer Berücksichtigung des Denkmalschutzes deutlich reduziert werden.

Die Tagesganglinien Parkplatz Unterer Wöhrd (ehem. Eisstadion) zeigen eine hohe Nachfrage zwischen 10 und 16 Uhr von Montag bis Freitag mit kleinen Reserven, während samstags regelmäßig zwischen 12 und 16 Uhr alle Stellplätze belegt sind.

Lfd. Nr.*	Name Parkplatz	Stellplätze	Gebühren am Tag / Parkdauer
7	Alter Kornmarkt	97	1 € / 60 Min. (werktags tagsüber) Max. Parkdauer: 2 Stunden
8	Emmeramsplatz	65	1 € / 60 Min. (werktags tagsüber) Max. Parkdauer: 2 Stunden
9	Wertstraße	50	kostenfrei Max. Parkdauer: unbeschränkt
10	Unterer Wöhrd / ehem. Eisstadion	676	kostenfrei Max. Parkdauer: unbeschränkt
11	Wöhrdstraße / ehem. Jacobi-Gelände	230	0,50 € / 60 Min. (werktags tagsüber) Max. Parkdauer: 2 Stunden
	<b>Summe</b>	<b>1.118</b>	

Tabelle III.2: öffentliche Stellplätze auf größeren Parkplätzen, Stand November 2016  
\* = vgl. Nummerierung in den Anlagen



Bild III.5: Wöhrdstraße / ehem. Jacobi-Gelände



Bild III.6: Emmeramsplatz



Bild III.7: Alter Kornmarkt

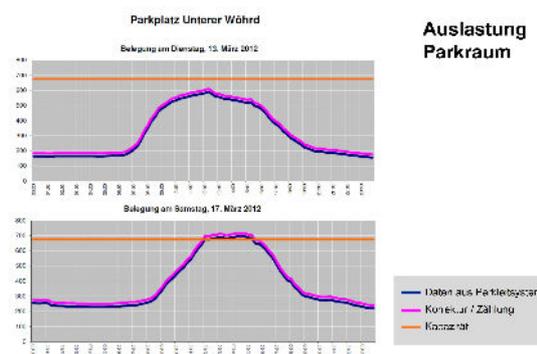


Bild III.8: Tagesganglinien Unterer Wöhrd

Während des Neubaus des Parkhauses St.-Peters-Weg hatte das Landesamt für Finanzen an der Bahnhofstraße den Parkplatz mit ca. 125 Stellplätzen zur Nutzung durch die Allgemeinheit am Wochenende geöffnet. Mit dem Landesamt wurde am 01.08.2014 eine Vereinbarung geschlossen, dass der Parkplatz weiter am Wochenende (freitags 14-19 Uhr und samstags 9-16 Uhr) kostenlos bis zu 3 Stunden genutzt werden kann.

### III.5.3 Öffentliche Stellplätze im Straßenraum

Die Innenstadt-Stellplätze werden größtenteils bewirtschaftet bzw. die Nutzungsdauer beschränkt. Häufig werden Kombinationsregelungen praktiziert, d. h. die Stellplätze stehen sowohl Kunden / Besuchern als auch Bewohnern zur Verfügung. In Teilbereichen sind Stellplätze für Bewohner reserviert. Im Innenstadtbereich stehen knapp 600 Stellplätze mit Parkscheiben- sowie über 700 mit Parkscheinregelung zur Verfügung. Rund 900 Stellplätze können für das kurzzeitige Halten zum Laden und Liefern genutzt werden. Zusatzbeschilderungen erlauben häufig die Nutzung dieser Stellplätze durch Bewohner ganztags oder zu bestimmten Zeiten. Insgesamt sind damit im öffentlichen Raum über 2.400 Stellplätze vorhanden (Tab. III.2 + III.3), davon über die Hälfte kostenfrei.

Die Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum werden durch die Parkgebührenordnung (PGO) geregelt. **Die PGO wurde zuletzt 2003 geändert, d. h. die Höhe der Parkgebühren ist seit 13 Jahren nicht angepasst worden. Zum Vergleich: die Preise für Bustickets sind in der gleichen Zeit um 30 % (Jahresabo) bis 45 % (Tagesticket) gestiegen.**

Form der Bewirtschaftung	Anzahl Stellplätze	Zulässige Parkdauer	Gebühren am Tag / Kostenloses Parken
Parkscheibe	578	Je nach Standort zwischen 30 Minuten und 4 Stunden	kostenfrei
Parkscheinautomat	717	In der Regel 2 Stunden	1 € / h in der Altstadt kernzone 0,50 € / h in der Westner-/Ostnerwacht
eingeschränktes Halteverbot (VZ 286)	(906)	Nur zum Laden/Liefern, Bewohner z. T. unbegrenzt	kostenfrei
<b>Summe</b>	<b>1.295</b>		

Tabelle III.3: Stellplätze im Straßenraum, Stand November 2016

Hinzuzurechnen sind diverse nicht bewirtschaftete Parkplätze auf den Wöhrden, in Stadthof und am Innenstadtrand (z. B. Gräblstraße, Schopperplatz, Europakanal, Am Protzenweiher, Richard-Wagner-Straße) sowie eine Vielzahl nicht erfassbarer privater Stellplätze.

Um den temporären Wegfall der Stellplätze im Parkhaus St.-Peters-Weg teilweise zu kompensieren, wurden im öffentlichen Straßenraum in der Albertstraße und der Bahnhofstraße rund 60 zusätzliche Stellplätze geschaffen. Die Stellplätze in der Bahnhofstraße (Südseite) dienen jetzt dem Abstellen von Bussen.



Bild III.9: Wöhrdstraße



Bild III.10: Helenenstraße



Bild III.11: Wahlenstraße



Bild III.12: Ostengasse

### **III.5.4 Sonstige wichtige Parkierungseinrichtungen**

In fußläufiger Entfernung zur Altstadt befindet sich der Dultplatz. Die Anlage steht die meiste Zeit des Jahres zum Parken zur Verfügung. Der Dultplatz ist in zwei Abschnitte unterteilt. Der östliche steht häufig auch dann zur Verfügung, wenn der westliche Teil belegt ist. Auf dem östlichen Bereich kann mit ca. 350 Stellplätzen die Nachfrage bislang problemlos abgedeckt werden. 2013 ist der Dultplatz an folgenden Tagen mit anderen Nutzungen belegt gewesen:

*Gesamtfläche: 101 Tage, Abschnitt West: 39 Tage, Abschnitt Ost: 33 Tage*

Der größte Teil des Dultplatzes steht an rund 220 Tagen im Jahr zur Verfügung. Wenn der Platz an Veranstaltungstagen geschlossen ist, wird dies über das Parkleitsystem angezeigt.

Lfd. Nr.*	Anlage	Stellplätze	Gebühren am Tag / Kostenloses Parken	Öffnungszeiten
12	Dultplatz	2.400	kostenfrei Parkdauer: unbeschränkt	24 h
13	P+R-Anlage Kuglerplatz	334	Tagesticket 2,50 € für eine Person, 5,00 € für bis zu 5 Personen, Ticket = Busfahrchein Tarifzone 1 Für RVV-Dauerkarteneinhaber kostenfrei	6 bis 22 Uhr, Ausfahrt bis 24 Uhr möglich
14	Parkhaus an der St.-Hedwigs-Klinik (privat)	116	1,00 € / 30 Min. 30 Minuten kostenfrei; Tagesmaximum: 8,50 €	24 h
	<b>Summe</b>	<b>2.850</b>		

Tabelle III.4: sonstige wichtige Stellplatzanlagen, Stand November 2016  
\* = vgl. Nummerierung in den Anlagen



Bild III.13: P+R Kuglerplatz („Westdeckel“)

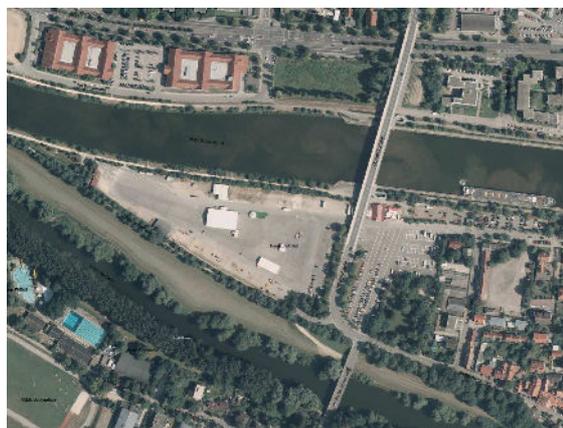


Bild III.14: Dultplatz



Bild III.14: Parkhaus an der St.-Hedwigs-Klinik (zuvor E.ON)

An der Prüfeninger Straße besteht auf dem sog. Westdeckel die P+R-Anlage Kuglerplatz. Der Parkschein ist zugleich Fahrchein für den ÖPNV. RVV-Dauerkarteneinhaber können den Platz mit einem speziellen Ausweis des RVV kostenfrei benutzen.

Ebenfalls an der Prüfeninger Straße, und damit knapp außerhalb der Innenstadt, steht das Parkhaus an der St.-Hedwigs-Klinik mit 261 Stellplätzen. Der Öffentlichkeit stehen davon 116 Stellplätze zur Verfügung. Vor allem für Kunden und Besucher der westlichen Altstadt (Theater, Velodrom, Haus der Musik etc.) ist dieses Parkhaus eine interessante Alternative.

### **III.5.5 Bewohnerparken**

In der Innenstadt wurden bislang neun Bewohnerparkzonen eingerichtet (s. Anlage). Den Bewohnern stehen hier 1.750 Stellplätze zur Verfügung. Insgesamt gibt es in Regensburg 13 Bewohnerparkzonen mit knapp 2.100 Bewohnerparkmöglichkeiten.

Ein Großteil dieser Stellplätze kann tagsüber von Innenstadtkunden und -besuchern zum kurzzeitigen Halten (eingeschränktes Halteverbot), z. B. für das Einladen von sperrigen oder schweren Einkäufen, genutzt werden. Somit sind diese Stellplätze häufig nicht für Bewohner reserviert. Keine zeitlichen Beschränkungen für Innenstadtbesucher bestehen auf vielen Stellplätzen in den Abend-/Nachtstunden, samstags ab 13 Uhr sowie sonntags. Insofern handelt es sich also nicht um reine Bewohnerparkplätze, sondern vielmehr um Bewohnerparkmöglichkeiten, die auch von allen anderen Autofahrern genutzt werden können. Insbesondere abends und am Wochenende entsteht damit eine Konkurrenzsituation, die Bewohner teilweise dazu zwingt, länger nach einem freien Parkplatz zu suchen bzw. längere Wege in Kauf zu nehmen. Zu diesen Zeiten wären jedoch ausreichende Kapazitäten in den Parkgaragen vorhanden.

Verschärft hat sich die Situation in der Ostnerwacht durch den Wegfall des Parkplatzes Donaumarkt. Hier konnten die Bewohner bis März 2014 nachts kostenfrei parken.

### **III.6 Zwischenfazit**

**Für die Besucher und Kunden der Innenstadt stehen aktuell Ende 2016 fast 6.500 Parkmöglichkeiten in fußläufiger Entfernung zur Altstadt zur Verfügung. Hinzuzurechnen sind 2.850 Stellplätze auf den beiden Anlagen Dultplatz und Kuglerplatz sowie im Parkhaus an der St.-Hedwigs-Klinik. Unter Berücksichtigung der hier nicht erfassten bzw. aufgeführten sonstigen Stellplätze, die der allgemeinen Öffentlichkeit zugänglich sind, stehen den Kunden und Besuchern der Innenstadt insgesamt knapp 10.000 Parkplätze zur Verfügung.**

**Nach dem Neubau des Parkhauses St.-Peters-Weg, der Sanierung des Parkhauses Am Theater / Bismarckplatz und infolge des Wegfalls des Donaumarkts hat sich die Zahl der Stellplätze in der Innenstadt zuletzt um rund 300 (ca. 3 %) verringert.**

**Für die Bewohner der Innenstadt steht zwar theoretisch eine große Zahl an Stellplätzen zur Verfügung, aufgrund der Tatsache, dass diese Stellplätze vielfach auch von allen anderen Autofahrern und insbesondere dem Lieferverkehr genutzt werden können, stehen den Bewohnern zu bestimmten Zeiten in Teilen der Innenstadt dennoch nicht ausreichend Stellplätze in zumutbarer Entfernung zur Verfügung.**

## **IV. Vergleichsstädte**

Um die Parkraumsituation in Regensburg objektiv bewerten zu können, bietet sich ein Vergleich mit anderen Städten in ähnlicher Größenordnung an. Im Nachfolgenden wird die Situation u. a. in Heidelberg und Würzburg kurz beschrieben, da beide Städte eine ähnliche Einwohnerzahl aufweisen und ebenfalls starke Touristenmagnete sind.

### **IV.1 Heidelberg**

Heidelberg am Neckar ist die älteste Universitätsstadt Deutschlands und hat rund 150.000 Einwohner. Altstadt und Schloss sowie Wirtschaft und Wissenschaft führen zu rund 3,5 Mio. Übernachtungen pro Jahr (zum Vergleich: Regensburg rund 1 Mio. Übernachtungen).

In der Innenstadt befinden sich rund 7.000 Stellplätze, davon 5.000 in 15 Parkhäusern. Kostenloses Parken ist weder in den Parkhäusern noch im Straßenraum möglich. Das Parken in den Parkhäusern kostet in der ersten Stunde in der Regel 1,50 €, gelegentlich auch mehr. Ein kostenfreier Parkplatz (Messplatz) befindet sich in über 2 km Entfernung von der Altstadt (Luftlinie).

Nahezu alle Straßen im Altstadtkern sind als Fußgängerzonen ausgewiesen. Öffentliche Stellplätze stehen nicht zur Verfügung. Nur Bewohner mit entsprechendem Ausweis dürfen hier punktuell an sehr wenigen Stellen parken. Auch in den Randbereichen der Altstadt gibt es nur Stellplätze für Bewohner oder dort ansässige Betriebe. Alle Besucher und Kunden, die die Altstadt mit dem Kfz anfahren wollen, müssen die Parkhäuser nutzen oder in Außenbereichen parken und mit dem ÖPNV in die Altstadt fahren.

### **IV.2 Würzburg**

Würzburg ist mit knapp 130.000 Einwohnern etwas kleiner als Regensburg und Heidelberg. Die Zahl der Übernachtungen liegt bei 790.000 pro Jahr.

In der Innenstadt stehen in den Parkhäusern rund 5.000 und im Straßenraum rund 1.900 bewirtschaftete Stellplätze zur Verfügung. Hinzu kommen ca. 800 unbewirtschaftete Stellplätze im Straßenraum und 1.000 auf dem Großparkplatz Talavera (ca. 1,5 km vom Dom entfernt). Die Kosten sind je nach Lage des Parkhauses bzw. -platzes und nach Tageszeit gestaffelt. Im Zentrum sind für eine Stunde ebenfalls in der Regel 1,50 € zu zahlen. Rabatte gibt es teilweise morgens vor 10 Uhr und nach 20 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen. Für verschiedene Parkieranlagen werden Dauerparkausweise zwischen 40 und 100 € (Montag bis Freitag) bzw. zwischen 60 und 150 € (Montag bis Sonntag) pro Monat angeboten.

### **IV.3 Freiburg / Münster**

Die mit 225.000 bzw. 280.000 Einwohnern deutlich größeren Städte sind – wie Regensburg – Oberzentren mit einem großen Einzugsbereich. Die nächsten Oberzentren sind jeweils rund 60 km entfernt. In der Münsteraner Innenstadt leben fast 50.000 Menschen. Beide Städte haben mit 6.500 bzw. 5.700 verhältnismäßig wenige Stellplätze im Zentrum. Dies ist sicherlich darauf zurückzuführen, dass beide Städte einen sehr hohen Anteil des Umweltverbunds bei der Verkehrsmittelwahl (Modal-Split) aufweisen.

Die Gebühren der Stellplätze in Münster sind höher als in Regensburg. Im öffentlichen Straßenraum kosten 30 Minuten 0,70 €, in den Parkhäusern die erste Stunde 2 €, danach die Stunde 1,50 €. In Freiburg liegen die Tarife ebenfalls höher. In Parkhäusern kosten 60

Minuten 1,90 €, 120 Minuten 3,80 €. In der Freiburger Kernaltstadt kosten 60 Minuten parken im Straßenraum 2,20 €, in den angrenzenden Bereichen 1,60 €.

#### IV.4 Bundesweite Gesamtschau

Das Internetportal *hotelreservierung.de* hat 2011 die Parkgebühren von 200 deutschen Parkhäusern in 93 Städten verglichen. Bezogen auf die 8 bayerischen Städte München, Nürnberg, Augsburg, Regensburg, Würzburg, Ingolstadt, Fürth und Erlangen wurde festgestellt, dass die Gebühren in Regensburg im Durchschnitt am geringsten sind. Differenziert wurde nach Kurzzeitparken (nur in Regensburg und Ingolstadt kostenfrei), 3-Stunden-Tickets (Regensburg günstigster Tarif) und Tagesticket (nur Würzburg und Ingolstadt günstiger).

Die durchschnittlichen Parkgebühren liegen bundesweit bei 1,45 €/h in Parkhäusern. Dieser Betrag ist im internationalen Vergleich sehr niedrig, die Parkgebühren in europäischen Großstädten liegen häufig bei über 4 €/h (Schweiz, Niederlande, Skandinavien, Großbritannien).

Der *Deutsche Städtetag* hat 2011 die 77 Großstädte in Deutschland bezüglich der Parkraumbewirtschaftung befragt. Alle Großstädte, die sich an der Umfrage beteiligt hatten, gaben an, Parkraumbewirtschaftung zu praktizieren. Bis auf zwei Kommunen sehen alle Städte die Parkraumbewirtschaftung als wichtiges Instrument der Stadtplanung. Ebenso gab eine sehr große Mehrheit an, dass der politische Wille zur Parkraumbewirtschaftung stark sei. Auch die Akzeptanz in der Politik, der Öffentlichkeit und bei den Interessensvertretern wird überwiegend positiv gesehen. Nachholbedarf wird dagegen bei den Personal- und Haushaltsmitteln sowie der Überwachungsdichte gesehen. Interessant ist hier ein Vergleich mit der Schweiz: werden in Deutschland – je nach Größe der Stadt – zwischen 3 und 53 Parkplätze pro 1.000 Einwohner bewirtschaftet, sind es in Zürich mit 128 mehr als doppelt so viele.

#### IV.5 Bewertung

Die Parktarife in Regensburg sind im Vergleich zu anderen Städten sehr moderat. Vor allem das kostenlose Parken in den Parkhäusern der Stadtwerke Regensburg und in den Arcaden für 30 bzw. 60 Minuten ist ein besonderer Service. Aber auch das Parken im öffentlichen Straßenraum oder auf den Parkplätzen ist sehr günstig. Zudem werden über 1.300 Stellplätze ganztags (ehem. Eisstadion, Werftstraße) oder zeitlich begrenzt (Parkscheibe) kostenfrei angeboten.

Diese niedrigen Tarife bzw. kostenfreien Angebote sind einerseits ein Attraktivitätsmerkmal für die Innenstadt, andererseits werden dadurch wenig Anreize gesetzt, die Innenstadt mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds anzusteuern.

Die Zahl der Stellplätze in der Innenstadt ist vergleichsweise hoch. Zusätzliche Angebote im Zentrum sollten nur in Verbindung mit neuen Nutzungen (RKK) angeboten werden. Insgesamt sollte eine Verlagerung insbesondere der Langzeitparker (Beschäftigte, Touristen) an den Innenstadtrand erfolgen, um die Parksuchverkehre in der Innenstadt zu verringern.

**Daher wird empfohlen, die Tarife in diesem Sinne zu überprüfen und ggf. anzupassen.**

**Die Zahl der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum in der Altstadt kann reduziert werden, wenn zeitgleich Ersatzangebote am Innenstadtrand geschaffen werden.**

## **V. Leitbild / Grundsätze**

Im Leitbild für den Einzelhandel „Einkaufserlebnis Regensburger Altstadt 2020“, das 2008 vom Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr, Umwelt- und Wohnungsfragen beschlossen wurde, wurde als ein wesentliches Leitziel definiert:

*„Die Altstadt ist offen für alle Verkehrsteilnehmer“. Dabei gilt der Grundsatz, dass die „Erreichbarkeit der Altstadt für alle Verkehrsteilnehmer/innen und Verkehrsarten gleichermaßen“ zu gewährleisten ist, „wobei dem öffentlichen Personennahverkehr eine Vorrangstellung eingeräumt wird.“*

Das Leitbild fordert neben vielen anderen Punkten eine Weiterentwicklung des Parkraumkonzepts, wobei als eine Maßnahme gilt, dass entfallende Parkierungsmöglichkeiten adäquat und zeitnah ersetzt werden.

Nur wenn die Innenstadt bequem und sicher mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds erreichbar ist, kann der nur im begrenzten Umfang vorhandene Parkraum den Kunden und Besuchern zur Verfügung stehen, die auf die Anfahrt mit dem Pkw angewiesen sind. Daher sollten mit hoher Priorität Strategien entwickelt und umgesetzt werden, die Anreize zur Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (mlv) zum Umweltverbund schaffen. Einschlägige Untersuchungen zeigen, dass Kunden, die mit dem Rad oder zu Fuß einkaufen, zwar pro Einkauf geringere Ausgaben tätigen, dafür aber häufiger kommen als Kunden mit dem Pkw und somit übers Jahr gesehen für gleich hohe Umsätze sorgen.

Die Reduzierung des die Innenstadt belastenden „unnötigen“ Kfz-Verkehrs (Durchgangs- und Schleichverkehre) einerseits und die Schaffung von Freiräumen für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV-Nutzer andererseits bedingen sich gegenseitig, da die Bewegungs- und Erschließungsflächen im Stadt- und Verkehrsraum nicht erweiterbar sind.

Einige Stadtplätze dienen derzeit noch vorrangig dem Abstellen von Kfz. Diese Nutzung wird jedoch vielfach nicht der historischen Bedeutung und den Nutzungsansprüchen gerecht.

### **V.1 Optimierung des ruhenden Verkehrs**

Wichtig für Innenstadtbesucher ist ein schlüssiges Parkraumkonzept. Schon vor Fahrtantritt sollten dem Besucher / Kunden alle notwendigen Informationen vollständig und aktuell zur Verfügung stehen. Dabei gilt es, verschiedene Fahrtzwecke zu unterscheiden.

Auch während der Fahrt sowie kurz vor dem Ziel braucht der Besucher klare, aktuelle und richtige Informationen. Über Smartphones könnten heutzutage alle notwendigen Informationen in Echtzeit zur Verfügung gestellt werden. Dazu müssten jedoch die entsprechenden technischen Grundlagen geschaffen werden.

Einzubeziehungen in die Konzeption sind, neben den Standorten der Parkplatzanlagen, die Parkdauer und die Tarife. Das bisherige System ist in diesem Sinn fortzuschreiben.

Verbesserungsbedürftig ist die Situation für die Innenstadtbewohner. Ein Großteil der Bewohnerstellplätze ist nicht für Bewohner reserviert, sondern stellt sich aufgrund der parallelen Parkraumbewirtschaftung nur als Parkmöglichkeit für Bewohner dar, wenn die Stellplätze nicht durch Innenstadtkunden/-besucher belegt sind. Nicht jeder Innenstadtbewohner nutzt sein Auto täglich, z. B. auf dem Weg zur Arbeit. Insofern ist es oft nicht ausreichend, Bewohnern Stellplätze nur in den Nachtstunden bevorrechtigt zur Verfügung zu stellen. Auch in Urlaubs- oder Krankheitszeiten benötigen Bewohner tagsüber Stellplätze.

## V.2 Folgerungen

Ein schlüssiges Strategiekonzept „Parken in der Innenstadt“ kann nicht losgelöst von den anderen Verkehrsarten und der Stadtentwicklung gesehen werden. Vielmehr gilt es, die einzelnen Bausteine im Kontext zu sehen. Verbesserungen im ÖPNV führen nicht zu den gewünschten Effekten (Fahrgaststeigerungen), wenn parallel die uneingeschränkte Erreichbarkeit und Durchquerbarkeit der Innenstadt für den mlv möglich ist.

Die Innenstadt lebt von ihrem Flair. Von besonderer Relevanz sind die Qualität und die Vielfalt des Angebots. Die Attraktivität kann nur dann dauerhaft gesichert werden, wenn einerseits das Alleinstellungsmerkmal „Welterbe und historische Stadtstruktur“ erlebbar ist und herausgestellt wird sowie andererseits die Multifunktionalität (Wohnen, Einzelhandel, Gastronomie, Kultur, Dienstleistungen, Tourismus, Ausbildung) erhalten bleibt bzw. gestärkt wird.

## V.3 Wechselwirkungen

### V.3.1 Förderung des Radverkehrs

2012 wurde der Radverkehrsplan Regensburg im Stadtrat beschlossen. Dieser sieht zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der umweltschonenden Erreichbarkeit der Innenstadt vor. Viele Ziele sind bislang nur durch umständliche Umwege zu erreichen. Bereits das o. g. Leitbild für den Einzelhandel sieht die Öffnung von Einbahnstraßen für Radler, ein Fahrradparkraumkonzept und die Entlastung der Donauparallele vom Durchgangsverkehr vor.

Eine weitere Steigerung des Radverkehrsanteils (stadtweit 19 %, Stand: 2011) würde zu einer Entlastung der Straßen und zu einer Entspannung bei der Parkraumsituation führen. Ein wichtiger Baustein ist die Verbesserung der Durchlässigkeit der Altstadt für Radler durch die Freigabe der Fußgängerzonen und der Einbahnstraßen in Gegenrichtung (dauerhaft umgesetzt durch Stadtratsbeschluss seit April 2016).

Ausgewiesene Wohnverkehrsstraßen, z. B. Maler- und Pfarrergasse, Wahlenstraße sowie Am Ölberg / Glockengasse, sind sukzessive umzugestalten, so dass sie den erforderlichen Standard (niveaugleicher Ausbau) aufweisen. Der Oberflächenbelag ist an die Bedürfnisse des Radverkehrs und mobilitätseingeschränkter Personen anzupassen.

Immer wieder kritisieren Radfahrer die Situation in der Achse D.-Martin-Luther-Straße. Die Führung des Radverkehrs wird als unsicher empfunden. Das hohe Verkehrsaufkommen und die hohen Geschwindigkeiten sind daher zu reduzieren, um zukünftig Konflikte und kritische Situationen zu vermeiden. Nur ein erster Schritt kann daher die Verlängerung des Radwegs zwischen Luitpoldstraße und Landshuter Straße sein (geplante Realisierung 2017).

Die Zahl der Abstellanlagen ist vielfach nicht ausreichend, so dass regelmäßig Fahrräder ungeordnet abgestellt werden. Dies ist nicht nur gestalterisch unbefriedigend, sondern führt schneller zu Schäden an den Rädern (Umfallen) oder Diebstahl. Die Zahl der Fahrradabstellmöglichkeiten ist zu erhöhen. 2016 wurden im Rahmen eines Sofortprogramms 40 Radbügel aufgestellt, weitere folgen durch das Möblierungskonzept ab 2017.

### V.3.2 Verbesserung des ÖPNV

Die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem ÖPNV ist aus vielen Richtungen bereits gut. Seit der Sperrung der Steinernen Brücke für den Busverkehr hat sich jedoch die Erreichbarkeit

der Innenstadt für Kunden und Besucher aus dem nordwestlichen Stadtgebiet und den angrenzenden Landkreiskommunen erheblich verschlechtert. Deutliche Fahrgastrückgänge sind zu verzeichnen.

Verbesserungsbedarf besteht weiterhin hinsichtlich der Gestaltung wichtiger Haltestellen und Umsteigeanlagen. Für mobilitätseingeschränkte Personen stehen nur vereinzelt barrierefreie Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten zur Verfügung. Umsteigewege sind oft lang und zeitraubend. Besonders wichtig ist daher der zeitnahe Umbau der Haltestellenanlagen Arnulfplatz sowie Hauptbahnhof / Albertstraße / Ernst-Reuter-Platz (Zentraler Busbahnhof).

In der Wahrnehmung der Bevölkerung wird der Busverkehr in der Altstadt oftmals als störend empfunden, insbesondere in den Ost-West-Achsen Gesandtenstraße und Platzfolge (Altstadtbus). Abhilfe werden hier die neuen Elektro-Midi-Busse („emil“) ab Frühjahr 2017 schaffen. Da jedoch nahezu alle Buslinien im Bereich der Kepler- / Thundorferstraße die Innenstadt durchfahren, müssen auch die regulären Fahrzeuge zukünftig erhöhten Ansprüchen genügen (Schadstoffe, Lärm).

Positiv zu werten ist die Ausweitung des Altstadttarifs seit 2012 auf den Innenstadtтарif. Dennoch können zusätzliche Anreize zur Nutzung des ÖPNV gesetzt werden – z. B. durch die Fahrpreiserstattung durch Innenstadtgeschäfte (Anrechnung auf den Kaufpreis). Die Kombi-tarife – Parkticket im Parkhaus = Gratisticket für den Bus – müssen weiter kontinuierlich be-worben werden, um deren Bekanntheitsgrad zu erhöhen.

Aufgrund des erwarteten Wachstums bei den Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen muss auch das Busangebot ausgeweitet werden. Der wachsenden Nachfrage muss mit neuen Linien und Taktverdichtungen begegnet werden. Das geplante höherwertige ÖPNV-System (laufende Studie) kann hier einen maßgeblichen Beitrag leisten.

Im Leitbild für den Einzelhandel 2008 („Einkaufserlebnis Regensburger Altstadt 2020“) werden außerdem folgende Punkte zur Stärkung des ÖPNV genannt:

- Barrierefreie Gestaltung der Haltestellen
- Sicherung der ÖPNV-Trassen
- Entlastung der Bus-Routen vom Durchgangsverkehr zur Verringerung der Störan-fälligkeit

### **V.3.3 Reduzierung des (fahrenden) mlv**

Durch die Vielzahl der Stellplätze ist der Quell- und Zielverkehr in der Innenstadt nicht zu unterschätzen. Dieser Verkehr sollte daher so verträglich wie möglich abgewickelt werden. Konflikte sind sowohl in den verkehrsberuhigten Bereichen (Wohnverkehrsstraßen, Fuß-gängerzonen) als auch in den Ortsstraßen zu beobachten. Diese Konflikte resultieren aus den verschiedenen Ansprüchen der Nutzer an den Straßenraum. Dort, wo die Straßen und Gassen noch nicht umgestaltet sind, werden Fußgänger auf zu schmale Gehwege verdrängt. Daher ist ein anforderungsgerechter Umbau der Straßen und Gassen vorzunehmen.

Viele Besucher der Innenstadt, die mit dem Kfz anreisen, sind Gelegenheitsbesucher (Besucher aus dem Umland, Touristen; ca. 20%). Diese Verkehrsteilnehmer sind auf Informationen hinsichtlich der Parkraumbelegung und der Routenführung angewiesen. Hier kann ein gutes, modernes, aktuelles Parkleit- und Wegweisungssystem – so wie es jetzt in Regensburg umgesetzt wird – unnötige (Parksuch-) Verkehre vermeiden.

Negativ auf das „Erlebnis Altstadt“ wirkt sich der Durchgangsverkehr aus. Je nach Straßen-querschnitt liegt der Anteil des innenstädtischen Durchgangsverkehrs zwischen 17 und 43 % (Erhebung Juli 2013). Die Attraktivität leidet nicht nur aus Touristensicht. Auch die Erreichbarkeit für Kunden und Besucher – sowohl mit dem Kfz als auch mit dem ÖPNV – ist

zu bestimmten Tageszeiten deutlich eingeschränkt. Ziel sollte daher sein, den Durchgangsverkehr noch konsequenter aus dem Innenstadtbereich herauszuhalten.

Wesentliche Verbesserungen lassen sich insbesondere in folgenden Straßenzügen erzielen:

Jakobstraße – Arnulfplatz – Donauparallele

Galgenbergbrücke – D.-Martin-Luther-Straße – Eiserne Brücke – Wöhrdstraße

Ernst-Reuter-Platz – „Altstadtsüdumgehung“ – Kumpfmühler Str.

St.-Peters-Weg – Emmeramsplatz – Ägidienplatz – Kumpfmühler Straße

## **VI. Handlungsempfehlungen**

### **VI.1 Parkraumbewirtschaftung**

Das System der Parkraumbewirtschaftung hat sich bewährt und wird daher nicht in Frage gestellt. Durch die nahezu flächendeckende Erhebung von Parkgebühren und die Begrenzung der Parkdauer im Straßenraum wird insbesondere die Zahl der Kfz-Einpendler deutlich begrenzt. Andernfalls wäre die Nachfrage nach Parkraum in der Innenstadt nicht annähernd zu befriedigen. Hohe Anteile an Parksuchverkehr, Staus und Abgase wären die Folge.

### **VI.2 Stellplatzanzahl**

Sowohl die Tagesganglinien der Parkhäuser und des Parkplatzes Unterer Wöhrd als auch die Passanten- und Umlandbefragungen zeigen, dass die Zahl der Stellplätze in der Innenstadt zu „normalen“ Zeiten ausreicht und von den Nutzern als ausreichend bewertet wird. Zusätzliche Stellplätze in der Innenstadt sind nicht erforderlich. Nachfragespitzen, wie z. B. in der Vorweihnachtszeit, sind für Großstädte typisch und können durch Shuttleangebote von Stellplatzanlagen außerhalb der Innenstadt (Kugler-Platz, Universität, Continental-Arena, Dultplatz) aufgefangen werden. Insgesamt sollte die Zahl der Stellplätze in der Innenstadt und in den angrenzenden Bereichen in etwa konstant gehalten werden. Entfallende Stellplätze sollen jedoch adäquat und zeitnah am Innenstadtrand ersetzt und erhöht werden.

### **VI.3 Stellplatzverteilung**

Derzeit befinden sich viele Stellplätze im Altstadtbereich, auch für eine nicht unerhebliche Zahl an Dauerparkern. Damit wird der Verkehr unnötigerweise in den sensiblen Weltebereich hineingezogen. Ziel sollte daher sein, einen Teil dieser Stellplätze, insbesondere aus dem Straßenraum, an den Innenstadtrand zu verlagern.

### **VI.4 Tarife**

Die Parkgebühren sind im Vergleich zu anderen vergleichbaren Städten sehr moderat. Vor allem die geringen Gebühren für das Parken im Straßenraum verleiten viele Autofahrer dazu, die Parkhäuser zu meiden. Die Gebührenstruktur soll daher insgesamt überarbeitet werden, vor allem aber für das Parken im Straßenraum. Damit sollen auch Anreize gesetzt werden, die Innenstadt mit dem Bus oder dem Fahrrad anzusteuern. Um ein Abwandern von Kunden und Besuchern zu vermeiden, darf eine Tarifveränderung nicht isoliert durchgeführt werden, sondern nur im Rahmen eines Gesamtkonzepts.

### **VI.5 Bewohnerparken**

In einigen Quartieren ist das Stellplatzangebot im Vergleich zur Nachfrage zu gering. Im Innenstadtbereich können jedoch kaum zusätzliche Stellplätze zur Verfügung gestellt werden. Allenfalls punktuell können Quartiersgaragen Abhilfe schaffen. Daher sollten deutlich mehr Stellplätze im Straßenraum Bewohnern (auch und gerade nachts und an den Wochenenden) vorbehalten bleiben. Dies fördert letztlich die Nachfrage in den Parkgaragen.

## **VI.6 Verkehrsmittelübergreifende Betrachtung**

Eine konsequentere Förderung des Umweltverbunds würde die Attraktivität dieser Verkehrsmittel gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr erhöhen. Die Zahl der Menschen, die in die Innenstadt mit dem Fahrrad oder dem Bus fahren, würde so steigen. Kapazitätsengpässe im Parkraumangebot könnten so ebenso wie unnötiger Parksuchverkehr vermieden werden.

## **VII. Umsetzungskonzept**

Akuter Handlungsdruck besteht insbesondere im nordöstlichen Teil der Innenstadt durch den Wegfall der Stellplätze auf dem Donaumarkt. Gegen den Bau eines (reinen) Parkhauses auf dem ehemaligen Jacobi-Areal haben Anwohner des Unteren Wöhrds Klage eingereicht. Da ein Parkhaus auf dem ehemaligen Jacobi-Gelände Verkehr sowohl aus Richtung Altstadt als auch von der Nibelungenbrücke anziehen würde, wären Wohnbereiche und die Welterbekernzone von dem Zielverkehr betroffen. Problematisch sind v. a. die Lärmemissionen, die durch die an- und abfahrenden Kfz entstünden.

Um den beschriebenen Zielkonflikt zu lösen, wird vorgeschlagen, auf dem Jacobi-Areal einen integrierten Ansatz zu verfolgen. An diesem Standort sollen Bewohnerstellplätze in Form einer Quartiersgarage mit öffentlichem Parken kombiniert werden. Die Erschließung des Bereichs soll v. a. über die Nibelungenbrücke erfolgen.

Dieses Vorhaben würde eine Ergänzung zu einem Großparkhaus auf dem Gelände des ehemaligen Eisstadions darstellen. Beide Projekte zusammen würden die bereits entfallenen Stellplätze (Donaumarkt) sowie weitere noch wegfallende Parkplätze (Wöhrdstraße, Wertstraße) kompensieren.

Die Achse D.-Martin-Luther-Str. / A.-Kolping-Str. / Wöhrdstraße ist eine ÖPNV-Haupttroute. Um eine verträgliche Erschließung sicherzustellen und Störungen im ÖPNV weitestgehend zu vermeiden, wird die Verkehrsführung von der A.-Kolping-Straße über die Eiserne Brücke zur Wöhrdstraße für den mlv dauerhaft unterbunden.

Das neue Parkhaus St.-Peters-Weg bietet mehr Stellplätze an als der Altbau. Der Überhang kann im Sinne einer Quartiersgarage genutzt werden. Ein Teil der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum der Obermünsterstraße und auf dem Obermünsterplatz sowie im weiteren Umfeld soll in das Parkhaus verlagert werden, um die Attraktivität des Quartiers zu steigern.

Das Parkraumangebot ist differenziert zu betrachten und die Stellplätze sind „intelligent“ und zielorientiert zu nutzen. Nur dann kann es gelingen, Freiräume im Altstadtkern für weitere öffentliche Nutzungen und die Aufwertung städtischer Räume zu schaffen. Darüber hinaus muss der Fokus auf den Umweltverbund gerichtet werden. Jeder Kunde und Besucher, der mit dem Bus oder Fahrrad in die Innenstadt kommt, benötigt keinen Stellplatz und entlastet die Straßen.

Um diese Ziele zu erreichen, werden sowohl Leitprojekte als auch Einzelmaßnahmen vorgeschlagen.

### **VII.1 Leitprojekte**

#### **VII.1.1 Mobilitätstreff Unterer Wöhrd**

Am Donaunordufer im Bereich des ehemaligen Winterhafens wird ein neuer Schiffsanleger errichtet, der insbesondere den Ausflugsschiffen zum Anlegen nach 22 Uhr dienen soll.

Dieser Anleger erfordert eine funktionierende, aber auch qualitätsvolle Infrastruktur. Im unmittelbaren Umfeld sind ausreichend Stellplätze für Pkw und Busse bereitzuhalten. Auch Toiletten, eine Taxenvorfahrt, Strom- und Wasseranschlüsse wären sinnvoll. Der Bereich muss mit Lkw und Müllwagen erreichbar sein. Die derzeitige Situation wird den Ansprüchen auf längere Sicht nicht gerecht.

Der Standort ist aber auch ideal, um hier allgemeine Stellplätze in größerer Zahl vorzuhalten (Nähe zur Nibelungenbrücke, sehr gute ÖPNV-Anbindung). Hier können neben den Schifffahrtskunden insbesondere Beschäftigte der Innenstadt, Touristen und Innenstadtkunden parken. Der Fußweg zur Altstadt ist kurz (ca. 10 Minuten) und gleichzeitig attraktiv (entlang der Donau). Der Bereich Wertstraße wird im Zuge des Hochwasserschutzes noch deutlich aufgewertet. Außerdem können Leihräder angeboten und auf das Angebot des ÖPNV zurückgegriffen (günstiges Innenticket) werden. Ergänzt wird der Standort mit Schließfächern für das Gepäck von Radtouristen und einigen Wohnmobilstellplätzen. Insgesamt kann hier also ein Komplettangebot für vielfältige Mobilitätsfragen angeboten werden.

**Im Zuge der kompletten Überplanung des Areals sollen hier ca. 1.300 bis 1.500 Stellplätze in einem Parkhaus geschaffen werden. Damit können die entfallenen Stellplätze am Donaumarkt (ca. 360) sowie die Stellplätze in der Wertstraße (ca. 50) und in der Wöhrdstraße (ca. 30) kompensiert werden. Zusätzlich wird ein Überhang entstehen, um bereits in der Altstadt entfallene und zukünftig entfallende Parkplätze auszugleichen.**

**Die Maßnahme ist eng gekoppelt an den Neubau der Jugendherberge und den Abriss des alten Gebäudes.**

### **VII.1.2 Neues Kombi-Gebäude Busterminal/Parkhaus Margaretenstraße**

Zwischen der Margareten- und der Bahnhofstraße befindet sich eine nicht bebaute städtische Fläche, die derzeit zum Abstellen von Bussen (kostenfrei) und Pkw (gegen Gebühr) genutzt wird. Die Fläche eignet sich grundsätzlich dazu, die beiden Nutzungen in einem Gebäude unterzubringen und damit folgende Ziele zu erfüllen:

- Steigerung der städtebaulichen und funktionalen Qualität
- Erhöhung des Stellplatzangebots
- Eindämmung der negativen Begleiterscheinungen der derzeitigen Situation (Lärm, Unrat, Verschmutzung)
- Zusätzliche Infrastruktureinrichtungen, wie z. B. Busfahrer-Aufenthaltsraum, Toiletten
- Bauliche Vorbereitung für einen Steg über die Bahnanlagen und die Fritz-Fend-Straße (Verbindung Universitätsstraße / Altstadt)

Das Gebäude kann im Erdgeschoss einen Busterminal aufnehmen. In den Obergeschossen und ggf. auch in Tiefgeschossen können Stellplätze für Pkw angeboten werden. Dieses Gebäude ist ein wichtiger Konzeptbaustein für die Neugestaltung des ZOB auf dem Bahnhofsvorplatz. Durch die Schaffung neuer Pkw-Stellplätze in dem Gebäude kann der Straßenraum Bahnhofstraße für weitere Stellflächen für Linienbusse genutzt werden.

**Sobald Klarheit über die weitere Entwicklung ZOB / RKK herrscht, sollten Planungen für dieses Gebäude aufgenommen werden.**

### **VII.1.3 Neue Quartiersgarage Emmeramsplatz**

Der Gebäudekomplex Evangelisches Krankenhaus wird derzeit überplant. Das Neubauvorhaben löst einen Stellplatzbedarf aus, der in einer Tiefgarage nachgewiesen werden soll.

Dieses Vorhaben bietet die Möglichkeit zu überprüfen, ob die erforderliche Tiefgarage in die Platzfläche Emmeramsplatz ausgedehnt werden kann und die Stellplätze an Bewohner

vermietet werden können. Anschließend kann die Platzfläche inklusive der angrenzenden Straßen neu gestaltet und aufgewertet werden. Die Zahl der öffentlichen Stellplätze im Straßenraum wird dabei deutlich zu verringern sein. Auch sollte diese Maßnahmen zum Anlass genommen werden, die Durchfahrtsmöglichkeit vom St.-Peters-Weg über den Emmerams- und Ägidienplatz zu unterbinden, so wie es bereits im Verkehrsentwicklungsplan und RegensburgPlan 2005 vorgesehen ist.

**Mittelfristig könnte somit an zentraler Stelle in der Altstadt eine Quartiersgarage für rund 100 Kfz hergestellt werden.**

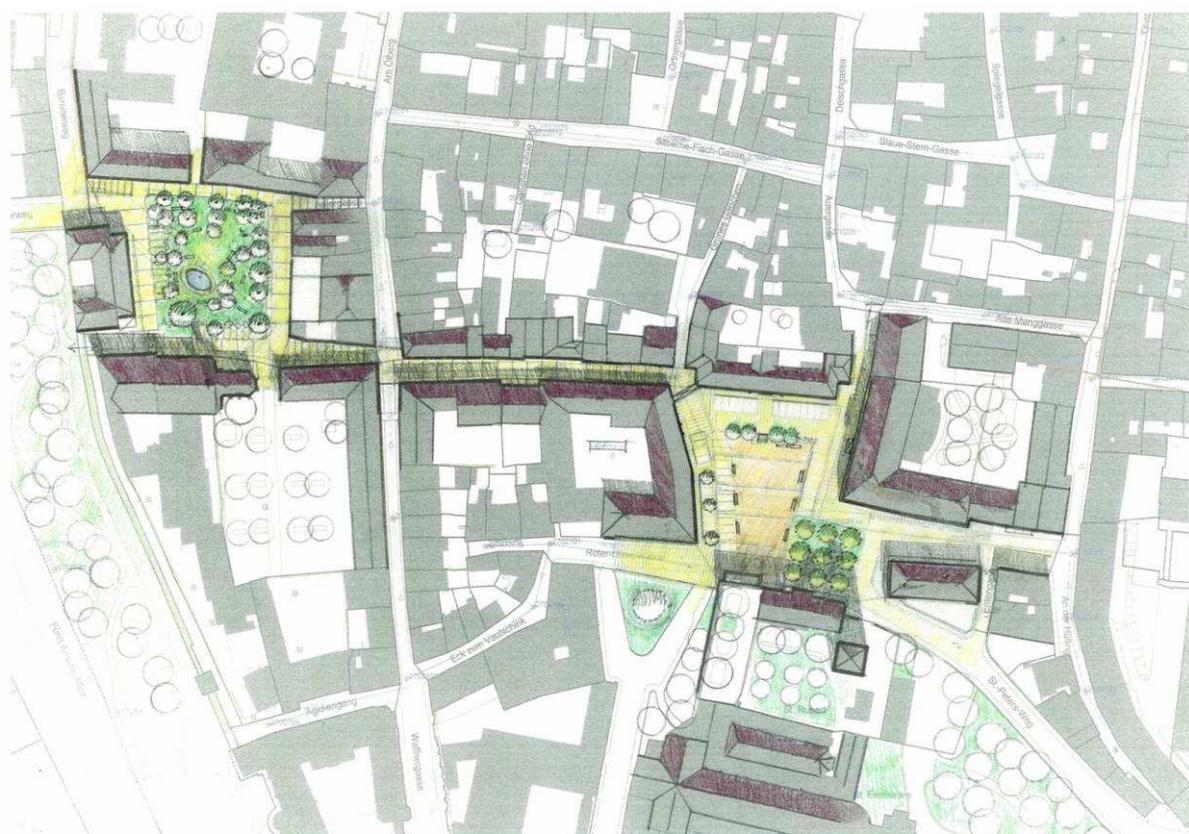


Bild VII.1 Testentwurf Umbau Emmeramsplatz und Ägidienplatz  
[Quelle: Entwurf SRK 2025]

#### VII.1.4 Neue Parkgarage Gräßlschleife

Auch in Stadtamhof ist der Parkdruck hoch. An der Rampe zur Protzenweiherbrücke besteht bereits ein Parkplatz für 31 Kfz. Innerhalb der Abfahrtsrampe Gräßlstraße könnte eine Parkgarage errichtet werden, die verschiedenen Nutzergruppen dienen könnte:

- Bewohnern
- Beschäftigten
- Besuchern / Lehrkräften der Kirchenmusikhochschule
- Kunden / Besuchern von Stadtamhof
- Kunden / Besuchern der Altstadt

Erste Entwürfe zeigen, dass hier in verträglicher Form etwa 250 Stellplätze angeboten werden könnten. Ziel ist es, die SWR mit dem Bau dieses Vorhabens zu betrauen. Die Finanzierung kann u. a. aus Mitteln der Stellplatzablässe sichergestellt werden. Weiterhin wird

derzeit geprüft, den Umgriff des Sanierungsgebiets Stadtamhof zu erweitern. Dann bestünde die Möglichkeit, Städtebaufördermittel zu beantragen.

Die Stellplätze für Bewohner müssen zu einem vertretbaren Entgelt angeboten werden. Dann können im Gegenzug auch Stellplätze in städtebaulich sensiblen und verkehrlich problematischen Räumen, wie etwa in der Andreasstraße, verlagert werden.

**Der Bau einer Parkgarage Gräßlschleife ist kurzfristig möglich und kann den Parkdruck nördlich der Altstadt spürbar senken sowie Chancen zur Aufwertung von Stadträumen schaffen.**

### VII.1.5 integriertes Parkhaus ehem. Jacobi-Gelände

Als Ergänzung zum Mobilitätstreff Unterer Wöhrd (vgl. VII.1.1) muss die ursprüngliche Planung für ein Jugendhotel und eine Parkierungsanlage auf dem ehemaligen Jacobi-Gelände geändert werden, da die Jugendherberge am heutigen Standort neu errichtet werden soll. Weiterhin hat der Stadtrat beschlossen, den ÖPNV in der Wöhrdstraße zu beschleunigen, indem das Parken auf der Fahrbahn teilweise oder ganz unterbunden wird (vgl. TOP Ö6 in der Ausschusssitzung am 26.04.2016). Weitere öffentliche Stellplätze werden in der Wertstraße im Zuge des Hochwasserschutzes entfallen.

In unmittelbarer Nachbarschaft wird das Museum der Bayerischen Geschichte errichtet. Für Besucher mit dem Kfz stehen aktuell nur das Parkhaus Dachauplatz und der Parkplatz ehemaliges Eisstadion zur Verfügung. Die am Donaumarkt entfallenen Stellplätze, die auch von Bewohnern genutzt werden konnten, wurden bisher nicht kompensiert.

Es soll daher nunmehr ein Planungsansatz verfolgt werden, der auf dem Gelände eine Quartiersgarage und auch wieder öffentliches Parken vorsieht. Das öffentliche Parken soll ausdrücklich nicht in Konkurrenz zu den bestehenden und geplanten Anlagen (Mobilitätstreff) treten. Vielmehr ist der Schwerpunkt der Nutzer beim Museum der Bayerischen Geschichte zu sehen. Über die Gebührenstafflung und das Parkleitsystem soll gewährleistet werden, dass Parksuchverkehr in der Wöhrdstraße möglichst vermieden wird. Zudem wird es wegen der Durchfahrtsunterbrechung am St.-Georgen-Platz keine Zufahrt von Süden (Adolf-Kolping-Str.) geben.

Um hier das richtige Maß und Verhältnis der verschiedenen Nutzungen zueinander zu finden, soll ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt werden. Daher können jetzt noch keine genaueren Angaben bezüglich der möglichen Stellplätze gemacht werden. Zu berücksichtigen sind außerdem der Hochwasserschutz und der wertvolle Baumbestand.

Um für die kommenden Jahre die Situation gegenüber den Nachbarn zu verbessern (Staubentwicklung), soll die Oberfläche des bestehenden Parkplatzes als Übergangslösung asphaltiert werden.

## VII.2. Maßnahmenpaket

Neben den o. g. Leitprojekten enthält das Umsetzungskonzept eine Reihe von Einzelmaßnahmen, die sowohl den investiven als auch den nicht-investiven Bereich umfassen. Grundsätzlich wird dabei die Strategie verfolgt, im Kernbereich die Stellplätze für diejenigen Innenstadtbesucher und -kunden erreichbar zu halten, die dort nur **kurze** Erledigungen und Einkäufe abzuwickeln haben. Für diese Kunden und Besucher müssen die Wege zu den Zielen kurz sein.

Kunden und Besucher, die länger in der Innenstadt verweilen wollen, können gewisse Fußwege in Kauf nehmen. Daher werden das Tarifsystem und das Parkraumangebot insgesamt dieser Strategie angepasst.

Neben der Gebühren- und Parkdaueranpassung werden daher am Rand der Innenstadt neue Parkraumkapazitäten für Dauer- und Langzeitparker (s. auch „Leitprojekte“ oben) bereitgestellt. Zusätzlich werden Maßnahmen im Bereich des ÖPNV und des Fuß- und Radverkehrs aufgezeigt, die zu einer Entlastung des Parkdrucks führen sollen, um wichtige Stadträume vom ruhenden Verkehr – zumindest weitgehend – befreien zu können.

## **VII.2.1 Motorisierter Individualverkehr**

### **VII.2.1.1 Parkraumbewirtschaftung / Verbesserung bestehender Anlagen**

Kurzfristig (sofort bis 3 Jahre)

- Instandsetzung der vorhandenen ebenerdigen Parkplatzflächen auf dem Jacobi-Areal
- Überprüfung der Gebühren für Kurzzeitparker in der Innenstadt im Rahmen einer Gesamtbetrachtung
- Begrenzung des Kurzzeitparkens in der Kernzone auf 60 Minuten
- Schrittweise Ausdehnung der Bewohnerparkmöglichkeiten, insbes. Innerer Westen und Innerer Osten, durch Begrenzung der kostenfreien Nutzung der Stellplätze durch den allgemeinen Verkehr

Mittelfristig (3 bis 5 Jahre)

- Ausweitung der Kurzzeitparkzonen (Reduzierung von Parkscheibenregelungen)
- Anpassung und Vereinheitlichung der Tarifstrukturen der Parkhäuser und Tiefgaragen (SWR-Parkhäuser)
- Schrittweise Ausdehnung der Bewohnerparkmöglichkeiten, insbes. Innerer Westen und Osten, durch Begrenzung der kostenfreien Nutzung der Stellplätze durch den allgemeinen Verkehr

Langfristig (5 bis 8 Jahre)

- Prüfen einer Parkraumbewirtschaftung im Neubauareal südlich der Ladehofstraße zur Vermeidung von Pendlerparken (Einrichtung von Zonen mit eingeschränktem Halteverbot oder Aufstellen von Parkscheinautomaten)
- Fortführung der schrittweisen Ausdehnung der Bewohnerparkmöglichkeiten, insbes. Innerer Westen und Innerer Osten, durch Begrenzung der kostenfreien Nutzung der Stellplätze durch den allgemeinen Verkehr

### **VII.2.1.2 Zusätzliche Parkplätze im öffentlichen Raum und auf sonst. Flächen**

Kurzfristig (sofort bis 3 Jahre)

- Augustenstraße  
(abschnittsweise Senkrecht- statt Längsparker auf der Nordseite)
- Adolf-Schmetzer-Straße  
(Umbau der Busbucht zu Buskap, dadurch zusätzliche Längsparker möglich)

- Margaretenstraße  
(Einziehung einer Fahrspur analog zur Albertstraße)
- Beibehaltung des Wochenendparkens auf dem Parkplatz des Landesamts für Finanzen (ist bereits erfolgt)

### **VII.2.1.3 Neue Parkierungsanlagen bzw. Erweiterungen**

Kurz- bis mittelfristig

- Neubau Quartiers- und Parkgarage Gräßlschleife → Leitprojekt
- Mobilitätstreff Unterer Wöhrd → Leitprojekt
- Quartiers- und Parkgarage ehem. Jacobi-Areal → Leitprojekt

Mittelfristig

- Margaretenstraße / Fritz-Fend-Straße – Neubau eines Parkhauses auf der Freifläche mit integrierter Busabstellanlage → Leitprojekt
- Quartiersgarage Emmeramsplatz → Leitprojekt

Langfristig

- TG Ernst-Reuter-Platz (in Kombination mit RKK)
- Prüfauftrag Parkgarage unter dem Platz der Einheit

### **VII.2.1.4 Steigerung der Nachfrage auf bestehenden Anlagen**

Kurzfristig (sofort bis 3 Jahre)

- Untersuchung einer bedarfsorientierten ShuttleBus-Linie für die P+R-Anlage Kuglerplatz  
(ggf. als verlängerte Altstadtbuslinie)
- Bedarfsorientierter ShuttleBus Parkplätze Continental-Arena - Altstadt  
(insbes. in der Vorweihnachtszeit sowie zu besonderen Anlässen, wie z. B. Bürgerfest; ist bereits erfolgt)

Mittelfristig (3 bis 8 Jahre)

- Prüfung Verdichtung des Bustakts zwischen P&R Continental-Arena und Altstadt im Regelverkehr

### **VII.2.1.5 Verlagerung von allgemein nutzbaren Stellplätzen zugunsten der städtebaulichen Qualität, Erhalt möglichst vieler Bewohnerstellplätze**

Kurzfristig (sofort bis 3 Jahre)

- Wegfall von frei zugänglichen Stellplätze in der Wertstraße bei Erhalt der Bewohnerstellplätze – Verlagerung zur Fläche ehem. Eisstadion

#### Mittelfristig (3 bis 8 Jahre)

- Umgestaltung Obermünsterplatz/-straße – Verlagerung der Stellplätze in das Parkhaus St.-Peters-Weg
- Umgestaltung Emmeramsplatz

#### Langfristig (8 bis 15 Jahre)

- Umgestaltung Alter Kornmarkt
- Umgestaltung Ägidienplatz
- Umgestaltung Ostengasse

### **VII.2.2 Ausweitung des ÖPNV-Angebotes als Alternative zum mlv**

#### **VII.2.2.1 Maßnahmen**

- Verbesserte Verknüpfung mit Standorten von Parkhäusern und Parkieranlagen (Wegweisung/Beschilderung, Barrierefreiheit)
- Umgestaltung wichtiger Verknüpfungspunkte (ZOB, Arnulfplatz)
- Liniennetzoptimierung
- Ausstattung von Haltestellen (Barrierefreiheit, Benutzerfreundlichkeit, Sicherheit)
- Zukunftssicherung des Altstadtbusses (Fahrzeugtyp, Antrieb) – Umsetzung: Frühjahr 2017
- Modernisierung des Fahrzeugbestandes (Antrieb, Klimaanlage) – erfolgt bei der RVB bereits
- Verdichtung von Taktfrequenzen
- Ausweitung des Nachtbusangebots – Testphase läuft seit Herbst 2016
- Ausbau von P+R-Anlagen im Landkreis forcieren (Bahn und Bus)
- Verstärkte Maßnahmen der Kommunikation und des Marketings – RVV: Handy-App bereits eingeführt, Handy-Ticket für 2017 geplant
- Ausweitung der Innenstadtzone auf Stadtamhof gesamt (inkl. Dultplatz)

### **VII.2.3 Rad- und Fußgängerverkehr**

#### **VII.2.3.1 Maßnahmen**

- Verbesserung der Durchlässigkeit aller Altstadtbereiche für Radler – seit April 2016 umgesetzt
- Öffnung des Alleengürtels für Radler – seit April 2016 umgesetzt
- Einführung eines Verleihsystems für Fahrräder – für 2018 geplant
- Neue Verbindungen mittels Rad- und Fußgängerstegen zu angrenzenden Stadträumen – Holzgartenstraße: Machbarkeitsstudie in Vorbereitung
- Radstation am Hauptbahnhof
- Weitere Fahrradabstellanlagen – z. T. bereits umgesetzt, weitere Maßnahmen durch Möblierungskonzept geplant

- Anschaffung mobiler Rad-Abstellanlagen für Veranstaltungen
- Umgestaltung bestehender Wohnverkehrsstraßen (barrierefreier Ausbau, Wegfall von Gehwegen) und Ausweitung des Wohnverkehrsstraßennetzes

## VIII. Parkraumbilanz langfristig

Sollte das Maßnahmenpaket in den kommenden Jahren umgesetzt werden, hat dies auf das Parkraumangebot in der Innenstadt die nachfolgend aufgeführten Veränderungen gegenüber dem Ist-Zustand zur Folge. Die angegebenen Zahlen sind dabei als Richtwerte zu verstehen. Exakte Zahlen können erst anhand von detaillierten Planungen ermittelt werden.

Zu erkennen ist eine Verschiebung in räumlicher Hinsicht (weniger Stellplätze in der Altstadt, mehr Stellplätze am Innenstadtrand) und in der Parkierungsart (weniger Stellplätze im Straßenraum und auf Plätzen, mehr Stellplätze in Parkgaragen).

### VIII.1 Bestehende Parkgaragen, durch die Allgemeinheit nutzbare Stellplätze

Lfd. Nr.*	Name Parkgarage	Stellplätze	Gebühren tagsüber, werktags	Bemerkung
1	Am Theater / Bismarckplatz	355	Die zukünftige Gebührenstruktur wird im Rahmen einer Gesamtbetrachtung noch gesondert untersucht	Reduzierung des Dauerparkeranteils
2	Dachauptplatz	700	Die zukünftige Gebührenstruktur wird im Rahmen einer Gesamtbetrachtung noch gesondert untersucht	Reduzierung des Dauerparkeranteils
3	St.-Peters-Weg	560	Die zukünftige Gebührenstruktur wird im Rahmen einer Gesamtbetrachtung noch gesondert untersucht	mind. 60 Stellplätze werden als Bewohnerstellplätze angeboten
4	Arcaden (privat)	1.850	obliegt den privaten Betreibern	
5	Arnulfplatz (privat)	170	obliegt den privaten Betreibern	
6	Castra Regina Center (privat)	399	obliegt den privaten Betreibern	
	<b>Summe</b>	<b>4.034</b>		

Tabelle VIII.1: Stellplätze in Parkgaragen, Umsetzung Anpassung der Gebühren spätestens ab 2019;  
\* = Nummerierung vgl. Anlagen

## VIII.2 Bestehende Parkplätze bzw. als Parkplatz genutzte Stadtplätze

Lfd. Nr.*	Name Parkplatz	Stellplätze	Gebühren am Tag / Kostenloses Parken
7	Alter Kornmarkt	ca. 20	Die zukünftige Gebührenstruktur wird im Rahmen einer Gesamtbetrachtung noch gesondert untersucht
8	Emmeramsplatz	ca. 35	Die zukünftige Gebührenstruktur wird im Rahmen einer Gesamtbetrachtung noch gesondert untersucht
9	Wertstraße	0	nur noch Bewohnerparken
10	Unterer Wöhrd / ehem. Eisstadion	0	s. VIII.5
11	Wöhrdstraße / ehem. Jacobi	0	s. VIII.5 und VIII.6
	<b>Summe</b>	<b>55</b>	

Tabelle VIII.2: Stellplätze auf größeren Plätzen, langfristig;  
\* = Nummerierung vgl. Anlagen

## VIII.3 Sonstige Stellplätze im öffentlichen Straßenraum

Form der Bewirtschaftung	Stellplätze	Gebühren am Tag / Kostenloses Parken
Parkscheibe	400	kostenfrei
Parkscheinautomat	600	Die zukünftige Gebührenstruktur wird im Rahmen einer Gesamtbetrachtung noch gesondert untersucht
eingeschränktes Halteverbot (VZ 286)	(600)	kostenfrei
<b>Summe</b>	<b>1.000</b>	

Tabelle VIII.3: Stellplätze im Straßenraum, langfristig

## VIII.4 sonstige größere Stellplatzanlagen

Lfd. Nr.*	Anlage	Stellplätze	Gebühren am Tag / Kostenloses Parken
12	P+R-Anlage Dultplatz	2.400	kostenfrei
13	P+R-Anlage Kuglerplatz	334	Gebühren richten sich nach den Kosten für das Tagesticket Ticket = Busfahrchein Tarifzone 1 Für Dauerkarteneinhaber kostenfrei
14	Parkhaus an der St.-Hedwigs-Klinik (privat)	116	obliegt den privaten Betreibern
	<b>Summe</b>	<b>2.850</b>	

Tabelle VIII.4: sonstige wichtige Stellplatzanlagen, langfristig;  
\* = Nummerierung vgl. Anlagen

### VIII.5 Neue öffentliche Parkhäuser bzw. Tiefgaragen

Lfd. Nr.*	Name Parkplatz	Stellplätze	Bemerkungen
1.1	Gräßlschleife (Stadtamhof)	100	Teil der Quartiers- und Parkgarage
1.2	Fritz-Fend-Str. / Margaretenstr.	100	Teil des geplanten Kombi-Gebäudes Busterminal / Parkhaus
1.3	Mobilitätstreiff Wöhrdstraße	1.500	integrierter Bestandteil eines Gesamtkonzepts
1.4	RKK Tiefgarage	400	bei Veranstaltungen ist das Gros der Stellplätze für das RKK reserviert
1.5	Wöhrdstraße / ehem. Jacobi	X	integrierter Bestandteil eines Gesamtprojekts
	<b>Summe</b>	<b>2.100</b>	

Tabelle VIII.5: Stellplätze in neuen Parkgaragen, langfristig; \* = Nummerierung vgl. Anlagen

### VIII.6 Neue Quartiersgaragen

Lfd. Nr.*	Name Parkplatz	Stellplätze	Bemerkungen
2.1	Gräßlschleife (Stadtamhof)	100	
2.2	Fritz-Fend-Str. / Margaretenstr.	50	Teil des geplanten Kombi-Gebäudes Busterminal / Parkhaus
2.3	Emmeramsplatz	100	
2.4	Wöhrdstraße / ehem. Jacobi	> 100	integrierter Bestandteil eines Gesamtprojekts
	<b>Summe</b>	<b>350</b>	

Tabelle VIII.6: Stellplätze in neuen Quartiersgaragen, langfristig; \* = Nummerierung vgl. Anlagen

Für die Besucher und Kunden der Innenstadt können demnach in Zukunft rund 7.400 Parkmöglichkeiten (ohne Dultplatz und Kuglerplatz) angeboten werden. Durch den Bau von neuen Parkbauten im Innenstadtbereich kann der Wegfall von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum im Wesentlichen kompensiert und erhöht werden. Der Bau von zusätzlich mindestens 350 Quartiersgaragen-Stellplätzen entschärft die Konkurrenzsituation zwischen Bewohnern einerseits und Innenstadtkunden, Touristen sowie Beschäftigten andererseits.

Damit stehen zukünftig den Besuchern und Kunden der Innenstadt inklusive der Parkplätze Dultplatz und Kuglerplatz mehr als 10.000 Parkmöglichkeiten zur Verfügung. Zudem kann zukünftig verstärkt auf die Parkplätze an der Continental-Arena zurückgegriffen werden (P&R, Shuttle-Busse).

## **IX. Zusammenfassung / Ausblick**

- Das Parkraumangebot in der Innenstadt ist grundsätzlich gut. Die jüngere Vergangenheit hat gezeigt, dass selbst der vorübergehende Wegfall des Parkhauses St.-Peters-Weg kompensiert werden konnte, wenngleich der Parkdruck in der Obermünsterstraße sowie im Parkhaus Dachauptplatz zeitweilig merklich angestiegen war. Daraus lässt sich schließen, dass auch der Wegfall der Stellplätze am Donaumarkt keine gravierenden längerfristigen Nachteile mit sich bringen muss, wenn geeignete Maßnahmen gemäß diesem Strategiekonzept ergriffen werden. Zwar wird es zu Verlagerungseffekten kommen, die aber gezielt gesteuert werden können.

Durch Parkhaus-/Tiefgaragenneubauten – vor allem auf dem Unteren Wöhrd – kann die Innenstadt weiter an Attraktivität gewinnen, da Freiräume für die Umgestaltung von Plätzen und Räumen entstehen, die heute zum größten Teil als Parkplätze genutzt werden.

In der Vergangenheit hat sich gezeigt, dass die Parkraumbewirtschaftung zu den gewünschten ordnenden und steuernden Effekten geführt hat. Nun gilt es, diesen Weg weiter zielgerichtet und konsequent zu beschreiten.

Der Beschluss zum Leitbild für den Einzelhandel 2008 (Erreichbarkeit der Innenstadt, Entlastung ÖPNV-Routen vom mlv, Ersatz entfallender Stellplätze, Bereitstellen von Quartiersgaragen) behält weiterhin seine Gültigkeit und wird mit diesem Strategiekonzept konkretisiert.

- Die Verkehrsmittel des Umweltverbunds können bei entsprechender Förderung den Parkdruck in der Innenstadt verringern. Gute Angebote im ÖPNV und sichere Fahrradroutes, barrierefreie Bushaltestellen und ausreichend Fahrradabstellanlagen, ein neuer zentraler Omnibusbahnhof am Hauptbahnhof und die Öffnung der Altstadt für Radler werden zu einer verstärkten Nutzung dieser beiden Verkehrsmittel führen. Die Verringerung des Durchgangsverkehrs in der Innenstadt bewirkt eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Reduzierung der Trennwirkung bestimmter Straßenzüge, so dass das Zu-Fuß-Gehen und das Radeln noch attraktiver werden.
- Insgesamt kann festgehalten werden, dass die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Pkw auch dann erhalten und gesichert werden kann, wenn im Altstadtkern weitere Stellplätze entfallen und die Parkgebühren angepasst werden. Die Innenstadt kann so vom Durchgangs- und Parksuchverkehr entlastet werden. Profitieren würden nicht nur die Kunden, Besucher, Touristen und Anwohner, sondern auch der ÖPNV und das Klima. Für sämtliche Nutzergruppen können trotz dieser Maßnahmen weiterhin adäquate Parkraumangebote zur Verfügung gestellt werden.

### **Anlagenverzeichnis:**

- Anlage 1 Bewohnerparkbezirke – Stand November 2016
- Anlage 2 Parkhäuser, Tiefgaragen, Parkplätze – Stand November 2016
- Anlage 3 Parkraumbewirtschaftung – Stand November 2016
- Anlage 4 Parkraumentwicklung – neue Parkgaragen
- Anlage 5 Parkraumreduzierung und -verlagerung – Veränderung Nutzergruppen
- Anlage 6 Parken nach Nutzergruppen – Langfristkonzept

### **Abkürzungen:**

- CRC Castra-Regina-Center, Bahnhofstraße 24
- DStGB Deutscher Städte- und Gemeindebund
- h Stunde(n)
- Kap. Kapitel
- Kfz. Kraftfahrzeug
- Min. Minute(n)
- mlv motorisierter Individualverkehr (gemeint ist in der Regel der Pkw-Verkehr)
- ÖPNV Öffentlicher Personennahverkehr
- PGO Parkgebührenordnung der Stadt Regensburg
- P+R Park and Ride (Parken und Weiterfahrt mit dem ÖPNV)
- SRK Städtebauliches Rahmenkonzept Innenstadt 2025 (Entwurf)
- SWR Stadtwerke Regensburg
- Tab. Tabelle
- TG Tiefgarage
- RKK Regensburg Kultur- und Kongresszentrum, geplant am Ernst-Reuter-Platz
- VZ Verkehrszeichen gemäß Straßenverkehrsordnung
- ZOB Zentraler Omnibusbahnhof am Hauptbahnhof