

Kunde: Stadtbahnneubauamt Regensburg
Projekt: Stadtbahn Regensburg
Datum: 23. Juli 2022
Thema: Planungsworkshop Burgweinting
Version: Final (Stand 22.8.2022)

Dokumentation des Planungsworkshop Burgweinting

Der Planungsworkshop für Burgweinting fand am 23. Juli 2023 im Vielberth-Gebäude der Universität Regensburg von 9 bis 13 Uhr statt. Es nahmen ca. 80 Personen teil.

Der Workshop hatte das Ziel, mit Anwohnenden in Burgweinting gemeinsam über die zur Diskussion stehenden Trassenvarianten für die Durchquerung des Stadtteils zu reden. Es sollten Hinweise, Impulse und Stellungnahmen aufgenommen werden, die im Zuge der weiteren Planung zu bedenken sind. Da es bereits frühzeitig Kritik an der ursprünglich angedachten Variante („Baugebiet Südwest“) gab, sollten jetzt diese und zwei neue Varianten mit Einwohnerinnen und Einwohnern aus dem ganzen Stadtteil erörtert werden.

Aus diesem Grund waren auch im Vorfeld Einladungskarten flächendeckend in Burgweinting verteilt worden.

1. Begrüßung und Einführung

Herr Feig (Leiter Stadtbahnneubauamt) und Herr Steinwede (Leiter Strategische ÖPNV Planung, das.stadtwerk.mobilität) begrüßen die knapp 80 Teilnehmenden. Sie erläutern den Anlass und die Zielsetzung dieses Workshops. Es gehe zum Einen darum, zu informieren – über die in der Diskussion befindlichen Trassenvarianten sowie über weitere relevante Themen (Betriebshof, Zuführung zum Betriebshof, denkbare Änderungen Busanbindungen). Zum anderen wolle man mit den Anwesenden gemeinsam Vor- und Nachteile der in der Diskussion befindlichen Trassenvarianten erörtern. Die Masterplanung könne so neben den technischen und wirtschaftlichen Aspekten auch die Anregungen und Bedenken der Anwesenden in die weitere Planung einfließen lassen. Man habe ja bereits mit Anwohnenden des Wohngebietes Südwest Gespräche geführt, bei denen deutlich geworden sei, dass die durch dieses Gebiet führenden Variante stark kritisiert wird. Nun habe man weitere Varianten erarbeitet und müsse sie anhand bestimmter Kriterien untereinander vergleichen, um zu einer belastbaren Entscheidung zu kommen. Dabei sei man in der Konkretisierung der Varianten noch am Anfang – Themen wie Schall, Umwelt-/Naturschutz, Verkehrsfluss müssten im weiteren Verlauf der Planung noch genauer betrachtet werden. Der Standort für den Betriebshof sei inzwischen festgelegt und könne mit der entsprechenden Zuführung ebenfalls thematisiert werden.

Im Anschluss erläutert der Moderator, Dr. Ewen (team ewen GbR) den geplanten Ablauf des Planungsworkshops.

2. Vortrag der Masterplanung

Frau Nickel (Schüßler Planung) und Herr Müller (Mailänder Consult) stellen anhand einer Präsentation ihre Vorgehensweise dar (siehe Anlage). Dabei geht es zum Einen um die Kriterien, anhand derer Varianten miteinander zu vergleichen sind. Hier kommen Aspekte aus verschiedenen Sichtweisen (Allgemeinheit, Anwohnende, Nutzende, Betrieb) zur Geltung. Zum Anderen stellen sie die drei in der Diskussion stehenden Varianten vor, die im Anschluss an gesonderten Tischen in Kleingruppen diskutiert werden. Den Abschluss bildet ein Blick auf denkbare Straßenquerschnitte – und die Lage von Stadtbahn, Auto-, Fahrrad- und Fußverkehr in diesen Querschnitten.

3. Arbeit in Kleingruppen

Zur Aufteilung in Kleingruppen bittet der Moderator die Teilnehmenden, sich auf einer schematisch auf dem Fußboden dargestellten Landkarte von Burgweinting gemäß ihres Wohnsitzes aufzustellen. Dabei wird deutlich, dass mehr als die Hälfte der Teilnehmenden aus dem Wohngebiet Südwest kommen. Weitere Teilnehmende kommen aus dem Bereich der Kirchfeldallee, aus dem Bereich der Aubachniederung / des Römerspielplatzes sowie der Kirchstraße. Anwohnende der Obertraublinger Straße waren kaum anwesend. Dazu nahmen auch Personen aus anderen Stadtteilen teil.

Der Moderator teilt vier Gruppen ein, die sich an vier Tischen verteilen und dort jeweils 20 Minuten Fragen zu der dort mit Plänen dargestellten Variante stellen und Kommentare dazu abgeben können. Am vierten Tisch liegen „leere“ Pläne aus, hier können Teilnehmende eigene neue Varianten einbringen. Jede Gruppe hat dabei jede Variante bzw. jeden Tisch besucht.

Die mehr als 300 schriftlich abgegebenen Kommentare finden sich im Anhang dieser Datei, zusammengefasst lässt sich folgendes sagen:

Es wird bezüglich aller drei betrachteten Varianten Kritik geäußert. Umgekehrt gibt es auch positives Feedback. Allerdings dominiert die Farbe Rot (Kritik) bei den Varianten „Baugebiet Südwest“, „Villa Rustica“ und auch beim Infostand zur Kirchfeldallee, es sind deutlich mehr Kritiker als Befürworter gekommen. Nur bei der Variante „Obertraublinger Straße“ finden sich mehr grüne Karten.

Baugebiet Südwest

- Hier überwiegt die kritische Sichtweise. Im Mittelpunkt stehen die Wohnqualität im Baugebiet Südwest sowie die als Beeinträchtigung wahrgenommene Nutzung des Grünstreifens mit Querung von Aubach und Aubachniederung. Hier wird zum einen die natur- und artenschutzrechtliche Dimension, zum anderen die Erholungsfunktion gesehen. Weiterhin werden Gefahren für Kinder entlang der Trasse angesprochen. Dazu wird eine schlechte Verkehrsqualität durch die partielle Eingleisigkeit thematisiert. Aber auch an

anderer Stelle seien Verkehrsprobleme zu erwarten (Einfahrt Langer Weg zur Obertraublinger Straße). Im Baugebiet Südwest wird die eingleisige Führung zwischen Aurelia-Weg und Käthe-Dorsch-Weg nach wie vor von den Anwohnenden als ein No-Go eingeschätzt (Lärm, Sicherheit, Wohnqualität).

- Es gibt aber auch positiv Einschätzungen: Die Variante erschließt größere Gebiete und verschärft bestehende Verkehrsprobleme (Obertraublinger Straße) nicht. Die Durchquerung von Grünbereichen wird als unproblematisch angesehen.
- Hinweise ohne Wertung betreffen konkrete Vorschläge: Etwa dass man die Variante mit autonomen Zubringer-Shuttles ergänzen könne, oder für Schulkinder Sicherungen einplanen sollte.

Obertraublinger Straße

- Hier finden sich überwiegend positive Rückmeldungen: Die Gefahr für Kinder, ältere Personen und Radfahrende sei am geringsten, da am wenigsten Kurven und Kreuzungen betroffen sind. Es würde in keinen Grüngürtel und kein Naherholungsgebiet eingegriffen. Da man eine bestehende Straße nutzt, sieht man die baulichen Veränderungen als begrenzt an. Würde man entsprechend den Autoverkehr begrenzen, ließe sich das Nebeneinander der Verkehrsarten gut organisieren. Der Obertraublinger Straße würde eine Neugestaltung gut tun und für den übergreifenden Auto-Verkehr könnte man alternative Führungen organisieren, die heute bereits erforderlich seien.
- Umgekehrt besteht das Problem, dass die Route durch die Obertraublinger Straße nicht ohne Eingriffe in bestehende Grundstücke realisierbar wäre. Dass Stadtbahn, Autoverkehr und Radverkehr dort harmonisieren können, wie die Masterplaner ausführten, stieß auf Skepsis. Es wird befürchtet, dass der Kirchweg als Ausweichstrecke verstärkt genutzt wird. Ein Nachteil dieser Variante wäre auch, dass weniger Einwohnende Burgweintings an die Stadtbahn angeschlossen wären.

Villa Rustica

- Auch wenn der Aubach mit dieser Variante im Bereich der bestehenden Brücke an der Obertraublinger Straße gequert würde, wird auch hier der Eingriff in ein naturnahes Naherholungsgebiet zwischen den Baugebieten moniert. Dazu kommt die Nutzung der Kirchfeldallee, die aus mehreren Gründen abgelehnt wird: Probleme mit der verkehrlichen Anbindung der Otto-Schwerdt-Schule (Schulkinder müssten die Stadtbahntrasse queren, „Hol- und Bringverkehre“ der Eltern mit dem Auto) und fehlender Bedarf – die Busse führen außerhalb der Spitzenstunden leer. Generell wird auch hier die Gefährdung für Kinder und die Belastung Anwohnender durch Lärm und Erschütterung moniert. Man würde in bestehende Radwegenetze und Überschwemmungsgebiete eingreifen, Verbindungen zu Kinderspielflächen würden unterbrochen.
- Umgekehrt sehen Teilnehmende bei dieser Variante das geringste Konfliktpotenzial, man erzeuge wenig Stau, man nutze bestehende Wege, greife nicht in den Aubach ein,

es werde ein großes Einzugsgebiet angebunden und die Erweiterung der Stadtbahn (Jahn-Stadion, Uni-Klinikum) sei möglich. Zudem sei die Trasse als Freihaltetrasse in den geltenden Bebauungsplänen bereits enthalten und sollte somit bekannt sein.

„Joker“-Tisch

Die Möglichkeit, eigene Trassenvorschläge in Ergänzung der drei vorgeschlagenen Varianten einzuzeichnen, wird rege genutzt. Dabei geht es zum einen darum, die benannten Nachteile der diskutierten Varianten durch Verlegung der Trasse zu umgehen. Zum anderen werden weitere Trassenvarianten vorgeschlagen, mittels derer der Einzugsbereich der Stadtbahn vergrößert würde.

- So wird eine Verschiebung der Trasse von der Kirchfeldallee auf die Franz-Josef-Strauß-Allee gefordert, damit Schüler auf dem Weg zur Schule die Trasse nicht queren müssen.
- Angesichts des großen Einzugsgebietes wird die – von den Planern bereits verworfene – Führung durch die Sophie-Scholl-Straße diskutiert mit Rücklauf Richtung BUZ über den Langen Weg oder die Käthe-Kollwitz-Straße. Eine Idee bezüglich der Schleife über den Langen Weg und die Sophie-Scholl-Straße wäre, diese Schleife nur in eine Richtung zu fahren, damit man diese auch abkürzen kann, weil zu befürchten steht, dass diese lange Schleife die Attraktivität senkt.
- Um das Gewerbegebiet im Süden anzubinden, wird eine Verlängerung der Trasse auf der Obertraublinger bis zur und über die Hermann-Höcherl-Straße vorgeschlagen – mit Rücklauf über die Alfons-Goppel-Straße entlang der Gleise.
- Zur Erschließung dicht bewohnter Straßen, über die die Stadtbahn den Vorschlägen zufolge nicht fahren würde, werden (autonom fahrende) Busse vorgeschlagen.
- Weitere Vorschläge führen außen um die Siedlungsbereiche herum, sie werden in den Gruppendiskussionen dann auch wieder verworfen.

Betriebshof und Zuführung über die Kirchfeldallee

- Die Führung über die westliche Kirchfeldallee ist zwar nicht als zu prüfende Variante eingespeist worden, dennoch werden hierzu Bedenken vorgebracht. Dabei geht es vor allem um die früh abfahrenden und spät einfahrenden Züge in Richtung Betriebshof, von denen Störungen befürchtet werden. Diese Kritik findet sich auch bei den beiden Varianten, die die Kirchfeldallee teilweise nutzen.
- Wichtig erscheint Lärmvermeidung, eine Anbindung der Anwohnenden über Haltestellen in der Kirchfeldallee und eine Anbindung an Jahn-Stadion mit P+R-Möglichkeit und Uni-Klinik. Auch hier (wie beim „Joker-Tisch“) wird alternativ die Nutzung der Franz-Josef-Strauß-Allee vorgeschlagen.

4. Abschlussdiskussion im Plenum

In der Abschlussdiskussion geht es neben den einzelnen Trassenvarianten insbesondere auch um generelle Verkehrsfragen in Burgweinting:

- Wie lässt sich das gesamte ÖPNV-Netz in Burgweinting anpassen, wie können Busse Teilstrecken übernehmen und die Anbindung sicherstellen und in welchem Maße werden Umstiege nötig? Überhaupt seien autonome Busse ggf. doch eine Alternative zur Stadtbahn. Herr Steinwede machte deutlich, dass Umstiege sehr direkt und einfach möglich sein werden – Busse alleine könnten das Verkehrsproblem nicht lösen. Die Anmerkung, dass in Burgweinting die Busse oft nur sehr dünn besetzt seien, kontert Herr Steinwede mit dem Verweis auf das Gesamtsystem: Es gehe um Spitzenzeiten und um die Kernstadt, auf deren Gebiet man eine Stadtbahn allerdings nicht beschränken könne. Und es gehe um die Zukunft, schließlich wachse Regensburg (und auch Burgweinting) weiter.
- Teilnehmende sprechen sich engagiert dafür aus, in Burgweinting zugunsten der Anwohnenden zu planen. Der Autoverkehr solle außen um den Stadtteil geführt werden, Durchgangsverkehr solle unterbunden werden, P+R-Plätze sollten zur Verfügung gestellt werden. Die Stadtbahn solle so geführt werden, dass man damit in die Stadt kommt und gleichzeitig die Kinder sicher zur Schule kommen (mit dem Rad oder mit der Stadtbahn). Dann müssten Kinder auch nicht mit dem Auto gebracht werden.

Während einerseits Teilnehmende engagiert und emotional die negativen Seiten der bei ihnen vorbeiführenden Trassenvarianten in die Debatte bringen, weisen andere Teilnehmende auf die mit einer Stadtbahn absehbare Verbesserung des ÖPNV in Burgweinting hin und machen deutlich, dass mit der Stadtbahn in Burgweinting Vorteile für Schülerinnen und Schüler aus dem Landkreis und für Ein- und Auspendelnde verbunden sind.

Fragen und Antworten aus der Schlussdiskussion sind im Folgenden tabellarisch aufgelistet. Die Antworten werden von Herrn Feig und Herrn Steinwede sowie von den für die Masterplanung anwesenden Fachleuten gegeben (Frau Nickel, Herr Müller sowie Herr Dielemann vom Büro ZIV, der für verkehrstechnische Fragen des Masterplanes zuständig ist).

<p>Was waren die anderen Optionen für den Betriebshof (neben dem Unterislinger Feld)?</p>	<p>Ein zweites Gelände wurde im Bereich Landshuter Straße, nördlich A3, im Osten der Eisenbahnstrecke untersucht. Es wurde aus Landschaftsschutzaspekten sowie aufgrund archäologischer Funde verworfen. Ein drittes Gelände zwischen Burgweinting und Obertraubling südlich der Edison-Brücke hat den großen Nachteil dass alle Züge komplett durch Burgweinting fahren müssten, was aufgrund der längeren Strecke zu höheren Kosten und mehr Fahrten führt. Die Studie zum Betriebshofstandort wird in Kürze auf der Homepage veröffentlicht.</p>
<p>Hätte man nicht den bestehenden Betriebs-</p>	<p>Der bestehende Bus-Betriebshof reicht vom Platz her nicht aus und ist wegen der Autobahn nicht erweiterbar – diese Option schied frühzeitig aus. Grundsätzlich macht es wenig Sinn, die Betriebshöfe</p>

<p>hof in der Markoman- nenstraße nutzen kön- nen?</p>	<p>für Straßenbahn und Bus zusammenzulegen, da man eine dafür nö- tige derart große Fläche nicht gefunden hätte.</p>
<p>In welcher Leistungs- phase befindet sich die Planung?</p>	<p>Der Betriebshof findet sich in der Vorplanung Die Planung der Trassen befindet sich ebenfalls in der Vorplanung (Leistungsphase 2)</p>
<p>Fahren nach Inbetrieb- nahme der Stadtbahn weniger Autos durch Burgweinting?</p>	<p>Man kann davon ausgehen dass weniger Autos unterwegs sein werden. Aber eine Stadtbahn alleine führt nicht dazu, dass Autos aus der Stadt verschwinden. Zur Verringerung der Belastung ist ein generelles Verkehrskonzept vonnöten. In Straßen, in denen die Stadtbahn unterwegs ist, ist keine massive Veränderung der Fahrt- geschwindigkeit für Autos zu erwarten.</p>
<p>Wie wird das Verkehrs- system in Burgweinting nach Inbetriebnahme einer Stadtbahn ausse- hen?</p>	<p>Es geht darum, das Anpassungsnetz der Busse mitzudenken, wenn man eine zukunftsfähige Mobilität für Burgweinting will. Die Stadt- bahn ist dabei nur ein Baustein in der gesamten Mobilität. Es geht darum, eine Vision für die Zukunft zu entwickeln, bei der das Auto nicht als Feind gesehen wird - aber neu organisiert wird. In dieser Vision sind in bestimmten Stadtteilen autonome Shuttle als Zubrin- ger vorstellbar. Buslinien können tangentialer ausgerichtet werden, sie müssen nicht alle zum Bahnhof führen.</p>
<p>Führen häufigere Um- stiege nicht zu einer sinkenden Attraktivität des ÖPNV?</p>	<p>Idealerweise finden Umstiege zwischen Bus und Stadtbahn an be- stimmten Haltestellen „Backe an Backe“ statt. Die Menschen ge- hen am gleichen Bahnsteig aus dem einen Fahrzeug raus und stei- gen in das gegenüber bereitstehende Fahrzeug ein. Dies muss im Hinblick auf die Gestaltung der Haltestellen sorgfältig geplant wer- den.</p>
<p>Ziel sollte es sein, den Individualverkehr in Burgweinting zu redu- zieren. Es geht darum, Umgehungsstraßen zu nutzen und diese durch P+R-Plätze attraktiv zu machen – allerdings sollten diese Plätze so angelegt sein, dass man nicht durch Burgwein- ting hindurch fahren muss.</p>	<p>Die Buslinien insbesondere aus der Region werden mit Inbetrieb- nahme der Stadtbahn am BUZ bzw. Aschenbrennerplatz enden, wo ein zentraler Umstieg auf die Stadtbahn möglich sein wird. Eine Reduzierung des Autoverkehrs ist schwierig. Aufgrund von Stau in der Obertraublinger Straße fahren die Autos heute bereits teil- weise außen um Burgweinting herum.</p>

<p>Wird die Tram in Burgweinting auch im Stau stehen? Wenn Straßenbahn Obertraublinger fahren soll dann soll sie für MIV (Autoverkehr) gesperrt werden?</p>	<p>Die Stadtbahn wird auf der Obertraublinger Straße bevorzugt fahren können („Pulkführer“). Das bedeutet: Die Straßenbahn fährt in die Obertraublinger ein und die Straße ist für die Straßenbahn frei und diese kann fahren.</p>
<p>Wie kommt man aus Einfahrten in der Obertraublinger heraus, etwa im Bereich der Haltestellen?</p>	<p>Die Anrainer werden ihre Einfahrten in der Obertraublinger Straße weiter nutzen können. Teilweise werden auch Ampeln den Verkehr regeln. Über Verkehrssimulationen kann man das genau modellieren.</p> <p>Einfahrten in den Bereich zu Haltestellen, Hauszufahrten etc. werden im weiteren Verlauf erarbeitet. Es gibt gute Beispiele aus anderen Städten, etwa mit Absenkungen im Bereich von Haltestellen.</p>
<p>Wird die Situation modelliert, dass Stau auf der Autobahn ist und dann alle über den Kirchweg fahren?</p> <p>Und berücksichtigen die Simulationen, dass es hier mehrere Schulen gibt, wo Kinder gebracht werden und ein Pflegeheim entsteht?</p>	<p>Die Verkehrsuntersuchung betrachtet vorrangig die normale Verkehrssituation während der Hauptverkehrszeit. Die detaillierte Betrachtung von Sonderereignissen, die z.B. durch Verkehrsunfälle oder Baustellen hervorgerufen werden, ist nicht vorgesehen.</p> <p>Die Sicherstellung einer guten und angemessenen Erschließung der Schulen und weitere Einrichtungen im Verlauf der Stadtbahnstrecke wird bei der Planung berücksichtigt. Es kann aber sein, dass die derzeitige Erschließung nicht immer unverändert beibehalten werden kann. Hier werden dann Lösungen entwickelt.</p>
<p>(Wo) werden P+R-Plätze vorgesehen?</p>	<p>P+R Anlagen sind grundsätzlich vorgesehen – z.B. im Bereich der Autobahnanschlussstelle.</p>
<p>Würde ein P+R-Platz z.B. in der Landshuter Straße angenommen?</p>	<p>Die Menschen fahren in die Innenstadt, weil sie dort mit vertretbarem Zeitaufwand Parkplätze finden. Wenn es über einen P+R-Platz mit Stadtbahn schneller geht – und ggf. weniger Parkplätze in der Innenstadt verfügbar sind, werden sie wechseln.</p>
<p>Wann werden parallel Entscheidungen etwa für eine Zone „Anwohner frei“ getroffen?</p>	<p>Die Diskussion um solche Zonen gibt es schon lange in Burgweinting. Man wird aber den Durchgangsverkehr durch Burgweinting nicht komplett unterbinden können.</p>
<p>In welcher Taktung wird die Stadtbahn fahren?</p>	<p>In den Hauptverkehrszeiten im 5 Minuten Takt, in den Nebenzeiten wird die Taktung immer weiter ausgedehnt</p>

Glauben Sie, dass alle 5 Minuten 100 Leute (1/3 Füllung der Bahn) von Burgweinting in die Innenstadt fahren wollen?	Es geht erstens nicht um heute, sondern um eine zukünftige Situation. Regensburg (und auch Burgweinting) wächst. Und zweitens wird die Kapazität in der Innenstadt und am Bahnhof Burgweinting (Ein- und Auspendelnde, Schülerinnen und Schüler) benötigt.
---	--

Zusätzlich zu diesen Fragen und Antworten werden Forderungen zu den Trassenvarianten erhoben (Franz-Josef-Strauß-Allee statt Kirchfeldallee, Ausschluss Variante Wohngebiet Südwest, Verzicht auf Grundstückseingriffe bei der Obertraublinger Straße).

5. Wie geht es weiter?

Den Teilnehmenden ist wichtig, zu hören, wie und wann sie über die weiteren Schritte informiert werden und wie mit den Vorschlägen des heutigen Tages umgegangen wird. Herr Feig zeigt den weiteren Weg auf: Die Ergebnisse des Workshops werden dem Stadtrat bzw. dem Ausschuss für den Neubau einer Stadtbahn berichtet und auf der Projektwebseite zur Stadtbahn eingestellt. Die Planung bezieht die Ergebnisse des Workshops in ihre weitere Arbeit an den Trassenvarianten ein. Wenn es eine belastbare Einschätzung der Varianten seitens der Masterplanung und damit eine Vorzugsvariante gibt, wird diese im Dialogforum noch einmal vorgestellt und anschließend dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt.

In einer Nachfrage wird vorgeschlagen, eine Art „Newsletter“ einzurichten, damit Interessierte jeweils direkt erfahren, wenn auf der Internetseite der Stadtbahn neue Informationen eingestellt werden – etwa zur Bewertung der Trassenvarianten.

Auf die Frage, wie Bürgermeinungen gewichtet werden, antwortet Herr Feig, dass diese einfließen, aber diese neben technischen, betrieblichen und wirtschaftlichen Randbedingungen zu betrachten seien. Vor allem ist auch die Einschätzung der zuständigen fachlichen Ämter der Stadt wichtig.

Bis Ende 2023 soll dann die Vorentwurfsplanung vorliegen. Spricht sich dann der Stadtrat für ein Fortführen der Planung aus, beginnt danach die Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Im Anschluss daran muss eine Art „Bauantrag“ erarbeitet werden, in dem sehr detailliert dargestellt ist, was geplant ist. Die Regierung der Oberpfalz wird dann das Planfeststellungsverfahren übernehmen, welches ein förmliches Verfahren ist, in dem Rechtsmittel eingelegt werden können.

Aktuell befindet man sich im informellen Verfahren, im Dialog, in dem man noch in unterschiedlichen Varianten denken kann.

Zum Abschluss bedanken sich Herr Steinwede und Herr Feig für die engagierte Diskussion und für die Möglichkeit, in einer konstruktiven Runde auch einmal die Perspektive zu wechseln.

Anhänge

- Abschrift der Kommentare an den Tischen
- Präsentation Masterplaner

Stadtbahn Regensburg - Workshop Burgweinting

23. Juli 2022, 9.00 – 13.00 h

Abschrift der auf Karten abgegebenen Kommentare zu den verschiedenen Trassenvarianten an den Tischen

(grün = zustimmend / gelb = neutral / rot = kritisch)

TISCH 1 – Baugebiet Südwest

Grün:

- Keine Staugefahr wie in der Obertraublinger Straße.
- Durchgangsverkehr Obertraublinger Straße muss raus (Anlieger frei).
- Es werden die Wege zum ÖPNV verkürzt.
- Wenn schon Zulauf, dann bitte auch Haltestellen und 10-Minuten-Takt.
- In den Grünbereichen kann die Stadtbahn in Rasengleisen geführt werden! Die Fläche wird nicht zerschnitten. Wichtig für das Klima.
- Es sinkt das PKW-, Motorrad-, Moped-Aufkommen: weniger Abgase, Lärm und Unfälle.
- Entlastung der Obertraublinger Straße.
- Querung von Aubachpark ermöglicht. Erschließung von „Altburgweinting“ (Käthe-Kollwitz).
- Finde ich eine super Variante. Haltestelle am Kreisel Käthe-Kollwitz-Straße wäre von vielen zu Fuß erreichbar.
- Es können viele Menschen nah zusteigen. Es werden wenige belastet.
- Beste Anbindung an Süd-West – Entlastung Obertraublinger Straße.
- Tellusweg ist bisher der Weg für Grundschul Kinder – vielleicht könnte man eine Umleitung auf Kirchfeldallee anregen.
- Auch Daten/Modelle mit Citizen Propositionen kombinieren (Bürgervorschläge).

Gelb:

- Bahn Richtung Jahnstadion – Galgenberg verlängern (Kreisschluss).
- Zubringer mit kleinen autonomen Bussen mit vielen Haltemöglichkeiten.
- Die Planungskosten dafür bitte bei der Planungsfirma in Euro abziehen.
- Eine Haltestelle für 25 Häuser? – Verkehrsschwerpunkt?
- Vom Bahnhof direkt über Obertraublinger Straße Richtung Stadt.
- Kein Durchgangsverkehr statt Fahrradweg.
- Käthe-Kollwitz-Straße Haupteinfahrt.

- Trasse über Obertraublinger Straße.
- Haltestelle beim Kreisel für großes Wohnbaugebiet (anstatt im Eingleisbereich Parkweg); Kreiselvariante 2 mit paralleler Führung für Haltestelle.
- Römerspielplatz: Grünhecke nach Westen verstärken zur Kindersicherung.

Rot:

- Ich finde kein einziges Argument dafür.
- Schulweg Grundschule wird durch Trasse zerschnitten (z.B. Spielplatz Walfisch).
- Problematisch: Sichtbehinderung Ausfahrt Aureliaweg in beiden Richtungen.
- Aureliaweg: Oberleitung, Schallschutz und Sichtschutz erforderlich, Baumfällung ist optisch negativ.
- Achtung: Käthe-Kollwitz-Straße ist Gefahr für radelnde Kinder.
- Gefährdung der Kinder auf dem Schulweg.
- Schulweg der Kinder entfällt.
- Gefahr für Kinder: Weg wird genutzt, um in die Kindergärten zu kommen.
- Weg für Kinder zwischen zwei Kindergärten, zwei Spielplätzen und zwei Schulen.
- Kinder werden gefährdet: Zäune und Überwege zum Spielplatz sowie Querung der Grundschulwege.
- Zusätzliche Verkehrsachse direkt an Spielplätzen bedeutet kein gefahrloses Spielen.
- Einspurige Trassenführung bringt Probleme.
- 5 Kurven = langsam und laut.
- Trasse hat viele Kurven und Querungen: Schlecht zur Straßenbahn, Gefahr für Menschen (insbesondere Kinder) und Tiere.
- Zerschneidung Erholungsgebiet und „Kinderfreiraum“.
- Burgweinting ist für seine Grünanlagen und Naherholung beliebt. Die durchfahrende Bahn zerstört diesen Vorteil.
- Erholungsgebiet für Kinder und ältere Leute, das mit viel Liebe und Aufwand geschaffen wurde, ist unantastbar.
- Absolutes Naherholungsgebiet.
- Das Naherholungsgebiet am Aubach darf nicht durchfahren werden.
- Trassenführung durch neu angelegtes Naturschutzgebiet Aubach ist nicht gut und nicht nachvollziehbar.
- Große Vogel-/Tiervielfalt im Feuchtgebiet Aubach am Walfischspielplatz. (Eisvogel, Graureiher, Nachtreiher, Teichhuhn, Wasserralle, Biber, Pirol, diverse Rohrsängerarten) – Fotos sind vorhanden.
- Gegen Biodiversität.
- Verlust des Baumbestandes.
- Erholungsgebiet wird zerstört - auch für die Natur.
- Stadt bewirbt Naherholungsgebiet: Diese Trassenführung zerstört das gesamte „Grün-Areal“.
- Durchquerung des Naherholungsgebietes ist nicht sehr glücklich.

- Naturschutzgebiet und Wege für Tiere werden zerschnitten.
- Zugang zum Erholungsgebiet Aubachpark für Anwohner*innen aus „Altburgweinting“ wird erschwert bis unmöglich: wird als sicherer Weg betrachtet (Sandweg zum Käthe-Dorsch-Weg und Aurelia-Weg.)
- Weg von der Villa Rustica und dem Aubach.
- Es muss eine neue Brücke über den Aubach gebaut werden. Was für eine Verschwendung der Steuergelder.
- Bei Wartung usw. steht Straßenbahn bei Eingleisigkeit!
- Noch mehr Verkehr von Stadtbahn, da nur eingleisig.
- Eingleisigkeit führt bei 5-Minuten-Takt faktisch zu 2,5-Minuten-Takt: unzumutbarer Eingriff in bestehende Raumplanung und Besitzverhältnisse.
- Käthe-Dorsch-Weg: Eingleisigkeit ist langfristig ein Problem, da bei Ausweitung des ÖPNVs die Kapazität zu gering ist.
- Fahrzeiterhöhung durch Eingleisigkeit: unattraktiv, weniger Zustiege bzw. Zustiege erst nach Eingleisigkeit.
- Eingleisigkeit versperrt schon jetzt sämtliche Wachstumspotenziale.
- Warum plant man hier einspurig? Das macht keinen Sinn (Belastung, Wachstumspotenzial)
- Langer Weg: Zu viele Ausfahrten behindern die Stadtbahn.
- Längere Führung der Straßenbahn bedeutet längere Fahrzeit und höhere Kosten.
- Verkehrsstau Käthe-Dorsch-Weg / Käthe-Kollwitz-Straße.
- Lärm-Immission bei Durchgang zu Aureliaweg und Käthe-Dorsch-Weg.
- Zu geringer Abstand zu Grundstücken zwischen Käthe-Dorsch-Weg und Aureliaweg.
- Keine Trasse am Fuß-/Radweg zwischen Aureliaweg und Käthe-Dorsch-Weg.
- Lärmbelästigung für Anwohner*innen direkt an den Gärten.
- Extremer Lärm und Erschütterungen für Anwohner*innen: Kein Erholungsgebiet mehr im Garten.
- Kein Zugang für Gartenabfälle mehr.
- Keine Wand zu Aureliaweg.
- Radweg über Aureliaweg als verkehrsberuhigte Variante, um in die Stadt oder Bavariastraße zu kommen, würde wahrscheinlich wegfallen.
- Haltestelle im Aureliaweg ist nicht haltbar. Eine Zumutung für Familien durch Lärm- und Schallbelastung bei Frequentierung am Tag und in der Nacht.
- Lärm- und Schall von E-Straßenbahnen haben psychische Auswirkungen auf Anwohner*innen.
- Erschütterungen gehen bis weit in die Grundstücke.
- Mehr PKW-Verkehr in Obertraublinger Straße möglich aus Landkreis.
- Hochwasserschutz Islinger Weg ist nicht mehr gegeben.
- Zu nah an Wohnbebauung; vorhandene Infrastruktur wird nicht genutzt.
- Abstand zu gering; eine Frechheit Menschen so etwas zuzumuten; das logische Denken fehlt.

- Ständige Hindernisse auf dem Langen Weg (Zufahrten) für Behinderte, Post und Paketdienste.
- Eine notwendige Ampelschaltung würde große Staus verursachen.
- Für die Planung dieser Variante: Wurden vor Ort einmal die Verhältnisse angeschaut?
- Realität vor Ort ist: Dieser Weg wird von Kindern, Schulkindern, Spaziergänger*innen, Familien und Fahrradfahrer*innen genutzt. Diese Trasse zerstört die Nutzung dieses Gebiets.
- Die Planer*innen müssten mal logisch denken, d.h. Hirn benutzen.
- Wer das genehmigt kann nicht logisch denken. Erst anschauen und dann planen.
- Es macht wenig Sinn eine Stadtbahn zu planen, die von vornherein in der Streckenführung nicht akzeptiert wird.
- Massives Bürgeraufbegehren bewirkt eine Klagewelle.
- Klagen werden Bau verzögern.
- Eingriff in Baudenkmäler und Spielplätze sowie Kindergärten-Außengruppen (z.B. Aubach).
- Vorhandene Infrastruktur wird nicht genutzt.
- Trasse geht zu nah an Anlieger*innen vorbei.
- Diese Trasse ist in sich untragbar.
- Diese Planung ist eine Frechheit gegenüber den Anwohner*innen.
- Eine hohe Anwohnerbeteiligung und Ausweisung von zentralen Ansprechpartner*innen so früh in der Planungsphase zeigt die hohe Aufmerksamkeit und derer Nichtakzeptanz dieser Trassenführung.
- Aussage der Oberbürgermeisterin bei der Versammlung im Jahnstadion: „Sie werden ruhig schlafen können; diese Trasse kommt nicht.“
- Abwertung des Wohngebietes Burgweinting: nicht familienfreundlich, nicht umweltfreundlich, massiver Eingriff in bestehende Verhältnisse und Bebauungen.
- Enormer Wertverlust durch die Stadtbahn für unsere Häuser: Wer will schon, dass Leute von der Stadtbahn in mein Wohn-/Schlafzimmer schauen.

TISCH 2 – Obertraublinger Straße

Grün:

- Sinnvollste Variante.
- Kinder- und familienfreundlichste Variante.
- Geringste Gefahr für Kinder, Alte, Anwohner*innen.
- Gute Trassenführung mit wenig Belastung der Anwohner*innen.
- Gute Trasse, da keine Zerstörung des „Grüngürtels“.
- Planung der Führung der Straßenbahn ist gelungen mit Seitenstreifen für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen.
- Kindergärten und Spielplätze bleiben erhalten.
- Straßenbahn nutzt Hauptverkehrswege.

- Nutzung der bisherigen Verkehrsachse, daher keine zusätzliche Gefährdung der schwachen Verkehrsteilnehmer*innen (Kinder, Fußgänger*innen, Radfahrer*innen.)
- Relativ geringe bauliche Veränderungen bei dieser Variante.
- Verkehr für „Langer Weg“ kann bleiben, auch für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen.
- Guter Vorschlag: Leider werden die Wege für die Straßenbahnnutzer*innen weit. Darunter leidet die Akzeptanz. Dies geht zu Lasten der Verkehrswende.
- Trasse parallel zur Obertraublinger Straße entlang Autobahn und Eisenbahn zum Bahnhof Burgweinting inkl. Busingverkehr.
- Kein Rückstau von PKWs zu erwarten, da hier Zone 30.
- Keine Querung an Kreuzungen durch die Straßenbahn.
- Die Trasse hat die wenigsten Querungen und Kurven; geringste Gefahr für Kinder.
- Keine neue Trasse! Dabei vielleicht Ausbau des Radwegenetzes in Burgweinting möglich.
- Trasse macht den Individualverkehr unattraktiver.
- Bestehende Verkehrsachse wird genutzt: keine neuen Beeinträchtigungen; gerade, schnelle Strecke.
- Bisher: Mehr MIV dank Straßenbahn! Leider.
- Obertraublinger Straße für Durchgangsverkehr gesperrt.
- Landkreisverkehr wird aus der Obertraublinger Straße ferngehalten.
- Obertraublinger Straße braucht dringend eine Neugestaltung. Kann direkt mit Stadtbahntrasse verbunden werden.
- Neugestaltung der Obertraublinger Straße ist sehr wünschenswert. Aktuell ist die Straße ein unsicherer „Flickenteppich“.
- Busse aus dem Landkreis fahren nicht mehr durch die Obertraublinger Straße.
- Obertraublinger Straße direkt anzufahren bietet den Vorteil guter Verbindungen zur Weiterfahrt.
- Bus raus – Straßenbahn rein mit Kombination Park- und Ride.
- Gesamtkonzept: gleichzeitig Fahrradweg; Engstelle Brücke ist gelöst.
- Lösung für die Obertraublinger Straße: Radfahrer*innen und Fußgänger*innen werden gemeinsam geführt.
- Die Trasse hat Potenzial, die aus Verkehrssicht problematische Obertraublinger Straße neu zu denken und neu „aufzustellen“.
- Endlich weniger MIV in der Obertraublinger Straße; nur noch Anlieger, die momentan täglich im Stau stehen.
- Arbeitgeber werden nicht angefahren, wenn Trasse über Hermann-Höcherl-Straße in Richtung Kreisel in Obertraublinger Straße fährt.
- Umleitung für Auswärtige: Straßenbahntrasse statt MIV bei Sallerner Brücke Regensburg, DEZ, Nibelungenbrücke.
- Viel Verkehr vorhanden, d.h. Autoverkehr muss reduziert werden. Umstieg von Auto auf Bahn, wenn es für Autofahren schwer wird.
- Schutz der Wohngebiete und Grünanlage vor Immissionen.

- Bewährtes Naherholungsgebiet für Familien bleibt erhalten, ebenso der Kinderschulweg.
- Naturgebiet wird nicht belastet.
- Biotop „Aubach“ müsste nicht aufgelöst werden, da die Bahn auf der Straße fährt.
- Kurze Wege in die Stadt für externe Pendler*innen.
- Konzentration des Verkehrs auf bereits vorhandene Trassen.
- Anwohner*innen sind diese Strecke gewohnt; Verkehr wird hier akzeptiert.
- Verkehr wird auf etablierter Strecke gehalten, d.h. die Umweltzerstörung ist möglichst gering.
- Schall- und Lärmentwicklung durch die Straßenbahn ist hier am geringsten, da etabliert.
- Keine Trennwände vor Kindergärten und Schulen notwendig; keine Verschandelung des Ortsbildes.
- Umgehungsstraße um Burgweinting aus dem Landkreis wird attraktiver.
- Möglichkeit zur Anbindung des Jahnstadions von Anfang an als Anbindung als Park- und Ride.
- Vorschlag für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen ist sehr gut, aber die Planung ist mit 2 x 3,5 m überdimensioniert.
- Straßen- und Radstreifen neu angelegt: Zufahrt zum Baugebiet Kirchfeldallee Anlieger A3.
- Beim BUZ große Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zum Umsteigen auf die Stadtbahn.

Gelb:

- Staugefahr in der Obertraublinger Straße.
- Obertraublinger Straße für Autoverkehr sperren.
- Obertraublinger Straße auf Anwohner*innen-Verkehr für PKW begrenzen; dadurch kein Stau für die Straßenbahn.
- Stadtbahn unterirdisch unter Obertraublinger Straße führen „Stammstrecke Burgweinting“.
- Haltepunkte für Schüler*innen, die mit dem Auto gebracht werden mit dem Ziel Staus zu verhindern.
- Haltestellenzubringer mit kleinen Shuttle-Bussen.
- Ergänzende Anbindung der Wohngebiete durch autonome Shuttles.
- Zwei breite Rad- und Fußwege sind unnötig; Radweg in 10m-Abstand durch das Wohngebiet. 1 x 3,50 m und 1 schmaler Weg.
- Leitung des Verkehrs vom Landkreis über die B16, wie in Lappersdorf zur Entlastung des Individualverkehrs.
- Abzweig an Franz-Josef-Strauß-Allee zum Betriebshof statt Kirchfeldallee.
- Trassenvorschlag: Obertraublinger Straße zum Bahnhof, dann Alfons-Epple-Straße zur Hermann-Höckerl-Straße – Sophie-Scholl-Straße – Käthe-Kollwitz-Straße zur Obertraublinger Straße.

Rot:

- Abbruch der Planung und sofortiger Beginn eines modernen Bussystems.
- Wir im hinteren Bereich (Ingeborg-Bachmann-Weg) sind wie heute abgehängt, wenn sich wieder alles in der Obertraublinger Straße bündelt.
- Bahn braucht 3 Minuten, derweil stehen Autos im Stau.
- Schlechte Variante, weil Stau durch Autoverkehr.
- Verkehrskollaps mit Straßenbahn und Auto.
- Variante bindet zu wenig Menschen an.
- Fehlendes Verkehrskonzept – Leute werden über den Kirchweg schleichen.
- Keine Mehrbelastung: neu (Bahn) ersetzt alt (Bus).
- Mangelnde Infrastruktur – kleine Einkaufszentren.
- Alternative Zubringer – Sophie-Scholl-Straße.
- Warum keine Franz-Josef-Strauß-Allee-Variante?
- Keine Anbindung an Baugebiet Süd-West.
- Wo soll die Hauptroute für Notfallfahrzeuge (z.B. Feuerwehr) verlaufen?
- Bei Trassenführung über Obertraublinger Straße besteht keine Anbindung zu Conti, Osram etc.; d.h. Angestellte müssen Auto fahren – das ist sehr schlecht.
- Es besteht die Gefahr, dass der gesamte Verkehr dann über den Kirchweg läuft.
- Keine Überlastung beim „BUZ“. Käufer*innen könnten dann woanders parken.
- Grünanlagen und Renaturierung dürfen nicht zerstört werden.
- Viele Eigentümer*innen müssen enteignet werden.
- Radwege werden schwer integrierbar sein.

TISCH 3 – Villa Rustica**Grün:**

- Beste sinnvollste Variante.
- Trasse über Franz-Josef-Strauß-Allee zum Anschluss des Betriebshofs und des Jahnstadions. Verlauf über Hauptverkehrsachsen Obertraublinger Straße / Franz-Josef-Strauß-Allee.
- Vorschlag Trasse: Franz-Josef-Strauß-Allee zur Uni über Betriebshof – ohne Kirchfeldallee und ohne Villa Rustica – autonomer Zubringerbus Kirchfeldallee.
- Warum nicht Betriebshof beim Pürkelgut?
- Anstatt durch Burgweinting eine Trasse entlang Autobahn und Schiene zum Bahnhof Burgweinting.
- Busringverkehr durch Burgweinting.
- Trasse nicht zu nah an bestehende Wohnbebauung (Aureliaweg etc.).
- Geringste Eingriffe in bestehende Systeme.
- Trassenführung nutzt im Wesentlichen schon vorhandene breite Wege.
- Keine neue Überquerung des Aubachs. Aue kann unberührt bleiben (Naturschutz).

- Das Neubaugebiet an der Kirchfeldallee wird gut angebunden.
- Großes Einzugsgebiet.
- Haltestellen bei Schulen und Neubaugebieten (Einzugsbereich).
- Variante würde den geringsten Stau verursachen.
- Einfache Erweiterbarkeit zum Jahnstadion und Uniklinikum sowie weitere Orte (Ring).
- Bahn kann 2-spurig fahren, daher wenig Belastung für die Anwohner*innen.

Gelb:

- Hol- und Bring-Eltern vor der Otto-Schwerdt-Schule. Die Schule wird zukünftig erweitert. Absolutes Chaos ist vorprogrammiert.
- Keine Haltestelle in der Kirchfeldallee.
- Betriebszeiten von 24.00 h – 7.00 h bedeuten Ruhestörung und Lärmbelästigung.
- Konflikt zwischen Stadtbahn und Auto in Obertraublinger Straße: Ampel als Vorrang für Straßenbahn?
- Auf Haltestelle „Römerspielplatz“ verzichten; eventuelle Brücke für Kinder.
- Keine Haltestellen in 100m Entfernung der Villa Rustica / Kirchfeldhalle.
- Neue Fußgängerampel „Obertraublinger Straße“ soll erhalten bleiben.
- Querungen für Kinder entschärfen durch Tunnel oder Überführungen.
- Agent-based-Modell simulieren mit Daten von Populationen.
- Villa Rustica frei für Fußgänger*innen und Fahrräder.

Rot:

- Stopp der Trasse beim Betriebshof.
- Aubach-Trasse braucht niemand.
- Zubringer Franz-Josef-Strauß-Allee sinnvoller (nicht Kirchfeldallee).
- Extreme Belastung durch gesamte Zuführung vom Betriebshof durch Kirchfeldallee.
- Bahn als Zubringer über die Obertraublinger Straße – restliche Erschließung mit Bussen.
- 23 Züge durch die Kirchfeldallee sind eine Zumutung – Franz-Josef-Strauß-Allee!!!
- Längere, kurvige Strecken bedeuten längere Fahrzeiten.
- Zu lange Fahrzeit durch zusätzliche Schleife Villa Rustica.
- In Burgweinting weiterhin ein Bussystem laufen lassen und einen Umsteigebahnhof zwischen Autobahn und Ostumgehung planen.
- Verringert das Risiko und die Anwohner*innen könnten durch kleine Busse viel besser zu einer Haupthaltestelle gebracht werden.
- Momentan fahren leere Busse (Linie 7) von Burgweinting in die Stadt. Nur die Schulbusse sind voll. Keine Auslastung, kein Bedarf.
- Buslinie 7 ist nicht voll – warum eine Stadtbahn durch das Wohngebiet?
- Es besteht kein Bedarf – die aktuellen Busse sind leer.
- Auslastung der Busse: von 7.00 - 8.00 Uhr – danach sind die Busse leer (insb. Kirchfeldallee).

- Es ist nicht möglich, ohne Gefahr zu laufen, ohne unter die Räder einer Straßenbahn zu kommen.
- Burgweinting / Römerspielplatz und anschließende Grünanlagen gelten als Naherholungsgebiet und Naturschutzgebiet. Die Stadtbahn direkt durch die Anlage zu führen, stellt ein erhöhtes Risiko dar.
- Keine Anbindung Park+Ride am Jahnstadion.
- Zerschneidung von Naherholungsgebiet (Grünflächen) hat Auswirkungen auf Naturschutz und Erholung.
- Eingriff in Flora & Fauna (Eisvogel, Höhlenbrüter).
- Bahn fährt durch Naturschutzgebiet; hier sind Bodendenkmäler betroffen.
- Gefährdung für Falke, Grünspecht, Igel etc.
- Erholungsgebiet wird zerstört – auch für die Natur.
- Keine Durchschneidung des Aubachparks durch eine Straßenbahn.
- Stadtbahn zerschneidet „grüne Lunge“ (Spielplätze, Bolzplatz, Freizeitgelände) zwischen den Baugebieten.
- Bahn durch Naherholungsgebiet ist unmöglich.
- Die Trasse ist wie alle anderen auch nicht machbar – Grünzerstörung.
- Täglich wird in Zeitungen berichtet, dass die Stadt begrünt und gekühlt werden muss. Diese Variante zerstört vorhandene Grün- und Erholungsflächen. Das ist keine Aufwertung des Gebietes, sondern eine Abwertung.
- Lärmbelästigung im Naherholungsgebiet.
- Lärmbelastung durch Stadtbahn in Kurven.
- Lärm und Erschütterung für die Anwohner*innen.
- Verunstaltung durch Schranken, Ampeln und Querungsmöglichkeiten.
- Belästigung durch Züge im 2,5-Minuten-Takt in der Natur.
- Extreme Belastung bzw. Zerstörung der Grünflächen, Naturschutzgebiet, Ruhegebiet, Villa Rustica.
- Stau auf der Obertraublinger Straße wegen Ampel beim BUZ. Morgens und am Feierabend. Fußgängerquerung muss bleiben.
- Entlang Aubach ist alles Überschwemmungsgebiet.
- Zerschneidung des Radwegenetzes am Aubach.
- Spielplätze sind nicht mehr frei für Kinder zugänglich; auch mit gesicherten Trassen ist es nicht mit völlig freiem Zugang vergleichbar.
- Die Kindergärten nutzen den Römerspielplatz wöchentlich als Gruppenausflug für die Kleinkinder. 2-3 Erzieher*innen und 10-15 Kinder müssen die Trasse regelmäßig kreuzen. Dies ist zu gefährlich.
- Römerspielplatz: Nutzung durch Schulen und Kitas. Zerstörung der Naherholung, Verbindung der Kinderspielplätze wird durchbrochen.
- Keine Trasse im Römerpark – Spielplatz, Schulweg, Spielwiese.
- Trassenführung vorbei an Kindergärten stellt Gefahr für Kind und Tier dar.
- Akute Gefahr für Kinder am Kinderspielplatz.

- Unfallgefahr durch Teilung der Kinderspielplätze durch die Trassen.
- Drachensteigen stellt Gefahr durch Oberleitungen dar.
- Oberleitungen verschandelt die Landschaft.
- In Burgweinting wird es keine signifikante Bevölkerungsentwicklung geben: kein erhöhter ÖPNV-Bedarf – eher weniger.
- Eine Notwendigkeit für den Endpunkt Bahnhof Burgweinting erschließt sich nicht.
- Haltestelle nicht im Bereich Ende Marsweg, Pomonaweg, sondern bei Villa Rustica.
- Haltestelle Villa Rustica an der Hundewiese ist Wahnsinn.
- Klagen werden den Bau verzögern.

TISCH 4 – Jokertisch

Grün:

- Wir als Anlieger*innen des Römerspielplatzes bevorzugen die blaue Trasse. Die anderen Trassen bedürfen unnötiger Flächen.
- Die lila Strecke ist nicht schlecht.
- Rot-orange Linie ist gut.
- Linienführung durch Kirchfeldallee, die ist breit, Trasse ist schon vorbereitet. Leichtere Erschließung von vielen Fahrgästen.
- Betriebshof besser Franz-Josef-Strauß-Allee (Entlastung der Anwohner*innen Kirchfeldallee).
- Variante: Zufahrt Betriebshof über Franz-Josef-Straße-Allee.
- Das übergeordnete Interesse überwiegt den möglichen (mehr oder weniger kleinen) privaten Nachteil der unmittelbaren Anlieger*innen.
- 25 Züge pro Tag durch das Gebiet erhöhen Qualität und Akzeptanz des ÖPNV ganz gewaltig. 1. Schritt zur Verkehrswende. Burgweinting wird aufgewertet.
- Trasse durch Wohngebiet (langer Weg) ermöglicht bequemes Zusteigen aus dem Stadtteil. Fahrt mit dem Zubringerbus wird gespart.
- Möglichst viele Zustiegsmöglichkeiten. Für Schüler*innen und Berufstätige. Die Trasse Obertraublinger Straße ist völlig unnützlich für die Wohngebiete.
- Leistungsfähigkeit ohne Schleife, „Villa Rustica“ ist deutlich höher: verkürzte Fahrzeit, weniger Haltestellen.
- Baugebiet Sophie-Scholl-Straße erschließen. Zu lösen ist die Frage mit dem Radius – Nutzen für viele Fahrgäste.
- Fahrt durch 1. Baugebiet Burgweinting im Kreisverkehr.
- Falls zur Förderung der Straßenbahn-Kilometer fehlen, wenn Burgweinting wegfällt, dann über Franz-Josef-Strauß-Allee bis zur Uni fahren.
- Bussystem in Burgweinting beibehalten und Umsteigebahnhof zur Straßenbahn Nähe BAB3 – ggf. mit Park+Ride.

Gelb:

- Ein modernes System ersetzt das Alte: Bahn statt Bus = maximale Akzeptanz.
- Obertraublinger Autodurchgangsverkehr muss gleichzeitig raus: „Anwohner frei“.
- Unterirdisch: BUZ – Autobahn (unter Obertraublinger Straße).
- Vorteil: Obertraublinger-Bahn ersetzt Bus – keine Mehrbelastung.
- Zubringer Busse zur Straßenbahn in Obertraublinger Straße.
- Anbindung Neutraubling würde viel Pendlerverkehr ersetzen.
- Shuttle-Busse Langer Weg – Sophie-Scholl-Weg als Zubringer für Stadtbahn auf Hauptverkehrsstraßen.
- Prüfung Sophie-Scholl-Straße.
- Haltestellen zu lang und zu hoch für Sophie-Scholl-Straße.
- Anschluss Betriebshof und Jahnstadion über Franz-Josef-Strauß-Allee.
- Betriebshof – Franz-Josef-Strauß-Allee.
- S-Bahn direkt zum Bahnhof und mit Kleinbussen die Menschen aus den Wohngebieten zum BUZ anschließen.
- So viele Menschen wie möglich anschließen. Alle freuen sich im Alter und die Enkel*innen sowieso.

Rot:

- Busanbindung statt Stadtbahn.
- Werden Busse nur Zubringer zur Stadtbahn, sodass jeder mindestens 2x Umsteigen muss, um an sein Ziel zu kommen?
- Stadtbahn sollte die gleiche Strecke wie Bus fahren.
- Strecke zwischen Aureliaweg und Käthe-Dorsch-Weg ist ein Gefahrenpotenzial für Kinder (Schulweg, Spielplätze).
- Keine Trasse durch Park, Natur, Naherholung.
- Naherholung und Spielplätze können ohne die Trasse zu überqueren nicht erreicht werden.
- Ich bin gegen eine Stadtbahn: enorme Kosten, Materialbeschaffung, Unterwetter-Unterspülung des Bodens, etc.
- Lärmschutzwall für Franz-Josef-Strauß-Allee existiert schon: Führung der Straßenbahn.
- Straßenbahntrasse Franz-Josef-Strauß-Allee (Anschluss Betriebshof) bis Landshuter Straße.
- 25 Züge fahren morgens und abends durch Baugebiet.
- Erschließung der Baugebiete durch autonom fahrende Busse (vgl. Gewerbepark).
- Durchgangsverkehr B15 alt muss raus – Gesamtkonzept gegen Stau.
- Betriebshof sollte über die Franz-Josef-Strauß-Allee angebunden werden.
- Die Anbindung zum Betriebshof ist aberwitzig schlecht geplant.
- Die Stadtbahn durch Burgweinting ist ein Hirschauer Stückl.

Kirchfeldallee

Grün:

- Bitte verstärkt auch den Umweltnutzen der Stadtbahn kommunizieren.

Gelb:

- Vibrationen/Geräusch verringern: Vorbild Stadtbahn Augsburg.
- Betriebshof über die Franz-Josef-Strauß-Allee???
- Alternativen für Betriebshof: Pürkelgut oder Gelände Burgweinting bei Autobahn.
- Zulauf von Betriebshof ggf. hinter Gewerbegebiet.
- Wenn Trasse zum Betriebshof, dann auch mit Haltestellen.
- Betriebshof: Ein-/Ausrückverkehr über Franz-Josef-Strauß-Allee; unabhängig von geplanter Trasse über Kirchfeldallee.

Rot:

- Betriebshof über Franz-Josef-Strauß-Allee anbinden.
- Alle Züge müssen zur Wartung durch die Kirchfeldallee.
- Zu viele Züge durch die Kirchfeldallee.
- Lärmbelästigung durch viele Züge.
- Es war mal die Rede von Gummibereifung.
- Die Anwohner*innen sollen sich streiten und danach wird von Auswärtigen eine „Lösung“ gefunden.
- Gesamtverkehrslösung fehlt in Regensburg; verschiedene Konzepte, die nicht abgestimmt sind.
- Anbindung Jahnstadion als Park+Ride-Möglichkeit fehlt.
- Der Standort des Betriebshofes ist maximal ungeeignet.

Masterplan Stadtbahn Regensburg Bürgerbeteiligung 23.07.2022

Anforderungen an die Planung

Entscheidungsparameter / -kriterien

**Rückmeldungen von Anwohnern aus
Ortstermin 04.10.2021**

Aureliaweg / Käthe-Dorsch-Weg / Islinger Weg



Anforderungen an die Planung

- Trassierungsparameter
 - Vorgaben Bemessungsfahrzeug-Studie / Technische Aufsichtsbehörde (TAB)
 - Bestehende Bebauung
 - Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer (Fuß-/Radverkehr, MIV) sowie die vorhandenen Regelwerke
- Untersuchung Verkehrsablauf und beschleunigte Abwicklung der Stadtbahn
- Immissionstechnische Untersuchungen
- Ermittlung Eingriffsbereiche für durchzuführende Umweltverträglichkeitsprüfung/spez. artenschutzrechtl. Prüfung
- Minimierung Einfluss auf Dritte (Gründerwerb etc.)

Kriterien

Was zeichnet eine gute Variante aus

Aus der Sicht des Fahrgastes soll die Stadtbahn ...

... ihn möglichst

- schnell
- barrierefrei und
- ohne Umstieg

ans Ziel bringen

... möglichst vor der Haustüre halten

Kriterien

Reisezeit

Längs- / Rampenneigung, Querungsmöglichkeiten

Umsteigenotwendigkeit

Erschließung (Anzahl Einwohner und Beschäftigte die von der Stadtbahn profitieren),
Haltestellenanordnung

Kriterien

Was zeichnet eine gute Variante aus

Das Verkehrsunternehmen sollte auf der Trasse einen möglichst...

... störungsfreien und

... hochwertigen

Betrieb anbieten

Kriterien

Streckenlänge im Mischverkehr (straßenbündiger Bahnkörper),
eingleisige Strecke, Verlustzeiten an Knotenpunkten (Abbieger)

Kurvigkeit,
Direktheit der Trassierung

Kriterien

Was zeichnet eine gute Variante aus

Die Stadt möchte mit der Stadtbahn...

... den Umweltverbund stärken

... den übrigen Verkehr (Kfz, Rad, Fuß) möglichst wenig behindern

... Einschränkungen von Zufahrten oder Gebäudenutzungen möglichst vermeiden

Kriterien

Verkehrsverlagerung vom Pkw auf den ÖPNV,
Synergieeffekte mit dem Busverkehr

Konfliktbereich Kfz-, Rad- und Fußverkehr
(Aufstellbereiche, Sichtbeziehungen)

weitere Konfliktbereiche

Kriterien

Was zeichnet eine gute Variante aus

Im Interesse der Allgemeinheit sollte eine Stadtbahn möglichst...

... wenig Lärm verursachen

... Schulen/Uni-Standorte, Veranstaltungsorte, Einkaufszentren verbinden

... attraktiven Straßenraum ermöglichen

... Stadtteile aufwerten

Kriterien

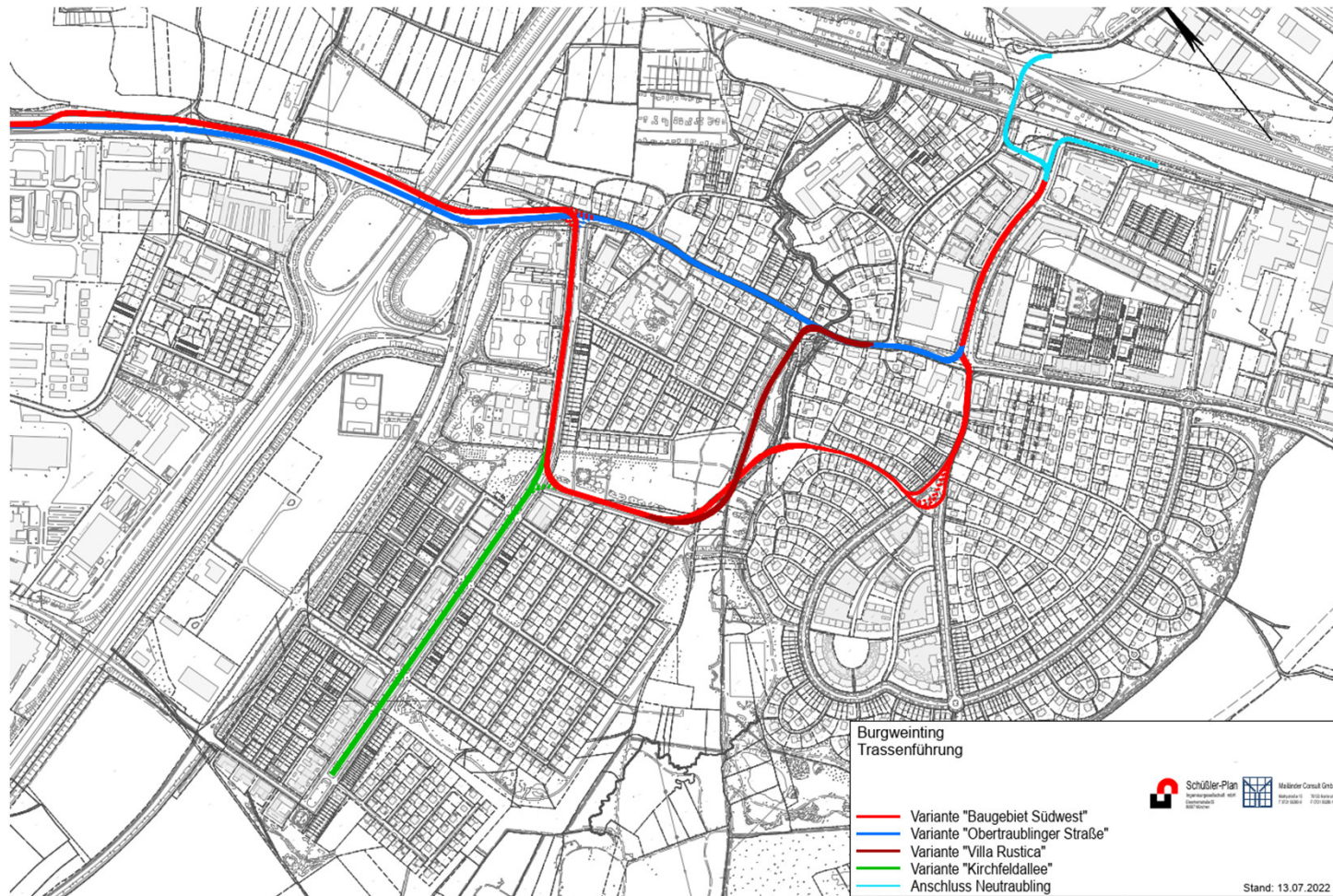
Auswirkungen aus Lärm/Erschütterungen

Erschlossene Points of Interests (POI) von zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung

Erscheinungsbild Straßenraum, Aufenthaltsqualität

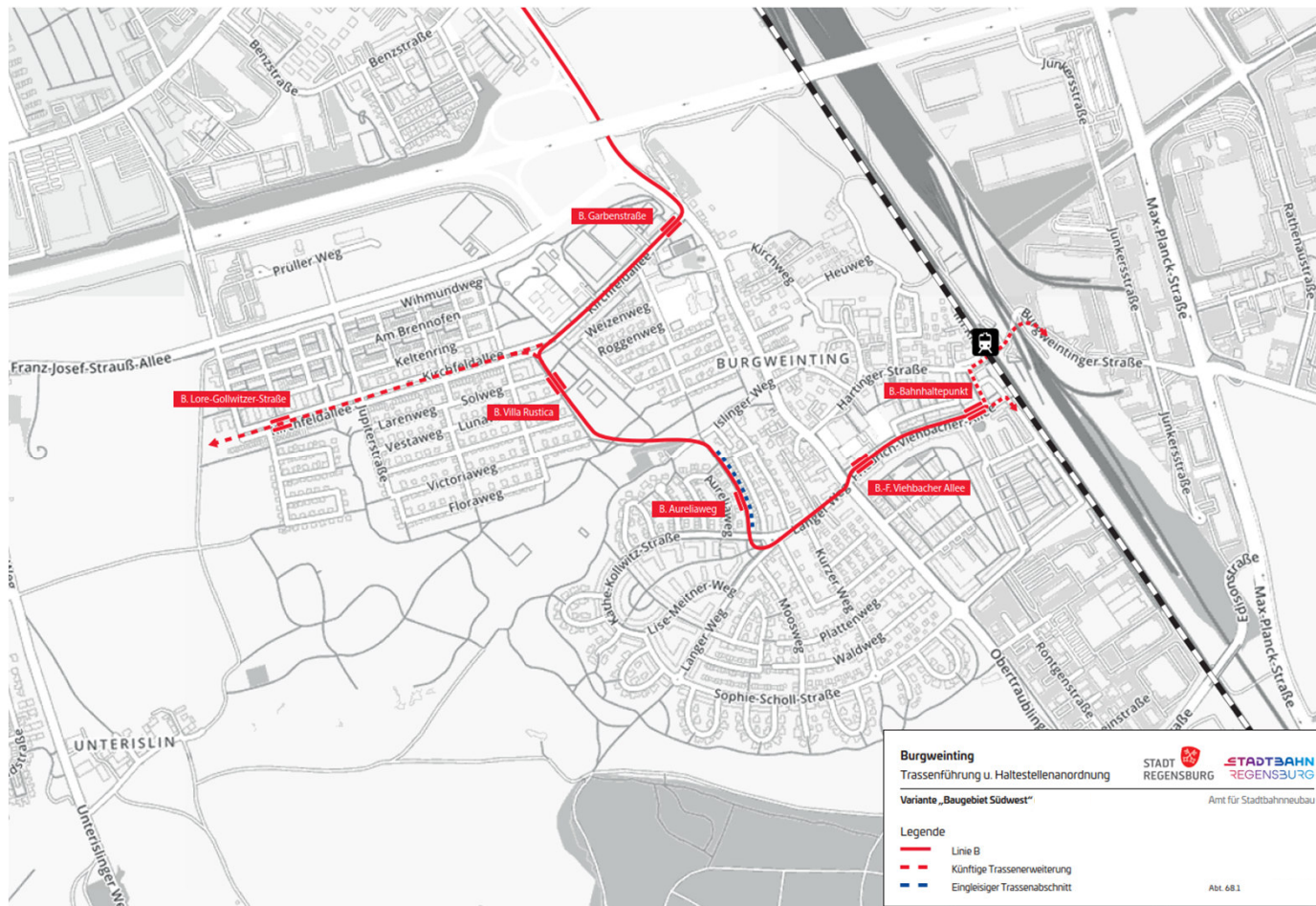
Tangierte Entwicklungs- oder Sanierungsgebiete

Trassenvarianten Burgweinting



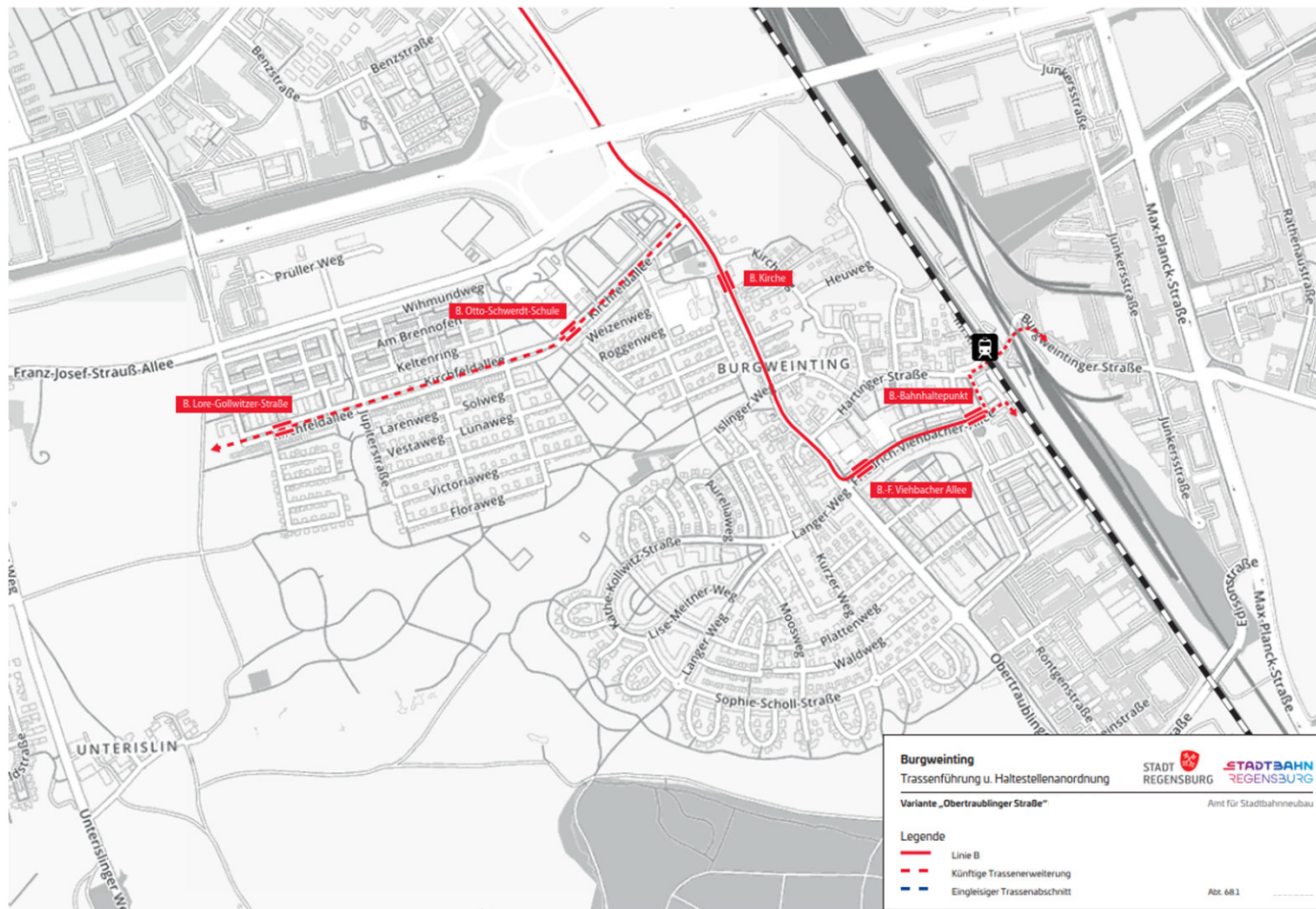
Trassenvarianten Burgweinting

Variante „Baugebiet Südwest“



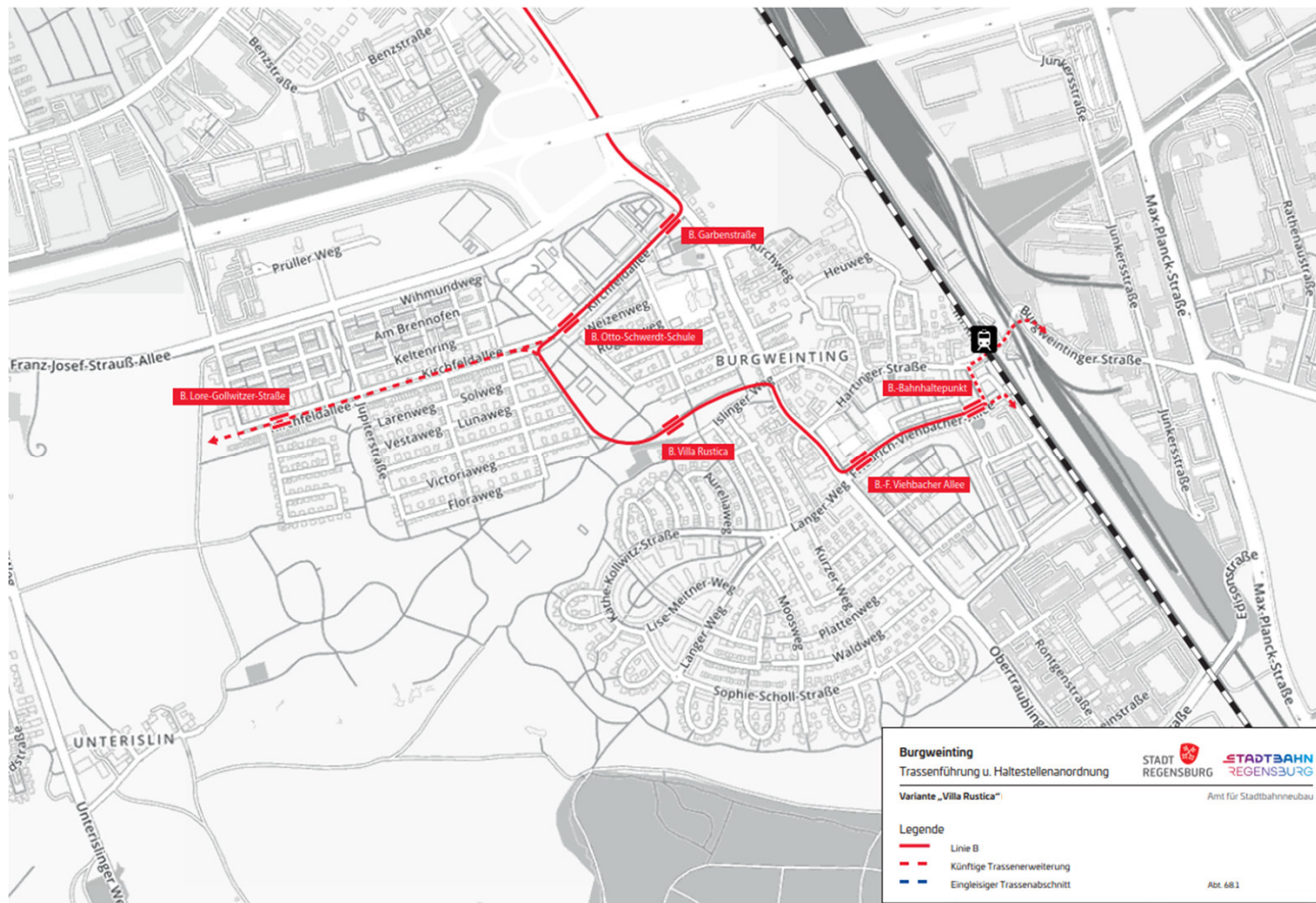
Trassenvarianten Burgweinting

Variante „Obertraublinger Straße“

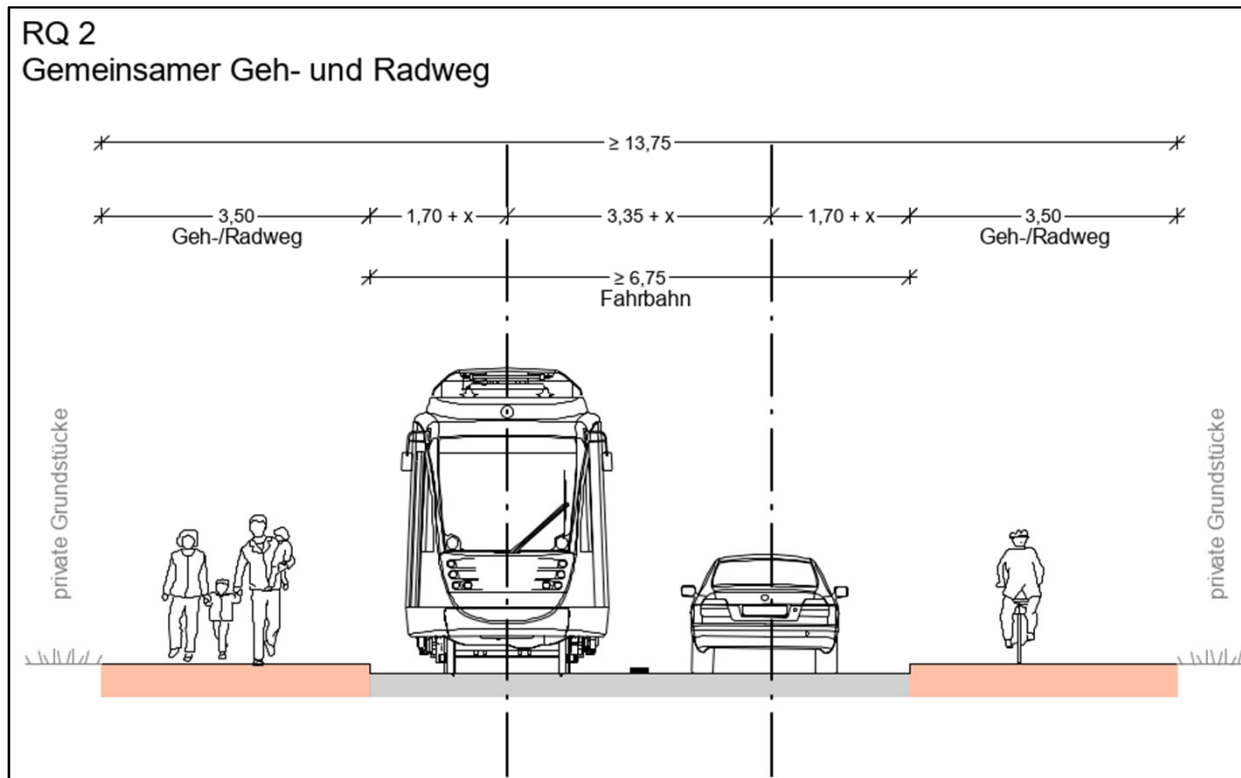


Trassenvarianten Burgweinting

Variante „Villa Rustica“

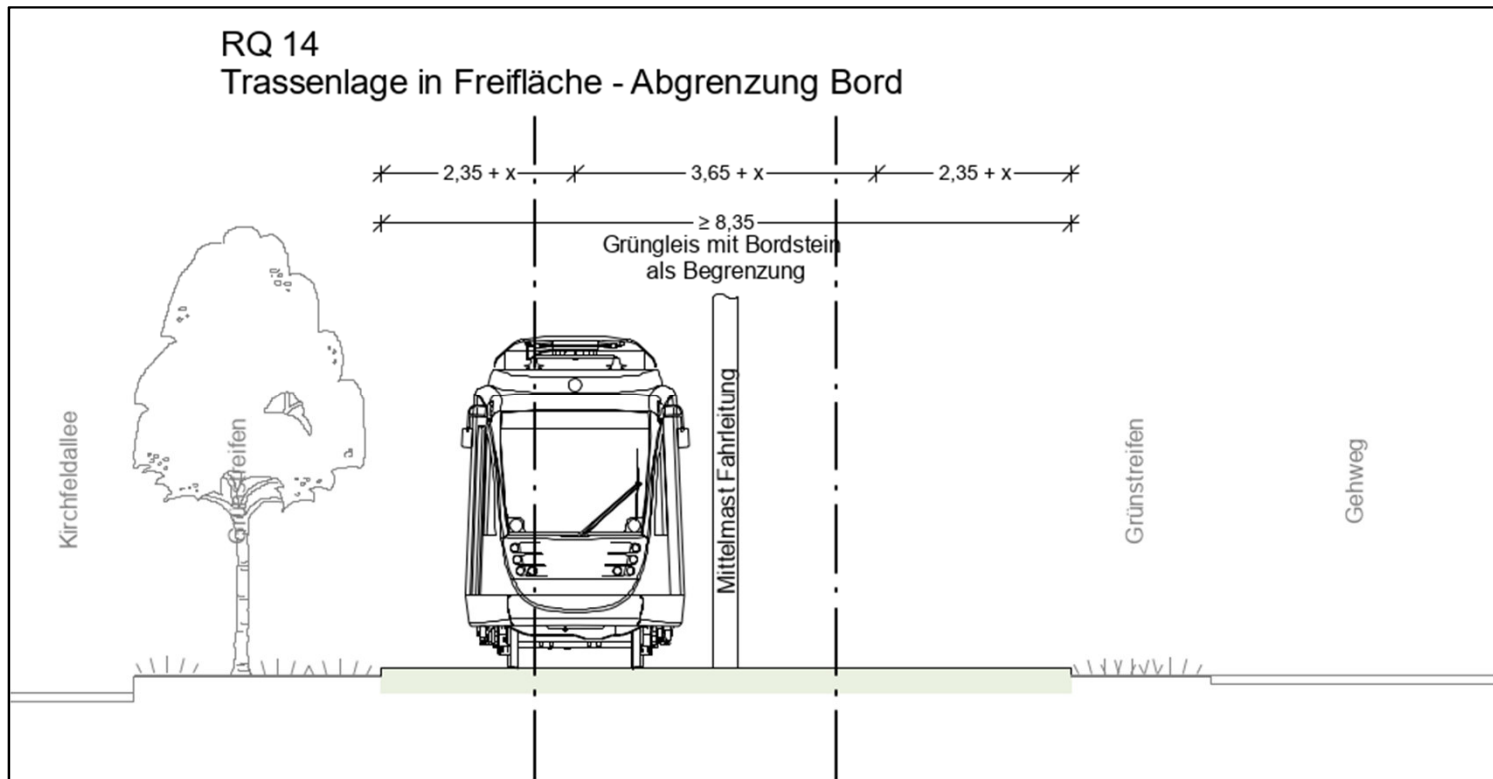


Beispielhafte Querschnitte einer Trasse Obertraublinger Straße



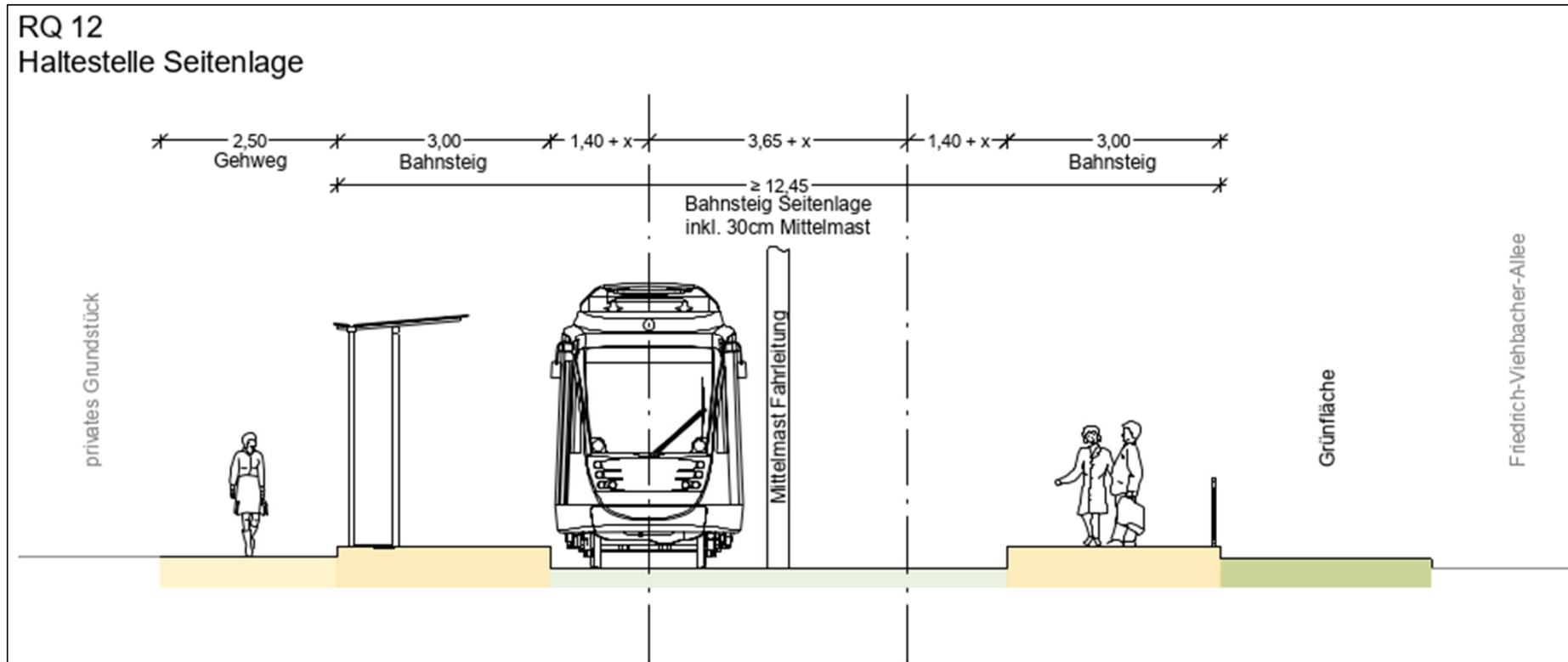
Beispielhafte Querschnitte einer Trasse

Kirchfeldallee



Beispielhafte Querschnitte einer Trasse

Friedrich-Viehbacher-Allee / Haltestelle BUZ



Auszug der Einwendungen zur Trassenführung „Baugebiet Südwest“ (eingleisiger Abschnitt)

Bebauungsplan weist Wohngebiet ohne Stadtbahntrasse aus; Wertminderung des Wohngebiets erwartet

Lärm und Erschütterungen für unmittelbar an Trasse gelegene Wohnbebauung, außerdem Beeinträchtigung der Nutzung der Freibereiche in den Grundstücken

Trennwirkung für bestehende Wegebeziehungen; Parkweg ist heute wichtige Zuwegung zu Spielplätzen, Schul- und Kindergarten (Querung der Gleise, Gefährdung der Schüler/Kinder)

Nähe zu naturnahem Park mit seltenen Arten sowie Eingriffe in Baumbestand

Stadtbahn sollte besser in verkehrlich bereits vorbelasteter Obertraublinger Straße verlaufen; im Gegenzug evtl. Radrouten von der Obertraublinger Straße in untergeordnetes Wegenetz/Aubachpark verlegen

Betriebliche Abwickelbarkeit des hohen Stadtbahntaktes im eingleisigen Abschnitt fraglich

Bedenken, dass die Stadtbahn die Zufahrt aus dem Gebiet zur Obertraublinger Straße behindert und Staus auslöst



Dagmar Nickel

dnickel@schuessler-plan.de

Christian Müller

cmueller@mic.de