

Informationen zur Stadtbahn

Hier finden Sie einen Überblick über den aktuellen Stand der Stadtbahn-Planungen. Es gilt zu entscheiden, ob die nötige Umgestaltung des zukünftigen Nahverkehrs in Regensburg mit oder ohne Stadtbahn weitergedacht wird. Weitere Informationen finden Sie unter www.stadtbahnregensburg.de



Wieso ein Bürgerentscheid „Stadtbahn“?

Mit dem Wachstum der Stadt und der Region erhöhen sich die Anforderungen an einen umweltfreundlichen und funktionsfähigen ÖPNV. Die Stadt hat ab 2016 untersuchen lassen, ob sich für den Umbau des Nahverkehrs große (Elektro-)Busse oder eine Stadtbahn besser eignen. Das Ergebnis fiel eindeutig zugunsten einer Stadtbahn aus. Daher hat im Juni 2018 der Stadtrat mit großer Mehrheit entschieden, die Einführung einer Stadtbahn anzugehen und hierfür zunächst eine Vorplanung erarbeiten zu lassen.

Nun liegen erste Ergebnisse in Form einer Empfehlung für den Gesamtstreckenverlauf im Stadtgebiet (Kernnetz, s. Rückseite), eine Analyse zur Verkehrswirksamkeit, die zu erwartenden Kosten und Fördermöglichkeiten sowie die sog. Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) vor. Die Öffentlichkeit wurde in verschiedenen Formaten beteiligt und hat viele Anregungen geliefert.

Ob die Planungen für das Großprojekt Stadtbahn weiter fortgesetzt werden, sollen nun alle stimmberechtigten Bürgerinnen und Bürger im Rahmen des Bürgerentscheids „Stadtbahn“ (nach § 18a der Gemeindeordnung) am 9. Juni 2024 entscheiden:

- **Wenn eine Mehrheit mit „Ja“ stimmt**, werden die Planungen für eine Stadtbahn Schritt für Schritt weiter ausgearbeitet. Für jeden Streckenabschnitt ist detailliert zu planen, wie der Trassen- und Verkehrsraum umgestaltet werden soll. Die Bürgerinnen und Bürger, insbesondere die Menschen, die entlang der Trasse wohnen, werden eingebunden. Es wäre eine sog. Planfeststellung durchzuführen, um Baurecht zu schaffen. Erst wenn alle Hürden genommen sind und die Finanzierbarkeit gesichert ist, kann die Umsetzung der Stadtbahn beschlossen werden. Die ersten Stadtbahnen könnten dann voraussichtlich ab Anfang der 2030er-Jahre in Betrieb genommen werden.
- **Wenn eine Mehrheit mit „Nein“ stimmt**, werden die Planungen für eine Stadtbahn sofort eingestellt. Die wachsenden Anforderungen und die bereits beschlossene Umsetzung der Mobilitätswende müssen anders geplant und gelöst werden.

Warum muss der Nahverkehr verändert werden?

Regensburg wächst. Mehr Einwohner bedeuten mehr Menschen, die von A nach B kommen wollen. Bisher wird der öffentliche Nahverkehr in Regensburg fast ausschließlich mit Bussen betrieben. Er stößt bereits jetzt an seine Grenzen. Vor allem die Straßen Richtung Stadtzentrum sind zu Stoßzeiten oft überlastet. Busse haben dann häufig Verspätung. Damit der ÖPNV auch in Zukunft gut funktioniert, braucht es Veränderungen.

Wie kann der Nahverkehr umgebaut werden?

Busse oder Bahnen brauchen – wo immer es geht – eigene Spuren. Sonst stehen sie im Stau. Aus Klima- und Umweltgründen muss Regensburg auf einen starken, CO₂-neutralen Nahverkehr setzen, also eine Kombination aus (elektrischer) Stadtbahn und E-Bussen oder einer reinen E-Busflotte. Möglichst große Fahrzeuge können pro Fahrt viele Menschen effizient transportieren. Durch eine Stadtbahn mit guter Taktung wird der Nahverkehr leistungsfähiger. Ein Stadtbahnnetz muss über mehrere Jahre in Abschnitten aufgebaut werden und ist im Gegensatz zu einem reinen Busnetz ortsfest. Die Einführung einer Stadtbahn beinhaltet die Chance zur Neugestaltung des öffentlichen Raums. Bestehende Flächen- sowie Verkehrsverhältnisse müssen insgesamt neu geordnet werden. Dabei wird das Straßen- und Radwegenetz verändert. Im Stadtzentrum (Welterbe) wird auf Oberleitungen verzichtet. Etwa die Hälfte des Trassennetzes kann auf Rasengleisen umgesetzt werden.

Was kostet die Stadtbahn?

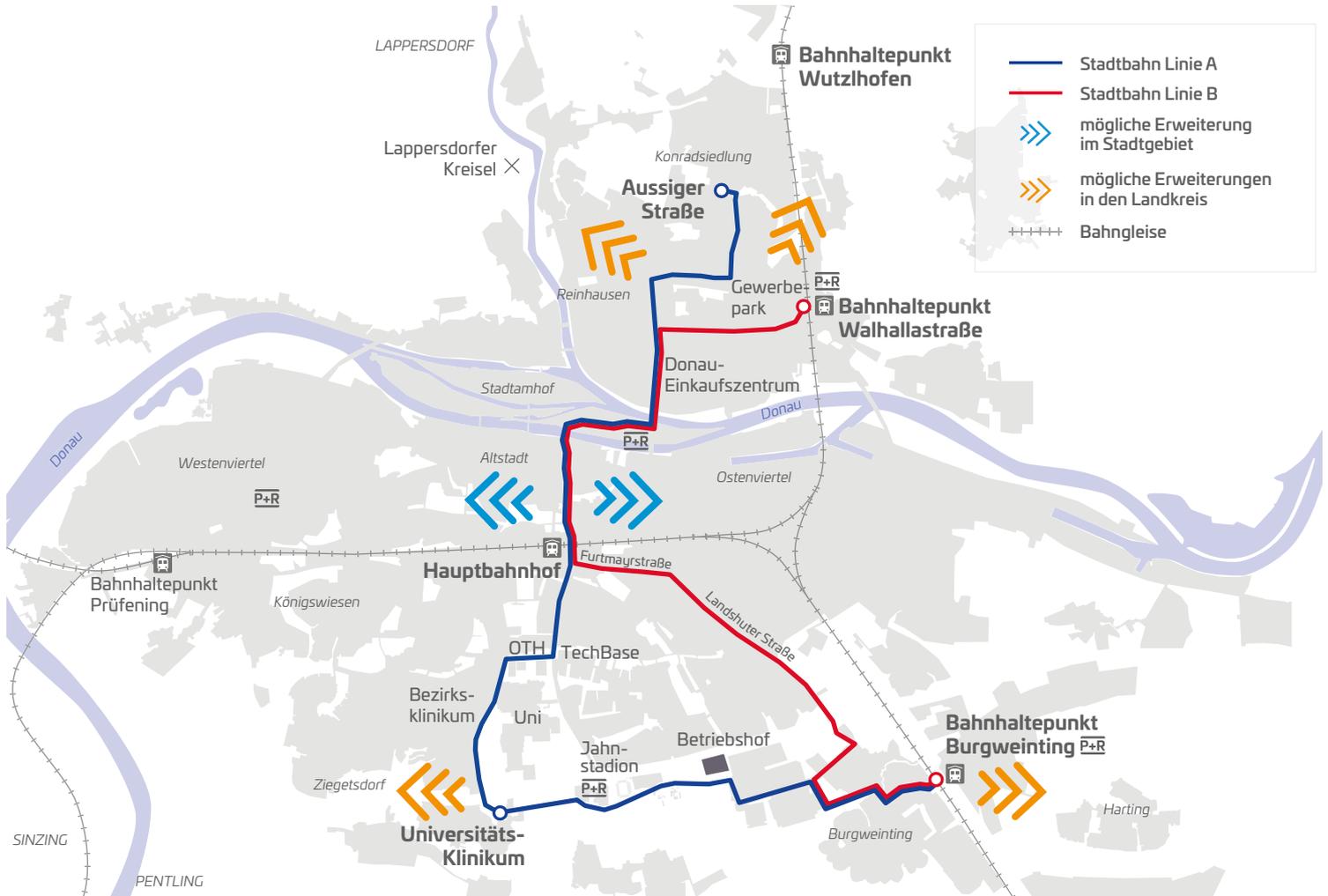
Die geschätzten Gesamtkosten der Stadtbahn liegen nach heutigen Preisen bei ca. 880 Mio. Euro, hochgerechnet auf das Jahr 2030 entspricht das ca. 1,2 Milliarden Euro. Mit einer NKU größer 1 ist das Projekt durch Bund und Land förderfähig. Derzeit gibt es deutlich bessere finanzielle Fördermöglichkeiten für eine Stadtbahn (teilweise bis 90% der förderfähigen Kosten) als für E-Busse. Die Gesamtförderquote für Planung und Umsetzung (Kernnetz mit Straßenbahnfahrzeugen und Betriebshof) liegt derzeit bei über 60 %. Es ergibt sich ein rechnerischer Eigenanteil der Stadt Regensburg in Höhe von ca. 334 Mio. Euro (Preisstand 2023). Hochgerechnet auf die Ausführungszeit ab 2030 ergeben sich ca. 464 Mio. Euro.

Die Stadtbahneinführung wird zunächst deutlich höhere Investitionskosten als eine reine E-Busflotte auslösen, die Stadtbahn lässt sich dafür aber nach derzeitigem Stand kostengünstiger betreiben. Über einen langen Betrachtungszeitraum sind die Gesamtkosten sowohl der Stadtbahn als auch einer reinen E-Busflotte hoch.

Wo soll die Stadtbahn fahren?

Zunächst sollen zwei Stadtbahn-Linien mit einem 5 bis 10 Minuten-Takt gebaut werden, das sog. Kernnetz. Dieses wurde ausgewählt, weil hier die meisten Menschen unterwegs sind. Ferner kann das Kernnetz am besten mit dem anknüpfenden Bus- und Bahn-System verzahnt werden. Zusammen mit der Optimierung des Busnetzes entsteht für möglichst viele Menschen eine schnelle Verbindung. Die Nutzen-Kosten-Untersuchung fällt derzeit sehr gut aus: der Nutzen beträgt das 1,54-fache der Kosten.

Als zukünftige Erweiterungen – die nicht Teil der ersten Planung und Einführung sind – wurden an- und mitgedacht: eine Ost-West-Linie im Stadtgebiet sowie eine Fortführung in den Landkreis.



Vergleich

(Stand 1. März 2024)

	IST-Zustand	KÜNFTIGES BUSNETZ IN REGENSBURG*	
		MIT Stadtbahn	OHNE Stadtbahn
Fahrzeiten zwischen			
Alex-Center – Universität	21 Min.	16 Min.	22 Min.
Burgweinting/BUZ – Dachauplatz	17 Min.	14 Min.	21 Min.
KH St. Josef – Westbad	32 Min.	27 Min.	34 Min.
Lilienthalstraße – Zuckerfabrikstraße	33 Min.	23 Min.	33 Min.
Benötigte Fahrzeuganzahl			
Busse Kapazität: 100 Fahrgäste Lebensdauer: ca. 10 Jahre Zugänglichkeit: barrierearm 2 Rollstuhlplätze	136	130	202
Stadtbahnen Kapazität: 300 Fahrgäste Lebensdauer: ca. 30 Jahre Zugänglichkeit: 100% barrierefrei 4 Rollstuhlplätze	---	24	---
Benötigtes Fahrpersonal	350	385	505

* Prognose für 2035. Zugrundegelegt ist das zu erwartende erhöhte Verkehrsaufkommen