

Stadtbahn Regensburg – Dokumentation der Planungsgespräche „Unterer Wöhrd“ am 15. Juli 2023

In der Bavariathek, Regensburg



1 Inhalt

2	Einführung und Ablauf.....	3
3	„Erschließung Unterer Wöhrd“.....	4
4	„Planung und Straßenraumaufteilung“.....	5
5	„Wie fahren Busse und Stadtbahnen“.....	6
6	"Straßenraumgestaltung: Beispiele aus anderen Städten".....	7
7	Ausblick und Abschluss.....	8
8	Anhang.....	10
8.1	Eingangsabfrage: "Welches Thema/Themenfeld interessiert Sie heute besonders?".....	10
8.2	"Planung und Straßenraumaufteilung".....	11
8.3	"Erschließung Unterer Wöhrd".....	12
8.4	"Wie fahren Busse und Stadtbahnen".....	13
8.5	Straßenraumgestaltung: Beispiele aus anderen Städten.....	14
8.6	Impressionen.....	15

2 Einführung und Ablauf

Ergänzend zu den bereits in Burgweinting und in der Konradsiedlung durchgeführten, abschnittswisen Beteiligungsformaten zur Stadtbahn Regensburg fanden am Samstag, 15. Juli 2023 Planungsgespräche für den Abschnitt „Unterer Wöhrd“ statt. Diese richteten sich ausschließlich an Anwohnende sowie Eigentümerinnen und Eigentümer von Liegenschaften am Unteren Wöhrd. Im Vorfeld der Veranstaltung wurden insgesamt rund 1.350 Einladungen an o. g. Teilnehmerkreis mit der Bitte um Anmeldung verschickt. Um ausreichend Raum für die Ideen der Teilnehmenden und den Austausch dieser mit den Planerinnen und Planern bieten zu können, fanden zu den Zeitfenstern 8.30 Uhr, 11 Uhr und 13.30 Uhr drei Planungsgespräche statt. Jedes Planungsgespräch dauerte ca. 1,5 Stunden, wobei jeweils in gleicher Form über den Projektstand berichtet wurde. Insgesamt nahmen rund 180 Anwohnende sowie Eigentümerinnen und Eigentümer an den drei Planungsgesprächen teil.

Jede Veranstaltung startete mit einer Einführung in das Projekt und einer Aufstellung der Teilnehmenden auf einer großen LKW-Plane, die mit dem Planungsgebiet und der potenziellen Trassenführung bedruckt war. Bei dieser Aufstellung wurde deutlich, dass eine große Mehrheit der Anwesenden direkt in der Wöhrdstraße wohnt. Aber auch Teilnehmende aus den Seitenstraßen sowie Menschen, die Wohneigentum auf dem Unteren Wöhrd besitzen, nutzten die Gelegenheit zur Information und Diskussion. Nachfragen von Moderator Dr. Michel-André Horelt vom Moderationsbüro team ewen ergaben, dass die Befragten mit unterschiedlicher Haltung, teils das Vorhaben unterstützend, teils auch sehr kritisch dem Projekt gegenüberstehend, zu den Planungsworkshops gekommen waren, v. a. aber die Gelegenheit nutzen wollten, aus erster Hand detaillierte Informationen zu den Stadtbahn-Planungen zu erhalten. Über alle drei Veranstaltungen hinweg waren in den jeweiligen Planungsgesprächen Personen anwesend, die u. a. über die Themen Schall und Erschütterungen und Verkehrsführung mit Stadtbahn sowie über die Auswirkungen auf den Baumbestand am Unteren Wöhrd informiert werden wollten.

Bereits beim Einlass wurden die Teilnehmenden gebeten, mit Hilfe eines Klebepunktes anzugeben, welches der folgenden Themen, die mit den Inhalten der Infostände identisch waren, diese besonders interessiert:

- „Erschließung Unterer Wöhrd“
- „Planung und Straßenraumaufteilung“
- „Wie fahren Busse und Stadtbahnen?“
- „Straßenraumgestaltung: Beispiele aus anderen Städten“

Von besonders großem Interesse waren die Themen „Erschließung Unterer Wöhrd“ sowie „Planung und Straßenraumaufteilung“ (siehe Punkteabfrage im Anhang).

Nach dieser Startsequenz folgten zunächst drei kurze Impulsvorträge: Thomas Feig, Leiter des Amtes für Stadtbahnneubau, erläuterte das Gesamtprojekt inklusive der Beschlussfassung des Stadtrats. Danach gab Stephan Besier, Raum- und Umweltplaner mit Fokus Stadtbahnen, einen Einblick in die Herausforderungen und Chancen, die die Trassenführung auf engen und schmalen Planabschnitten mit sich bringt. Dabei griff er auf Beispiele aus anderen Städten zurück, die Lösungsmöglichkeiten aufzeigen. Abschließend gab Dagmar Nickel vom Planungsbüro Schüßler-Plan GmbH (in Workshop 3: Stefan Hasse, Abteilungsleiter im Amt für Stadtbahnneubau) einen Einblick in die aktuellen Stadtbahn-Planungen und zeigte dabei an Details sowohl noch offenen Fragen, aber auch verschiedene Ideen und Lösungsansätze der Planerinnen und Planer auf. Der

Planungsabschnitt wurde nach einem ersten Entwurf vom Dezember 2022 nochmals überarbeitet und optimiert: Mit dem vorliegenden Planungsstand können Eingriffe in Privatgrund fast vollständig vermieden werden.

Anschließend hatten die Teilnehmenden die Gelegenheit, ihre Fragen und Anregungen zu den oben genannten Themen an insgesamt vier Infotischen einzubringen. Dabei konnten die Anwesenden auch zwischen diesen vier Tischen wechseln, was von den Teilnehmenden sehr gut angenommen wurde. Zum Abschluss erfolgte eine kurze, zusammenfassende Blitzlichtrunde zu den jeweiligen Themen und den vorgebrachten Anregungen an den Infotischen sowie eine abschließende Diskussionsrunde mit einem kurzen Ausblick dahingehend, wie die eingegangenen Hinweise und Fragen im Rahmen der noch laufenden Masterplanung berücksichtigt werden.

3 „Erschließung Unterer Wöhrd“

Am Infotisch zur Erschließung des Gebiets Unterer Wöhrd ging es v. a. um die verkehrliche Anbindung des Unteren Wöhrds, die Lenkung des Durchgangsverkehrs und die Gestaltung des Parkens für Anwohnende bei Realisierung der Stadtbahn. Dort standen in wechselnden Konstellationen Tanja Flemming (Leiterin Stadtplanungsamt), Dominik Knoll (Amt für Stadtbahnneubau) und Christian Wiesinger (Leiter Verkehrsplanung beim Stadtplanungsamt) als Ansprechpartner zur Verfügung. In allen drei Workshops wurden Hinweise, Fragen und Anregungen dokumentiert. Diese sind im Folgenden stichpunktartig aufgelistet:

Workshop 1 (8.30 – 10 Uhr)

- Weitere Planungen beachten (z. B. zum Hochwasserschutz)
- Parkplätze für Anwohnerinnen und Anwohner schaffen
- Wo und wie verlaufen die Oberleitungen?
- Mobilitätsdrehscheibe

Workshop 2 (11 – 12.30 Uhr)

- Mobilitätsdrehscheibe
- Querschnittsaufteilung – Alternativen prüfen (Fahrradstraße, Grüngleis)
- Hochwasserschutz Anwohnerinfo
- Mehr Informationen über diverse Planungen (Gesamtkonzept darstellen: Stadtbahn, Fahrradroutes, Mobilitätsdrehscheibe)
- Umnutzung Quartiersparkplatz auf Jacobi-Gelände

Workshop 3 (13.30 – 15 Uhr)

- Lärm, Erschütterungen, Denkmalschutz
- Bäume, Klima
- Mobilitätsdrehscheibe
- Hochwasserschutz

4 „Planung und Straßenraumaufteilung“

Dieser Thementisch war in allen drei Workshops stark frequentiert, die Teilnehmenden stellten zahlreiche Fragen und gaben konstruktive Hinweise für die weitere Planung. Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner an diesem Tisch waren Dagmar Nickel (Schüßler-Plan GmbH, Workshop 1 und 2), Stefan Müller (Möhler + Partner Ingenieure AG), Barbara Meier (Amt für Stadtbahnneubau) und Stefan Hasse (Abteilungsleiter Planung, Amt für Stadtbahnneubau).

Workshop 1 (8.30 – 10 Uhr)

- Länge der Bauphasen?
- Jacobi-Gelände – Haltestelle zum Erhalt der Bäume auf dem Parkplatz?
- Kosten für das Anwohnerparken auf der Mobilitätsdrehscheibe?
- Mobilitätsdrehscheibe: Tunnel statt Signalanlage bevorzugt
- Lage der Mobilitätsdrehscheibe zu nah an der Innenstadt
- Reduktion des Verkehrs – Konzept für Rad-, Fuß-, ÖPNV- und Pendlerverkehr
- Anwohnerparken sichern
- Prognosen 20 Prozent weniger Verkehr – Durchgangsverkehr wird neu geregelt
- Andienung der Müllabfuhr (ohne Fußgänger- und Radwege zu tangieren)?
- Eiserne Brücke – Angesichts der Stahlkonstruktion: Wie wird Schallausbreitung (Schienen auf Stahl) verhindert?
- Schallausbreitung – Wie hoch im Straßenraum?
- Stromführung – Sind Häuser tangiert? Wo stehen die Masten, wie verlaufen die Leitungen?
- Elektrosmog?
- Alternativen zur Wöhrdstraße suchen (z. B. über Nibelungenbrücke)

Workshop 2 (11 – 12.30 Uhr)

- Parken auf Jakobi-Gelände bleibt? Warum kann das nicht Quartiersparken werden?
- Mobilitätsdrehscheibe sehr massiv – Hinweis: reduzieren, kompakter, nur eine Haltestelle mit Mittelbahnsteig
- Bäume und Freilandplanung?
- Fahrgastzahlen belegen
- Vibrationen: Vergleich Bus und Bahn vorlegen – Sind Schallschutz und weitere Maßnahmen möglich?
- Quartiersparkplätze Eiserne Brücke – Ist dort ein Parkhaus für Anwohnende als Ersatz für wegfallende Parkplätze vorgesehen?
- Bauphasen – Bedarf an rechtzeitiger Information
- Prüfung einer Fernwärmeleitung im Zuge des Stadtbahnbaus möglich?
- Schwingungen können technisch minimiert werden
- Wertminderung des Bestands?
- Einbettung in gesamtstädtisches Konzept – Aktuelle Situation in der Wöhrdstraße ist schon belastend, soll nicht noch verstärkt werden
- Vergleich mit anderen Optionen
- Rasengleis nur bei eingleisiger Strecke möglich?
- Radstraße
- Anliegerstraße ganzheitlich denken
- Verstärkung der Eisernen Brücke?
- Kurvenradien Nibelungenbrücke?

Workshop 3 (13.30 – 15 Uhr)

- Lärm und Erschütterung – Lärmschutzmaßnahmen ergreifen
- Streckenführung – Warum Nord-Süd-Achse?
- Stobäusplatz – Alternative Trassenführung?
- Allgemein: Altstadt entlasten
- Alternative: Busfrequenz steigern?
- Ringbahn sinnvoller?
- Parkraumkonzept notwendig
- Parken: So weit wie möglich von der Eisernen Brücke abrücken – Lärmoptimierung
- Hohe Hecken und Bepflanzung sinnvoll (Was ich nicht sehe, ist nicht so laut)
- Städtischer Parkplatz Maffeistraße soll für Anwohnende freigegeben werden
- Generell zukunftsfähig gestalten
- Fernwärme mitdenken
- Radwege zum Überholen anlegen, Radweg an die Donau?
- Fußgängerinnen und Fußgänger müssen sicher gehen können
- Barrierefreiheit auf Gehwegen berücksichtigen (1,5 Meter)

5 „Wie fahren Busse und Stadtbahnen?“

Die konkrete Ausgestaltung der Taktungen und Betriebszeiten sowie die Verknüpfung der Stadtbahn mit dem Busnetz im Mobilitätsnetz 2040 waren Gegenstand am Thementisch „Wie fahren Busse und Stadtbahnen?“, der von Frank Steinwede, Sandra Schönherr (Workshops 2 und 3) und Philippe Düsel (Workshops 1 und 2) von der *das Stadtwerk Regensburg.Mobilität* GmbH betreut wurde.

Workshop 1 (8.30 – 10 Uhr)

- Taktung: Ganztags 2,5-Minuten-Takt? Nachts?
- Sternförmig vs. ringförmig
- Künftige Bedeutung der Innenstadt – Zweifel an der Notwendigkeit, diese anbinden zu müssen
- Verknüpfung mit dem Landkreis wichtig
- Warum Trassenführung über Unteren Wöhrd? Alternative? – Hinweis: Dann würde man sich viele Widerstände sparen.
- Große Arbeitgeber werden nicht angebunden
- Notwendigkeit allgemein – Gibt es Statistiken?
- Wertstraße (2. Reihe) Haltestelle vor Schlafzimmer – Bedenke wegen Lärm
- Hochwasserschutz? Baustelle wann? Parallel?

Workshop 2 (11:00 – 12:30 Uhr)

- Wieso nicht bestehenden Busverkehr ausbauen?
- Taktung tagsüber?
- Autonomes Fahren – Stand der Technik?
- Durchgangsverkehr über den Unterer Wöhrd Richtung Innenstadt soll komplett entfallen

Workshop 3 (13.30 – 15 Uhr)

- Warum Führung über den Unteren Wöhrd? Alternative?
- Warum wird das Busnetz nicht einfach erweitert? Notwendigkeit Stadtbahn?
- Bsp. München: 18 Meter lange Busse – Alternative?
- Radfahren stärken
- Busse sind leer – wieso braucht man eine Stadtbahn?
- Reduzierung des MIV am Unteren Wöhrd?
- Lärm – Kurvenradien?
- Fahrpreise Stadtbahn?

6 „Straßenraumgestaltung: Beispiele aus anderen Städten“

Stephan Besier, beratender Raum- und Umweltplaner mit Fokus Stadtbahnkonzepte, lud die Teilnehmenden am vierten Thementisch ein, anhand von Beispielen zur Straßenraumgestaltung aus anderen Städten über Gestaltungsmöglichkeiten in Regensburg nachzudenken. Folgende Aspekte und Ideen wurden an diesem Thementisch gesammelt:

Workshop 1 (8.30 – 10 Uhr)

- Hinweis auf bereits bestehende Erschütterung (durch Schifffahrt)
- Platzbildung, Entsiegelung (klimaresilient)
- Regelung Anwohnerparken
- Verkehrsbelastung möglichst senken
- Erreichbarkeit der Grundstücke in der Bauphase?
- Erhalt der Vorgärten (Wöhrdstraße Nr. 44 – 46 a)?
- Mehr Zeit zum Mitreden gewünscht

Workshop 2 (11 – 12.30 Uhr)

- Belastung durch Baustelle? Dauer? Erreichbarkeit?
- Jakobi-Gelände: Kein öffentliches Parken, sondern Anwohnerparken
- Weniger Durchgangsverkehr: mehr Aufenthaltsqualität durch Rasengleis und Fahrradstraße
- Radverkehr auf Werftstraße (zur Entlastung der Wöhrdstraße)

Workshop 3 (13.30 – 15 Uhr)

- Aufwertung des Straßenraums durch Rasengleis (auch für Eigentümerinnen und Eigentümer)
- Es soll schön(er) und leise(r) sein

7 Ausblick und Abschluss

Jeweils am Ende der Planungsgespräche wurden die zentralen Hinweise und Diskussionen von den Thementischen im Plenum zusammengefasst, um so transparent zu machen, was aus den Gesprächen mit in die weitere Planung genommen wird. Thomas Feig, Leiter des Amtes für Stadtbahnneubau, erläuterte zudem, welche nächsten Schritte anstehen und wann weitere Veranstaltungen für Bürgerinnen und Bürger geplant sind.

Im Folgenden sind einige wiederkehrenden Themen und Hinweise, die zum Ende der jeweiligen Veranstaltungen von den Teilnehmenden geäußert wurden, aufgelistet:

- **Sinnhaftigkeit des Projektes und Nachweis der Notwendigkeit der Maßnahme. Eine Alternativenprüfung, wie ein optimiertes Bussystem, fehle.**
Thomas Feig und Sandra Schönherr verwiesen in diesem Zusammenhang auf die „Studie zur Einführung eines höherwertigen ÖPNV-Systems“ (sog. Machbarkeitsstudie), die die Grundlage für den Stadtratsbeschluss von 2018, die Planungen zur Einführung einer Stadtbahn aufzunehmen, bildete. Dort wurden unterschiedliche Systeme für einen höherwertigen ÖPNV untersucht, mit dem Ergebnis, dass ein Stadtbahnsystem in der Gesamtbetrachtung am besten abschnitt (u. a. höhere Transportkapazitäten). Auch der Bund als Fördergeber erwartet hierzu den Nachweis, der bundeseinheitlich über eine spezielle Nutzen-Kosten-Untersuchung erbracht werden müsse.
- **KI und aktuelle Entwicklungen wie autonome Busse werden nicht bedacht!**
Sandra Schönherr weist hinsichtlich dieses Arguments darauf hin, dass autonome Busse langfristig kommen, das grundsätzliche Problem des fehlenden Platzes und die Stauproblematik in der Stadt allerdings nicht lösen werden. Angesichts der Transportkapazitäten auf vergleichsweise geringerem Raum ist die Stadtbahn deutlich im Vorteil. Auch wenn die Entwicklung zum autonomen Fahren vielversprechend sei, aus Sicherheitsgründen wird weiterhin Personal in allen Bussen mitfahren müssen, was angesichts des Fachkräftemangels weiterhin ein Problem sei.

Thomas Feig weist ergänzend darauf hin, dass gerade bei schienengebundenen Systemen autonome Systeme bereits heute zum Einsatz kommen (z. B. in Nürnberg) und diese aufgrund der Spurführung einfacher zu etablieren seien.

- **Erschließung und Abfangen der Pendlerströme: Große Arbeitgeber, wie BMW und Continental, werden nicht angebunden!**
Thomas Feig verweist hier darauf, dass das gewählte Kernnetz viele Aufkommensschwerpunkte und Zielbereiche bedient. Die Machbarkeitsstudie hat die wesentlichen Bereiche der Verkehrsbeziehungen in den Blick genommen und auf dieser Grundlage die Linien A und B des Kernnetzes empfohlen. Weitere Linien, so z. B. die Verbindung von West nach Ost oder die Anbindung des Landkreises, können in nächsten Ausbausritten folgen. Die Option, die Linie von Burgweinting über den dortigen Haltepunkt in Zukunft Richtung Neutraubling fortzuführen, bietet mit der Anbindung an das regionale Schienennetz auch für die großen Arbeitgeber die Chance, an das Stadtbahnsystem angebunden zu werden. Mit Einführung der Stadtbahn werden aber unmittelbar auch Potentiale für neue Buslinien auf Tangentialen oder Gebietserschließungen genutzt.

- **Es fehlt der Nachweis, dass der Auto-Verkehr wirklich reduziert wird.**
Thomas Feig führt aus, dass auf der Grundlage der Vorentwurfsplanung auch der Nutzen inkl. den zu erwartenden Verlagerungen hin zum ÖPNV nochmals dargestellt wird. Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass die Effekte bei Umsetzung eines Stadtbahnprojekts zu deutlich höheren Verlagerungen und einer höheren Nutzung des neuen Verkehrsmittels Stadtbahn geführt haben, als dies die Rechenmodelle vorab prognostizieren.
- **Emissionen: Warum gibt es keine Studien, die ausweisen, wie es den Menschen und Anwohnern nach der Einführung einer Stadtbahn ergeht?**
Stephan Besier bemerkt dazu, dass hierzu keine Studien bekannt sind, da bis jetzt keine systematischen Beschwerden von Anwohnenden bei modernen Stadtbahnen übermittelt worden seien. Die Erfahrungen aus Frankreich wiesen eher darauf hin, dass Stadtbahnen das Stadtquartier allgemein aufgewertet und die Lebensqualität gerade für Anwohnende verbessert hätten.

- **Wie werden die Lärmemissionswerte ermittelt? Stimmt es, dass es gemittelte Werte sind?**

Stefan Müller von der Möhler+Partner Ingenieure AG antwortet, dass es sich hierbei um gemittelte Werte handelt, sog. Beurteilungspegel handelt. Als Beurteilungszeiträume werden der Tag (6-22 Uhr) und die Nacht (22-6 Uhr) betrachtet. Laut Verkehrslärmschutzverordnung sind bei einem Neubau einer Stadtbahn die Grenzwerte in Abhängigkeit von der Art der baulichen Nutzung (Wohngebiet, Mischgebiet, Gewerbegebiet usw.) zu beachten. Diese betragen bspw. für Wohngebiete 59/49 dB(A) Tag/Nacht und für Mischgebiete 64/54 dB(A) Tag/Nacht. Beim Bau der Stadtbahn wird der Nachweis erbracht werden müssen, dass diese Werte auch eingehalten werden. Dies wird mit Modellrechnungen erfolgen (Schallausbreitungskarten). Die Grenzwerte sind sogenannte Immissionswerte, d. h. sie gelten für den Einwirkungsbereich (Wohnung oder Haus) und nicht an der Quelle selbst.

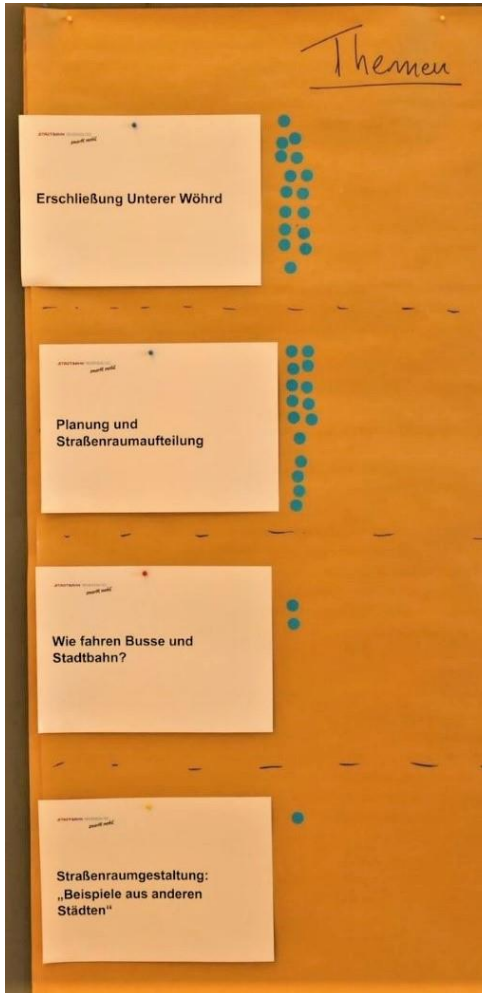
Die gängigen Lärmquellen und Lärm begünstigenden Faktoren sind: Motorgeräusche, Fahrtgeräusche, Rollgeräusche sowie Brems- und Quietschgeräusche bei Kurvenfahrten. Doch dafür gebe es bei modernen Zügen optimierte, d. h. leise, Systeme. Durch spezielle Fahrbahngestaltungen und weniger Schall reflektierende Oberflächen (Rasengleis, statt versiegelte Flächen) lässt sich die Schallausbreitung zusätzlich effektiv mindern.

Zum Ende der Veranstaltungen weist Thomas Feig darauf hin, dass die eingebrachten Hinweise bei der Weiterbearbeitung der Planung zu diesem Abschnitt aufgenommen und gesichtet werden. Auf den nächsten öffentlichen Veranstaltungen, so z. B. dem 4. Dialogforum zur Stadtbahn Regensburg im Herbst 2023, sollen die Ergebnisse und ein aktueller Planungsstand auch zu diesem Abschnitt vorgestellt werden. Ende des Jahres wird der Stadtrat sich mit den Ergebnissen zur Vorplanung befassen. Mit Dank für die rege Teilnahme verabschiedete Thomas Feig die Teilnehmenden.

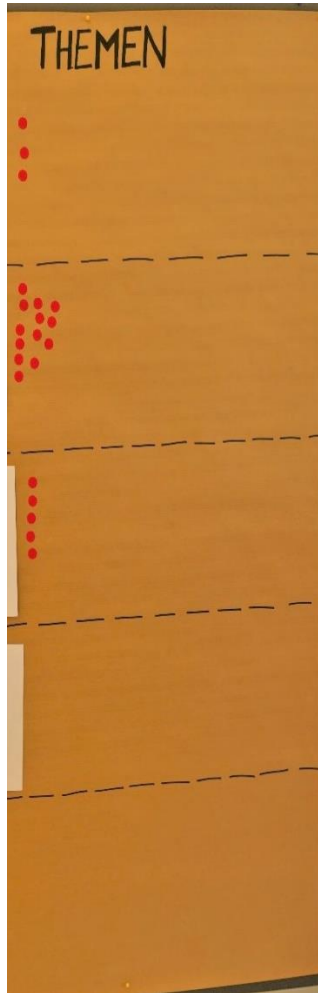
Für die Stadt Regensburg, team ewen, 22.08.2023

8 Anhang

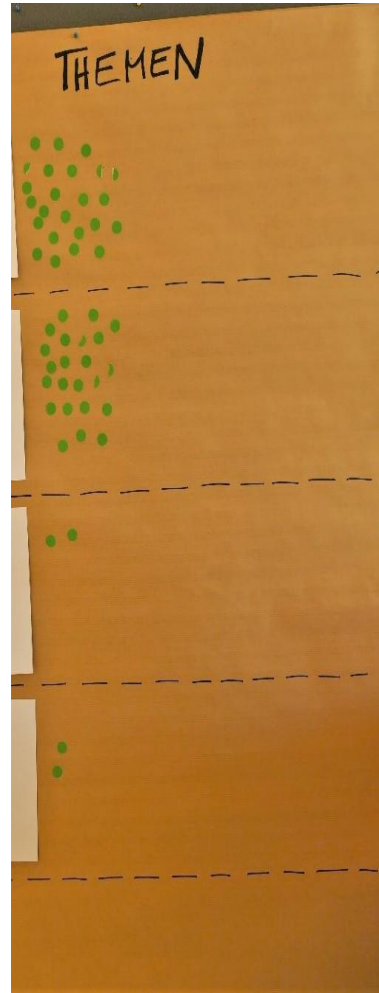
8.1 Eingangsabfrage: „Welches Thema/Themenfeld interessiert Sie heute besonders?“



Workshop 1

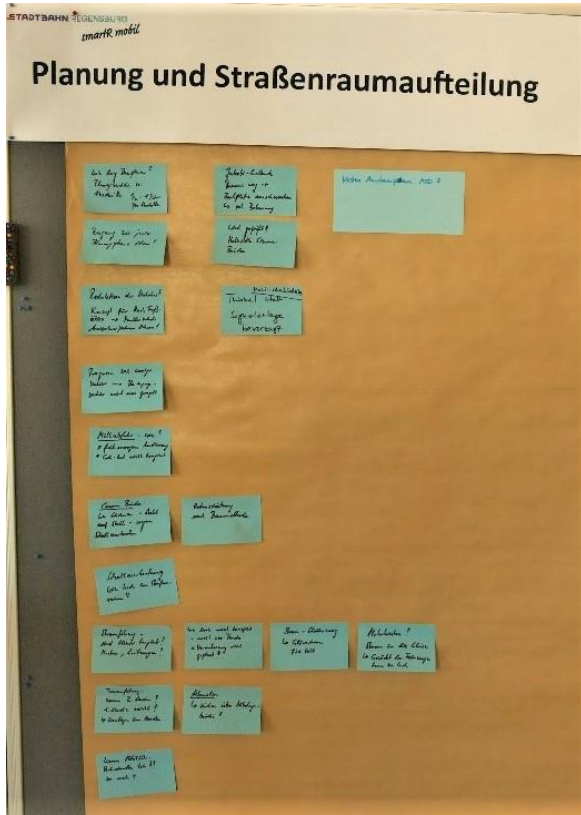


Workshop 2



Workshop 3

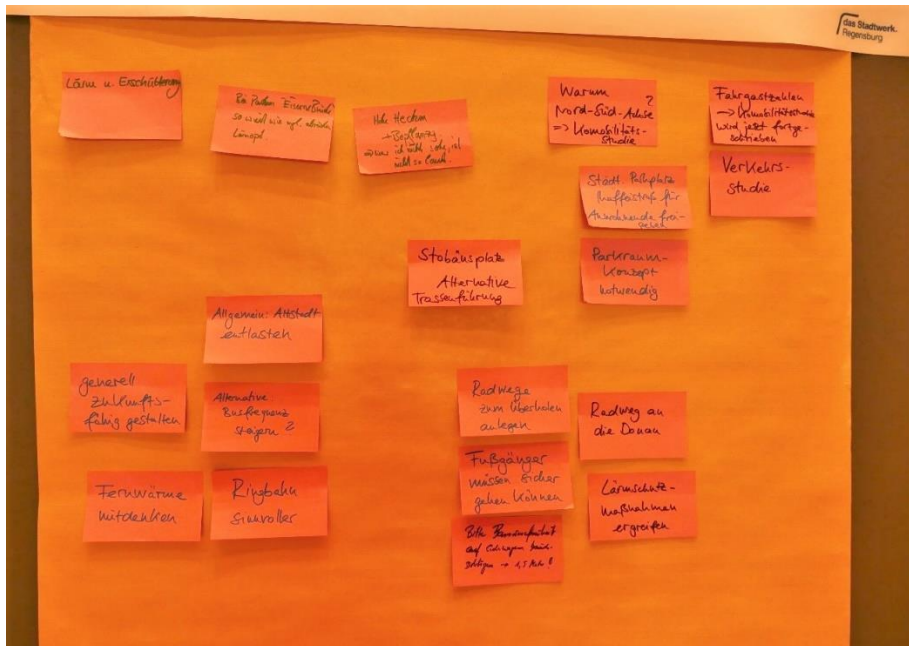
8.2 „Planung und Straßenraumaufteilung“



Workshop 1

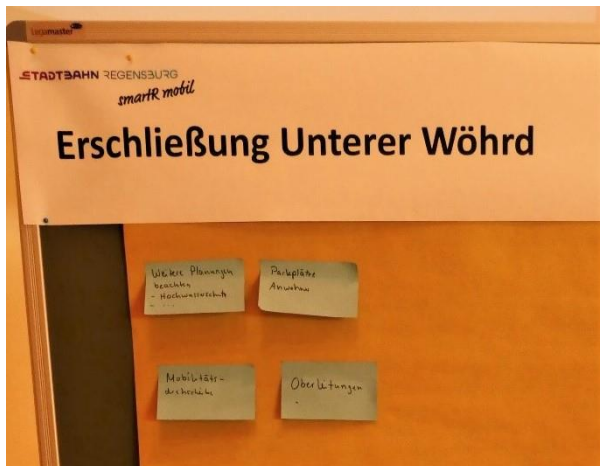


Workshop 2

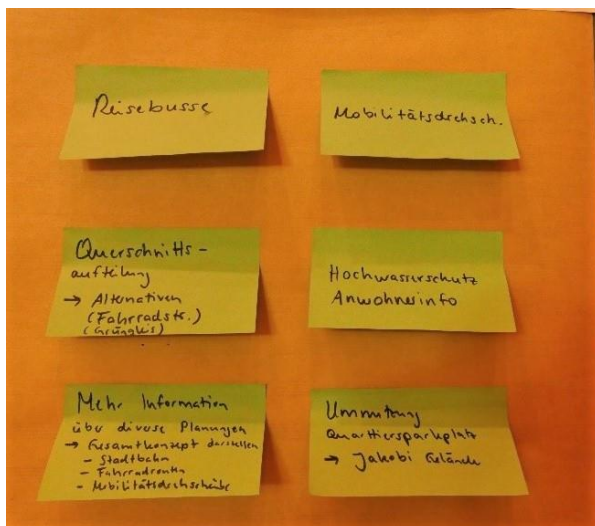


Workshop 3

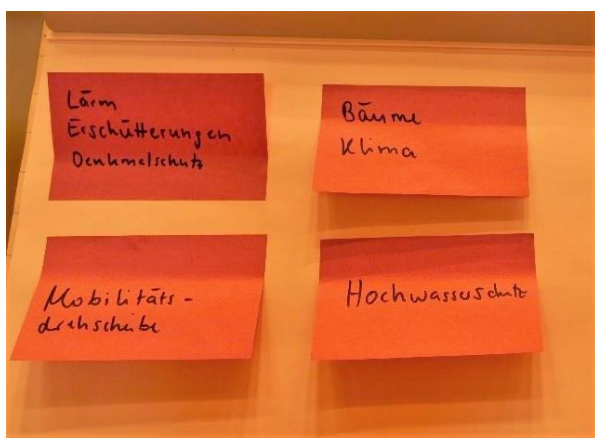
8.3 „Erschließung Unterer Wöhrd“



Workshop 1

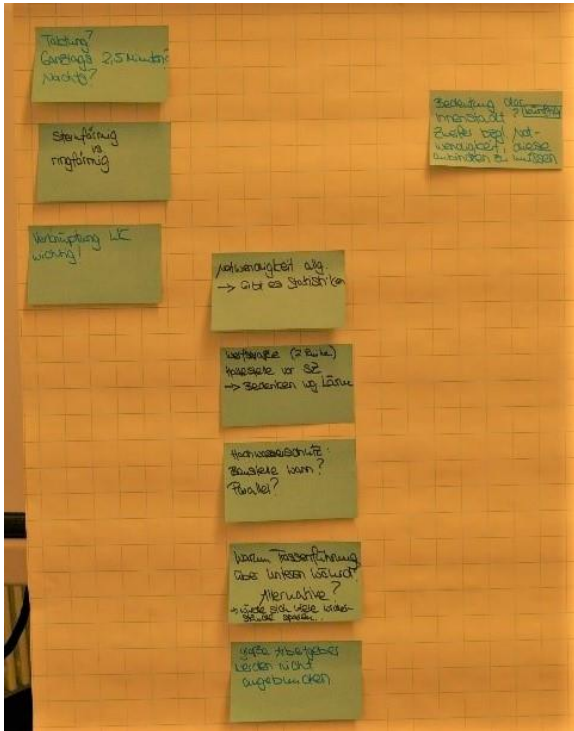


Workshop 2

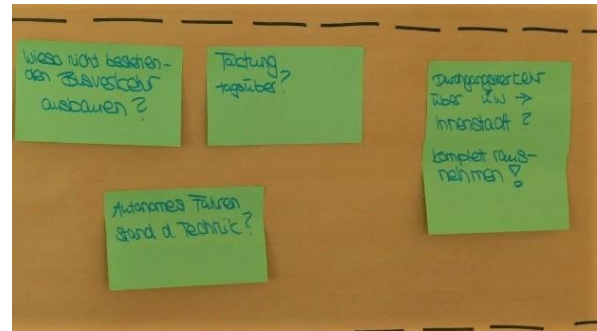


Workshop 3

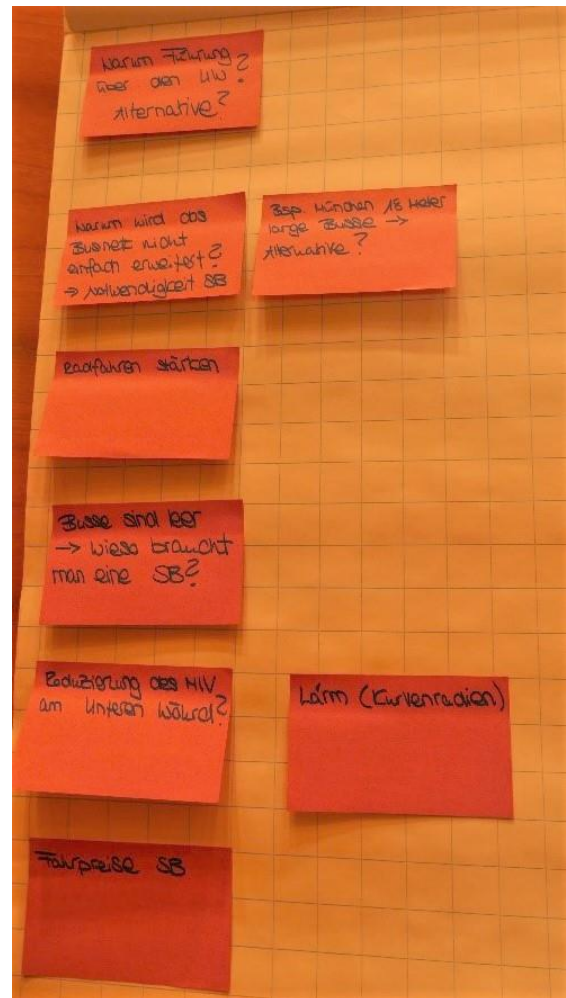
8.4 „Wie fahren Busse und Stadtbahn?“



Workshop 1

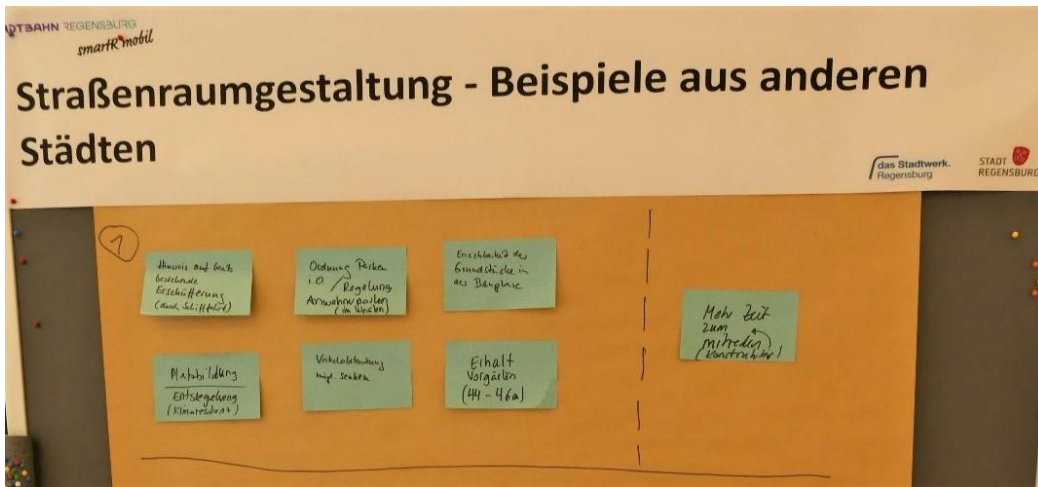


Workshop 2

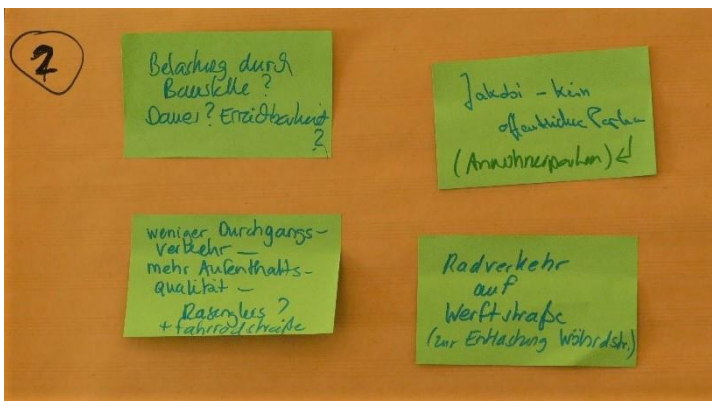


Workshop 3

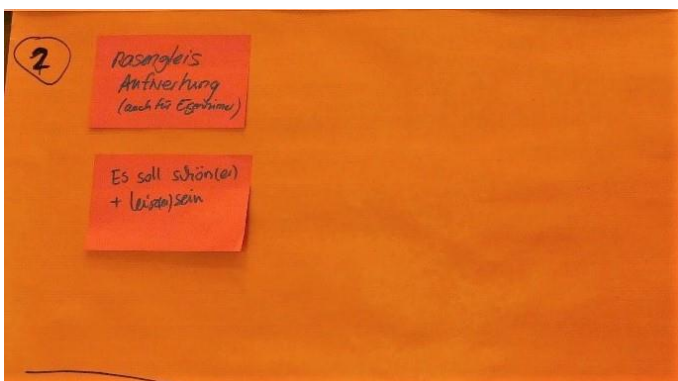
8.5 „Straßenraumgestaltung: Beispiele aus anderen Städten“



Workshop 1



Workshop 2



Workshop 3

8.6 Impressionen

