

## Beschlussvorlage

öffentlich

Drucksachennummer

VO/25/22376/61

Zuständig

Stadtplanungsamt

Berichterstattung

Planungs- und Baureferent Plajer

**Gegenstand: Sachstandsbericht höherwertiger ÖPNV und weiteres Vorgehen**

Beratungsfolge

Datum

Gremium

17.09.2025

Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen

### Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss beschließt:

1. Der Sachstandsbericht wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, zusammen mit der *das Stadtwerk Regensburg.Mobilität GmbH* die Machbarkeit der Einführung eines höherwertigen ÖPNV zu untersuchen
3. Der Beschluss unterliegt der Beschlussnachverfolgung.

## **Sachverhalt:**

Mit Beschluss des Stadtrates (VO/24/21179/68) vom 25.07.2024 wurde die Einstellung der Planungen zur Einführung einer Stadtbahn beschlossen und die Verwaltung beauftragt, unter Berücksichtigung der aus dem Planungsprozess der Stadtbahn gewonnenen Ergebnisse alternative Überlegungen für eine höherwertige Mobilität in Regensburg zu entwickeln.

## **Organisatorische Anpassungen in der Stadtverwaltung**

Die im Rahmen der Abwicklung des Stadtbahnamtes verfügbaren Stellen wurden in die Stabstelle Mobilität beim Planungs- und Baureferat verlagert. Es ist beabsichtigt das Stadtplanungsamt um eine zusätzliche Abteilung zu erweitern und die verlagerten Stellen dort zu integrieren. Die zusätzliche Abteilung soll sich schwerpunktmäßig mit den Themen Nahmobilität, ÖPNV und Intermodale Mobilität befassen. Dabei soll auch der Bereich ÖPNV personell verstärkt werden, um die zusätzlichen Aufgaben Restrukturierung RVV und höherwertiger ÖPNV zu bewältigen.

Darüber hinaus wurde eine Lenkungsgruppe Mobilität mit Teilnehmern des Planungs- und Baureferates, des Stadtplanungsamtes und der *das Stadtwerk Regensburg.Mobilität GmbH* installiert. Schwerpunkt der Lenkungsgruppe ist die Entwicklung eines höherwertigen ÖPNV-Systems sowie Verbesserungen im bestehenden ÖPNV-System durch z.B. Verbesserung von Qualität und Barrierefreiheit.

Für die Untersuchung einer Pilotstrecke für den höherwertigen ÖPNV vom Stadtnorden über den Hauptbahnhof bis zum Klinikum wurde eine Projektgruppe eingerichtet.

Die bestehende AG-Haltestelle wird in eine Task-Force umgewandelt und ist beauftragt, die Kosten für den barrierefreien Ausbau und die Modernisierung/Digitalisierung von Haltestellen zu ermitteln sowie die Leistungsfähigkeit bei der Umsetzung zu prüfen.

Im Laufe des Julis und August 2025 wurden die Ergebnisse des Planungsprozesses Stadtbahn und die weiteren Unterlagen vom Stadtbahnamt an das Stadtplanungsamt übergeben.

## **Planungen zu einem höherwertigen ÖPNV-System für Regensburg**

Aufgrund des Bürgerentscheids gegen eine Fortsetzung der Stadtbahn-Planungen soll nun im Rahmen einer Studie überprüft werden, wie eine möglichst weitgehende Realisierung der verkehrs- und umweltpolitischen Ziele mit einem höherwertigen ÖPNV-System erreicht werden kann. Die Streckenführung orientiert sich dabei v.a., aber nicht ausschließlich am geplanten Stadtbahnsystem. Die Qualitätsparameter entwickeln sich aus vergleichbaren Werten der Stadtbahnplanung und der best-practise im ÖPNV bzw. konkret aus dem Bereich des hochwertigen Busverkehrs.

Damit wird angestrebt, die städtischen und übergeordneten Mobilitätsziele nach dem Ende der Stadtbahnplanungen mit einem höherwertigen ÖPNV-System (im Folgenden als „hochwertiges Bussystem“ bezeichnet) weiterhin bestmöglich umsetzen zu können. Die Ausarbeitungen der Studie sollen als Grundlage für weitere technische Planung, aber auch für Planwerke und Beschlussfassungen dienen.

Bei der „Studie hochwertiges Bussystem“ kann grundsätzlich eine Orientierung an der Stadtbahnplanung (Maximalnetz Komobile-Studie, Kernnetz Stadtbahnplanung) erfolgen, die Studie muss aber auch nicht zwingend auf diese Vorarbeiten fixiert sein. Sollte dies aber der Fall sein, sind in diesem Kontext etwaige Änderungen der Rahmenbedingungen durch ein hochwertiges Bussystem zu berücksichtigen.

## Netz- und Linienkonzept

Durch ein hochwertiges Bussystem ergeben sich differenzierte Möglichkeiten der Trassenführung, v.a. im Altstadtbereich und in Ost-West-Richtung. Das ursprüngliche Maximalnetz mit drei Linien kann daher ergänzt werden. Im Gegenzug kann das ursprünglich vorgesehene „Kernnetz Stadtbahn“ für den Systemstart zur Vereinfachung auf eine einzelne Linie reduziert werden, um Aufwand und Risiken zu minimieren. Die Entwicklung von Startlinie zu Maximalnetz soll schrittweise im Rahmen der verfügbaren Ressourcen und Haushaltsmittel erfolgen.

Das Zielnetz ergibt nach aktuellen Überlegungen voraussichtlich ein Liniensystem mit einer Länge von etwa 25 bis 30 km, was auch bei dem Ansatz eines hochwertigen Bussystems mit grundsätzlich geringeren Investitionskosten als ein Stadtbahnssystem einem dreistelligen Millionenbetrag entsprechen kann und daher in mehreren Schritten umzusetzen ist.

Es zeichnet sich weiterhin ab, dass ein Vorgehen in mehreren Phasen angestrebt werden sollte und der Nord-Süd-Verkehr dabei den Anfang machen wird, während der Ost-West-Verkehr erst planerisch weiterentwickelt werden muss und dann in späteren Realisierungsschritten umgesetzt werden kann. Die zeitliche Staffelung ist insbesondere wesentlich für den ersten Umsetzungsschritt einer Pilotlinie. Diese Linie sollte daher als erstes realisiert werden.

### Pilotlinie

Für den Start ist eine Pilotlinie im Nord-Süd-Verkehr empfehlenswert, welche im Wesentlichen auf der einst geplanten Stadtbahnlinie A beruht. Im Rahmen dessen besteht die Möglichkeit, den Nord-Ast bis in die Konradsiedlung zu verlängern. Weiterhin ist perspektivisch zu prüfen, inwieweit der Bahnhof Wutzlhofen als optionale Verlängerung angebunden werden kann. Positive Effekte dieser Planungsvariante in Hinblick auf die Reisezeiten ergeben sich für den Stadtnorden insbesondere durch die direkte Führung via Wöhrdstraße und die Durchflusshaltestelle am HBF/Interims-ZOB. Auch die Fahrbeziehungen vom Stadtnorden zu Zielen am Galgenberg (Uni/OTH, Uniklinikum) können deutlich reduziert werden. Damit ergeben sich deutlich spürbare Fahrtzeitverkürzungen, die sich sehr wahrscheinlich auch positiv auf die Fahrgastnachfrage auswirken werden.

### Fahrzeug- und Betriebskonzept

Ein weiterer Teilbereich der Untersuchung soll sich dem Baustein Fahrzeug- und Betriebskonzept befassen. Einerseits in Bezug auf das Image und als potenzielles „Wahrzeichen“ des hochwertigen Bussystems, andererseits in Bezug auf die technischen, betrieblichen und wirtschaftlichen Aspekte.

Die Fahrzeuge des hochwertigen Bussystems sollen ein spezielles Design und eine markante Optik aufweisen, die einen hohen Wiedererkennungswert hat, sowie das moderne und hochwertige Image des neuen Bussystems unterstreicht. Der Wunsch geht dabei zu Fahrzeugen, die sich in ihrer Ausgestaltung deutlich von den bisher in Regensburg zur Anwendung kommenden Buslösungen abheben werden. Dies gilt dabei nicht nur für die Form- und Farbgebung, sondern auch für die Innenraumgestaltung. Die Anforderung nach zahlreichen Türen und großzügigen Auffangbereichen für schnelle Fahrgastwechsel, sowie insbesondere der Aspekt „Design für Alle“ mit Mehrzweckbereichen für die gleichzeitige Beförderung von Rollstühlen, Rollatoren und Kinderwagen sollte in eine Gesamtbewertung einfließen.

Weiterhin spielen die Aspekte Kapazität, Taktdichte, Fahrzeuggröße, Fahrzeugbedarf, Umlaufgeschwindigkeit, Ladezeiten und Betriebsaufwand eine entscheidende Rolle und sind daher im Rahmen der weiteren Untersuchung vertieft zu behandeln.

Der Aspekt Stromversorgung mit Oberleitung wurde bisher nicht konkret betrachtet. Er sollte dennoch in der Studie angeschnitten und kurz behandelt werden. Oberleitungslösungen stehen dabei nicht im Vordergrund und sollten nur bei technischer Notwendigkeit durch Steigungen, Linienlänge und/oder lange Fahrzeuge etc. in Betracht gezogen werden. Die Möglichkeit der nächtlichen Depotladung ist bei einem hochwertigen Bussystem ggfs. nicht voll ausreichend. Daher sind entsprechende Überlegungen anzustellen, ob eine Nachladung an Endstellen oder auf der Strecke erforderlich werden können. Entsprechende Erfahrungen aus anderen Städten können hierbei einfließen.

Provisorien oder Übergangslösungen sollten im Rahmen der Planungen für ein hochwertiges Bussystem in jedem Fall vermieden werden, da die damit verbundenen qualitativen Defizite, wie bspw. das Verkehren durch Baustellen, mit dem neuen System in Verbindung gebracht werden können und zu einem negativen (Start-)Eindruck führen können. Dies ist für den Einstieg in ein neues System eine wesentliche Erfolgsbedingung. Um die Pilotlinie als Erfolg werten zu können, sollte sie deswegen idealerweise gesamthaft mit vollem Nutzwert und allen hochwertigen Angebotsmerkmalen in Betrieb genommen werden. Ziel ist eine klar erkennbare Differenzierung zum Bestand. Dazu sollte die Infrastruktur möglichst vollständig sein, aber auch die Beschleunigungsmaßnahmen und das Verkehrsmanagement müssen im Rahmen der Möglichkeiten entsprechend abgestimmt sein, um das neue Bussystem auch wirklich hochwertig wirken zu lassen.

### Integration in städtische Planwerke und politische Prozesse

Die Inhalte und Aussagen der Studie zum hochwertigen Bussystem können als Grundlage und Input für den Nahverkehrsplan und ggf. weitere (städtebauliche) Planwerke dienen. Aus Zeitgründen sollte die Beauftragung der Studie zum hochwertigen Bussystem sowie konkrete Planungen zur Pilotlinie bereits vor bzw. parallel zur Erstellung und Fortschreibung der genannten Planungsinstrumente erfolgen. Das Maximalnetz kann hingegen in entsprechenden Schritten politisch und planerisch entwickelt werden. Es ist daher wichtig, dass das Startprojekt aufwärtskompatibel und unschädlich für spätere Ausbauschritte ist.

### Modellprojekt und Fördermöglichkeiten

Eine besondere Herausforderung ergibt sich aus der Tatsache, dass in Deutschland bisher kein hochwertiges Bussystem moderner Prägung wie im europäischen Ausland implementiert wurde und daher auf nationaler Ebene auch kein Praxisbeispiel vorhanden ist. Dies kann einerseits ein gewisses Risiko darstellen, andererseits besteht darin aber auch die Chance der Entwicklung eines Modellprojekts. Im Rahmen dessen ist geplant, Fördermöglichkeiten zu prüfen und bei Verfügbarkeit auch entsprechend zu aktivieren. In Deutschland stehen für hochwertige Bussysteme aktuell keine institutionalisierten Fördermöglichkeiten, praktischen Erfahrungen und Regelwerke etc. zur Verfügung, auf die – ähnlich wie im Stadtbahnbereich – aufgebaut werden könnte. Daraus resultiert nun die Überlegung, über einen Modellprojekt-orientierten Ansatz Spielräume zu aktivieren, um das Projekt zu realisieren und v.a. finanzielle Unterstützung zu generieren. Daher könnte es in Bezug auf die weitere Vorgehensweise eine gute Möglichkeit sein, dass die Stadt Regensburg gemeinsam mit der *das Stadtwerk Regensburg.Mobilität GmbH* (SMO) und beispielsweise dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr ein hochwertiges Bussystem als gesamthaftes Modellprojekt umsetzt. Wesentliche Kernbestandteile sollen folgende wichtige Aspekte zeitgemäßer Stadt- und Verkehrsplanung sowie der Mobilitätsplanung – insbesondere in digitaler Hinsicht – sein:

- frühe Einbindung der Bürgerschaft auch durch digitale Teilnehmungsformate
- Führung mit räumlicher Trennung vom Individualverkehr, wo baulich möglich
- Prüfung folgender straßenverkehrstechnischer Aspekte hinsichtlich Machbarkeit und Praktikabilität:
  - Integration in ein digitales Verkehrsmanagement mit intelligentem Qualitätssicherungsmanagement der Lichtsignalsteuerung
  - dynamische Straßenraumfreigabe im qualifiziertem Mischverkehr

- elektronische Richtungswechsellspuren bei Flächenknappheit
- Assistenzsystem zur teilautomatisierten Haltestellenanfahrt und bei räumlich getrennten Abschnitten mit elektronischer Spurführung,
- „digital-traffic-Pilot“ zur Geschwindigkeitssteuerung für eine energieeffiziente und verlustzeitfreie Fahrt (Ansatz COSEL in Dresden – Anwendung im Busbereich).
- elektronisches Ticketing, intelligente Auslastungsprognose, digitale Haltstelle mit Fahrgastinfo und ePaper etc. auf Basis technisch-betrieblicher IT-Systeme
- digitales Energiemanagement des elektrischen Antriebs (Batteriebus)
- Integration multimodale „MaaS“ auf digitaler Plattform (zielt darauf ab, das Reiseverhalten der Menschen von der Nutzung des privaten PKW auf nachhaltigere Verkehrsmittel umzustellen)
- Weitgehend barrierefreies Nahverkehrssystem mit hoher Qualität
- Klimaresiliente Straßenraumgestaltung beim Stadtumbau

### Komplementäre Aspekte

Das hochwertige Bussystem in Regensburg setzt auf einen integrierten Ansatz, der sowohl verkehrliche als auch städtebauliche Aspekte berücksichtigt. Neben der Verbesserung des Bussystems geht es um die Aufwertung von wichtigen Stadträumen im Sinne einer klimaresilienten Straßenraumgestaltung im Kontext des Stadtumbaus.

Basierend auf diesem interdisziplinären Ansatz spielen im Rahmen der Untersuchung in Bezug auf das hochwertige Bussystem insbesondere die folgenden Aspekte eine ergänzende Rolle und sollen im Rahmen der Konzeption als integrale Bestandteile mitbedacht werden:

- Aufwertung der ÖPNV-relevanten Stadträume im Bereich der Altstadt
- Parkierung und Verkehrskonzept in der Altstadt (mit Verweis auf Beschluss VO/25/22240/61 Verkehrsberuhigung Altstadt) sowie Parkierung in der Gesamtstadt
- Erreichbarkeit Innenstadt
- Klimaverträglicher Umbau von Stadtstraßen
- Aufwertung Straßenräume für Radverkehr und Fußverkehr
- Verkehrsmanagement und Straßennetz für Verkehrswende (E-Klima-Richtlinie)

### **weitere Vorgehensweise**

- Die Verwaltung prüft gemeinsam mit der das Stadtwerk Regensburg.Mobilität GmbH die Umsetzbarkeit des o.g. Sachverhaltes
- Die Planungen zur Pilotlinie können zu einem späteren Zeitpunkt in den Kontext eines gesamtstädtischen Konzepts zum hochwertigen Bussystem eingebunden werden
- Weiterhin erfolgt die Einbindung der Haltestellenplanungen zum hochwertigen Bussystem in die Task Force Haltestelle

### **Anlagen:**

Klimavorbehalt