

# Stadtbahn Regensburg – Dokumentation des 2. Dialogforums am 11. November 2022



## Ablauf der Veranstaltung

1. Begrüßung .....	2
2. Die Beispiele Freiburg, Kehl und Würzburg .....	2
3. Fragen und Diskussionen zur geplanten Stadtbahn Regensburg .....	6
4. Schlussworte .....	9

## 1. Begrüßung

**Frau Oberbürgermeisterin Gertrud Maltz-Schwarzfischer** eröffnete die Veranstaltung und begrüßte die Teilnehmenden herzlich – sowohl vor den Bildschirmen als auch im Saal. Insbesondere begrüßte sie die Mitglieder des Stadtrats, die Vertreterinnen und Vertreter der Interessengruppen sowie die per Zufallsprinzip ausgewählten Bürgerinnen und Bürger. Auch wenn das Projekt Stadtbahn aktuell mit vielen Diskussionen einhergehe und noch einhergehen werde, so ist Frau Oberbürgermeisterin fest davon überzeugt, dass eine Stadtbahn die beste Lösung ist, um Regensburg zukunftsfähig zu machen. Einerseits müsse man aus Gründen des Klimaschutzes den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) stärken, andererseits müsse man die mit dem Wachstum der Stadt verbundenen zunehmenden Verkehrsströme aufnehmen, das sei mit Bussen allein nicht zu stemmen. Sie äußerte Verständnis dafür, dass Veränderungen auch Verunsicherungen und Bedenken vor allem bei den Anwohnerinnen und Anwohnern entlang der geplanten Linienführung hervorrufen – zumal man viele Fragen, die die Öffentlichkeit verständlicherweise interessieren, zum aktuellen, frühen Planungsstand noch nicht abschließend beantworten könne. Um den Blick auf das Große und Ganze nicht zu verlieren, habe man für das heutige Dialogforum drei Referenten aus Städten eingeladen, die bereits über eine Stadt- bzw. Straßenbahn verfügen. Es gebe sehr viele Städte in Europa und in Deutschland, die Straßenbahnen gebaut haben und ihr Netz aktuell sukzessive erweitern. Zu diesen Straßenbahn-Städten mit Vorbild-Charakter zählen auch Freiburg, Kehl und Würzburg, deren Erfahrungen heute im Mittelpunkt stehen sollen.

Der Moderator, Dr. Christoph Ewen, vom Moderationsbüro team ewen, erläuterte den geplanten Ablauf der Veranstaltung und erinnerte in einer kurzen Präsentation an die bisherigen Dialogschritte. Er machte deutlich, dass die von Bürgerinnen und Bürgern angesprochenen Alternativtrassen und Bedenken an die Masterplanung weitergeleitet würden, damit sie dort geprüft und bearbeitet werden. Während sich viele Kommentare auf einzelne Abschnitte der geplanten Linie beziehen, solle es heute, im stadtweiten Dialogforum, in erster Linie um gesamtstädtische Fragestellungen gehen.

## 2. Die Beispiele Freiburg, Kehl und Würzburg

Bevor die drei Referenten ihre Vorträge hielten, sammelte die Moderation im Publikum und auch im Chat Fragen, die im Hinblick auf die drei Vorträge und die anschließende Diskussion gestellt wurden. Im Rahmen dieser Fragerunde wurde deutlich, dass die Städte Freiburg, Kehl und Würzburg nicht 1:1 mit Regensburg verglichen werden können, dass es aber viele Aspekte gibt, zu denen ein Blick über den Tellerrand für die Regensburger Diskussion sehr hilfreich wäre.

**Prof. Dr. Martin Haag**, Bürgermeister für Stadtentwicklung, Bauen und Mobilität der Stadt Freiburg, berichtete, dass in Freiburg – im Gegensatz zu Regensburg – die Stadtbahnen nie abgeschafft wurden. Man habe sich im Gegenteil 1972 im Gemeinderat dazu entschieden, die Stadtbahn beizubehalten und auszubauen. Inzwischen sei der Großteil des Siedlungsgebietes der Stadt an die Stadtbahn angeschlossen. Freiburg im Breisgau stehe insbesondere für eine kluge Verbindung von Stadtentwicklung und Mobilität: Bevor neue Stadtteile entstehen (Beispiel Rieselfeld), sei die Anbindung mit einer Stadtbahn geplant. Und wenn die Menschen dort einziehen, fährt die Bahn bereits. Anhand beispielhafter Bilder

zeigte Prof. Dr. Haag, wie auch in engen Straßenräumen und in Fußgängerzonen Bahn-, Rad- und Fußverkehr miteinander harmonieren. Auch im Bestand, auf vom Auto dominierten Straßen und Plätzen, habe man beispielhaft Lebens- und Verkehrsqualität verbessert. Ihm sei vor allem wichtig, deutlich zu machen, dass die Stadtbahn ein Verkehrsmittel für jedes Wetter und für alle Zielgruppen sei, sie sei leistungsfähig, komfortabel und schnell. Auch ältere Menschen oder Menschen mit Behinderungen könnten ohne Probleme mobil sein. Die Stadtbahn habe in Freiburg bei wachsender Verkehrsleistung den relativen Anteil (im sog. Modal Split) sukzessive erhöht. Sie sei in Freiburg das Rückgrat der Stadtentwicklung und die Grundlage für die Mobilität der Zukunft.

**Thomas Wuttke, Erster Beigeordneter** der Stadt Kehl, betitelte die Tram in Kehl in seinem Vortrag als Erfolgsgeschichte. Kehl ist sehr viel kleiner als Regensburg und ist über den Rhein hinweg an das Straßburger Netz angeschlossen. Er beschrieb den Prozess der Realisierung der Tram in Kehl als mühseligen und lange andauernden Weg, der aber dank guter Konzepte, dank Geduld, Willen und „viel Geld“ erfolgreich beschritten werden konnte. Straßburg habe mit der Tram viele Plätze und Straßen lebenswert umgestalten können. Für die Linie nach Kehl sei eine eigene Brücke notwendig geworden. Auch hier sei die Tram eine wichtige Triebfeder für die Stadtentwicklung gewesen. Die Stadt Straßburg sei entlang der Kehler Linie mit neuen Stadtteilen in Richtung Rhein gewachsen. Im Kontext der grenzüberschreitenden Landesgartenschau von 2004 seien entsprechend Naherholungsgebiete vernetzt worden. Für Kehl biete die Tram eine entscheidende Aufwertung der Innenstadt, man komme nicht nur von Bahnhof zu Bahnhof, sondern auch von (Straßburger) Rathaus zu (Kehler) Rathaus. Das Beispiel zeige, wie eine Metropole sich mit einer Tram in die Region vernetzen kann.

Die Stadt Würzburg ist unwesentlich kleiner als Regensburg, aber laut dem **berufsmäßigen Stadtrat und Stadtbaurat Benjamin Schneider** in Teilen vergleichbar mit Regensburg. Enge und steile Strecken seien nicht zu umgehen und würden von der Straßenbahn gut gemeistert. Das Bild, wonach Würzburg breite Straßen und viel Platz habe, treffe die Wirklichkeit nicht. Denkmalgeschützte Stadtbereiche würden passiert. Wie in Freiburg habe es auch in Würzburg keinen Bruch gegeben, das System der Straßenbahnen sei sukzessive erweitert worden und stehe momentan vor großen erneuten Erweiterungen. Bei der Beschreibung zweier dieser Erweiterungen verschwieg Stadtbaurat Schneider die aufgetretenen Probleme nicht. So habe es bei der Planung der neuen Linie 6 ins Hubland anfangs breiten Protest und 450 Einwendungen gegeben. Mehrfach habe die Planung überarbeitet werden müssen, um den Bedenken der Anwohnenden zu folgen. Am Ende habe man bis auf zwei Einwendungen alle anderen Bedenken berücksichtigen können. Wichtig für die Kommunikation seien Visualisierungen gewesen, mit denen man habe zeigen können, wie sich die Straßenbahn in die bestehenden Straßen und Plätze einfügt. Am Ende zeigte Herr Stadtbaurat Schneider noch Zukunftsprojekte, die weitere Stadtteile erreichen sollen. Auch hier wird deutlich, dass es sich um ein sich sukzessiv erweiterndes System handelt, das nicht bereits in einem ersten Schritt die gesamte Stadt erschließen kann.

In die anschließende Diskussion mit den drei Referenten flossen im Vorfeld gestellte Fragen sowie weitere Kommentare und Fragen aus dem Chat und aus dem vor Ort anwesenden Publikum ein. Zum Teil waren diese Fragen bereits durch die Vorträge beantwortet – etwa die Frage nach der Rolle der Stadtbahn für die Stadtentwicklung in den drei Kommunen oder nach der Vergleichbarkeit (wenig Platz, enge Straßen, steile Passagen).

### Themenfeld Vergleichbarkeit der Städte mit Regensburg

*Es wurde die Frage gestellt, ob die Berichte aus den drei Städten angesichts der Unterschiede auf Regensburg überhaupt übertragbar seien. Weiter wurde gefragt, ob sich die Referenten mit der Regensburger Situation beschäftigen hätten.*

Ein großer Unterschied sei, dass es in Würzburg und Freiburg keine Zwischenzeit ohne Tram gegeben habe. Die Menschen konnten bei jedem Erweiterungsschritt vor Ort anhand der bestehenden Trassen wahrnehmen, wie sich eine Linie auf die Umgebung und die Anwohnerschaft auswirke. Dies habe, so die Referenten, viele Bedenken ausräumen können. Auch die Einwohnerzahlen seien nicht vergleichbar. Aber auch wenn Freiburg etwa 50 Prozent mehr Einwohnende als Regensburg habe und bereits weitgehend mit Stadtbahnlinien erschlossen sei – vergleichbar seien die Städte Freiburg und Regensburg hinsichtlich ihrer Wachstumsdynamik. Eine intensive Beschäftigung mit der Situation in Regensburg habe nicht stattgefunden, die drei Referenten kennen die Linienführung in Regensburg nicht im Detail.

### Themenfeld Politik und Anwohnende

*Es wurde die Frage gestellt, wie sich Gemeinde-/Stadtrat bei Kritik an Ausbauplänen in den Städten verhalten habe und wie man mit den Bedenken der Anwohnenden umgegangen sei.*

Während in Freiburg die Kommunalpolitik dauerhaft mit großer Mehrheit hinter den Ausbauplänen gestanden habe, sei die Tram in Kehl nicht gänzlich unumstritten gewesen. Nach dem Beschluss des Rates sei die politische Unterstützung allerdings groß gewesen, um das Tram-Projekt erfolgreich umsetzen zu können. In Würzburg habe die Kritik an der geplanten Hublandlinie kurzzeitig zu schwierigen politischen Debatten geführt. Diesen und den Bedenken der Anwohnenden habe man aber damit entgegengetreten können, dass man die auftretenden Probleme angegangen sei und diese gelöst habe. Dies berichtete auch Prof. Dr. Haag aus Freiburg: Man setze sich jeweils intensiv mit entstehenden Problemen für Anwohnende auseinander und löse diese. Herr Wuttke beschrieb eine konkrete Situation, bei der man am Rande der Tram-Trasse zusätzlichen Raum für den Zugang zu Privatgrundstücken geschaffen habe. In Würzburg konnte man mit Schallschutzwänden, Begrünung und attraktiverer Gestaltung viele Betroffene gewinnen. Aber man könne nicht verschweigen, so Herr Stadtbaurat Schneider, dass die Menschen sich mit Einschränkungen abfinden müssten.

### Themenfeld ÖPNV-MIV-Radverkehr

*Es wurde gefragt, inwieweit der Ausbau des ÖPNV in den drei Städten auf Kosten des Raums für Autos, Busse und Lkws („MIV“) erfolgt sei.*

Die Referenten waren sich einig: Der Platz sei begrenzt, und was man dem ÖPNV an Raum gebe, müsse man dem MIV nehmen. Anhand von Beispielen berichteten sie über die Umgestaltung von MIV-Achsen zu beruhigten und lebenswerten Straßen. Bei wachsendem Verkehr und begrenztem Platz könne man im urbanen Raum dem MIV ohnehin nicht den Raum geben, den er für einen freien Verkehrsfluss benötige. Insofern sei ein flüssiger MIV auch nur mit dem Ausbau des ÖPNV erreichbar.

### Themenfeld Umstiege, zukünftiger Busverkehr

*Es wurde gefragt, wie sich der Busverkehr in den drei Städten im Zuge des Ausbaus des ÖPNV verändert habe. Müsse man häufiger umsteigen? Oder würden Busse parallel auf Stadtbahn-Linien fahren?*

Die Tram in Kehl habe letztlich den Anlass geboten, das Umland besser mit Bussen anzuschließen. Busse und Stadtbahn ergänzten sich, so Prof. Dr. Haag. Entlang der Stadtbahn würden in Freiburg nur noch sehr wenige Busse (5 Prozent) fahren, man müsse umsteigen. Dies gelinge aber qualitativ so hochwertig, dass die Menschen es akzeptierten. In Würzburg arbeite man noch an einer Verbesserung der Verknüpfung von Regional- und Stadtverkehr – hier funktionieren die Umstiege noch nicht optimal.

### Themenfeld Geld

*Es ging in weiteren Fragen um die Preispolitik für die Nutzung der Stadtbahn in den drei Städten (wurden die Tickets billiger oder teurer?) und um die Förderquoten in den drei Städten.*

Was die Tarife angehe, so sei Kehl ein Sonderfall, da in Frankreich die Preise für den ÖPNV niedriger seien. In Freiburg und Würzburg würden durchgängige Preise für Bus und Bahn gelten, die auch nicht aufgrund neuer Linien angehoben würden. Der ÖPNV sei in Deutschland ohnehin nur mittels öffentlicher Zuschüsse zu betreiben. Die Frage nach den Förderquoten sei hingegen schwierig zu beantworten, da neben der Bundesförderung unterschiedliche Landesförderprogramme gelten würden. In Freiburg seien es schätzungsweise 70 Prozent über alle investiven Ausgaben hinweg. Würzburg strebe eine 90-prozentige Förderung an. Die Erfahrung zeige, dass die Förderung der Stadtbahnprojekte jeweils ohne Probleme funktioniert habe – und die Bedingungen sich seit 1. Juli 2022 mit dem Inkrafttreten neuer Förderrichtlinien verbesserten.

### Themenfeld Taktung, Steigung und enge Kurven

*Es wurde gefragt, inwieweit die in Regensburg geplante Taktung sowie die Steigungs- und Kurvenstrecken – im Hinblick auf Erfahrungen in den drei Städten – darstellbar wären.*

Würzburg, so Stadtbaurat Schneider, habe mit 9 Prozent wahrscheinlich eine der steilsten Straßenbahntrassen in Deutschland, das funktioniere aber problemlos. Auch in Freiburg und in Kehl gebe es enge Radien – und das ohne Probleme. In Freiburg, so Prof. Dr. Haag, habe man einen Takt von 7,5 Minuten und auch Strecken, die von mehreren Linien befahren würden. In den Stoßzeiten sei der Takt noch enger. Dies führe aber nicht zu Staus.

### Weitere Fragen

*Welche Strecke benötigt eine Bahn zum Not-Bremsen?*

Antwort Prof. Dr. Haag: „Das ist komplex, es hängt vom Wetter ab, davon ob Laub auf der Strecke liegt, ob die Gleise regennass sind. Durch den Einsatz von Sand auf den Gleisen schafft man es in der Regel schnell, zu bremsen. Problematischer ist, dass bei Notbremsen eher in der Bahn Unfälle passieren und die Menschen sich dort verletzen.“

*Macht es nicht Sinn, den Parkplatz des Fußballstadions als P+R-Platz zu nutzen?*

Antwort Prof. Dr. Haag: „Es ist schon richtig, Fußballstadien stehen an 330 Tagen im Jahr leer, die Parkplätze werden nicht genutzt. P+R-Plätze sind zwar außerhalb der Stadt am sinnvollsten, da aber viele Menschen die kurzen Wege bevorzugen, deckt man mit einem P+R-Platz am Fußballstadion einen großen Bedarf ab.“

*Gibt es auch Fehler aus der Vergangenheit und Erfahrungen, vor denen man warnen muss?*  
Antwort Prof. Dr. Haag: „Ja, die gibt es. Allerdings beziehen sich die Fehler, die man gemacht hat, auf die konkrete Umsetzung. Es gibt keine einzige Linie, die man in Freiburg in der Vergangenheit gebaut hat, die man heute nicht mehr bauen würde. Einzig, an manchen Stellen sind sogenannte ‚gemischte Haltestellen‘ – barrierefreie und mit dem Auto befahrbare Haltestellen – verkehrlich nicht optimal. Das würde man heute anders machen.“

### 3. Fragen und Diskussionen zur geplanten Stadtbahn Regensburg

Im Anschluss stellten sich Frau Schimpfermann, Planungs- und Baureferentin der Stadt Regensburg, Herr Feig, Leiter des Amtes für Stadtbahnneubau, und Herr Steinwede, Leiter Strategische ÖPNV-Planung und Projektleiter Stadtbahn bei der *das Stadtwerk Regensburg.Mobilität* GmbH, den Fragen und Kommentaren aus dem Publikum.

Zu Beginn fragte der Moderator, was sie aus den Erfahrungen der Städte Freiburg, Kehl und Würzburg mitnehmen würden. Frau Schimpfermann wies zuerst auf die Unterschiede hin. Man habe hier in Regensburg andere Startbedingungen, da hier wieder von Null angefangen werden müsse. Deshalb seien die Berührungspunkte der Stadtgesellschaft mit einer Stadt- oder Straßenbahn unterschiedlich. Gleichwohl zeigten die Städte aus ihrer Sicht auf, welche Erfolge man mit einer Stadtbahn erzielen könne. Und hier sei das Thema Stadtbahn als Motor der Stadtentwicklung zu nennen. Neu entwickelte Stadtquartiere würden von Anfang an mit Straßenbahnanschlüssen geplant. Und das Beispiel Kehl habe gezeigt, dass man über die Stadtgrenze hinweg den Anschluss an die Region gleich mitbedenken müsse. Dies sei auch für die Regensburger Diskussion wichtig, da man in Regensburg den Landkreis an das Stadtbahnnetz anschließen wolle. Nach Ansicht von Herrn Feig zeige das Beispiel Kehl, dass und wie man Lösungen für Betroffene finden könne.

#### **Weitere Fragen:**

- *Wie ist der CO<sub>2</sub> – Fußabdruck zwischen Bussystem und Straßenbahnsystem im Vergleich?*

Antwort Herr Steinwede: „Der Vorteil eines Stadtbahnsystems gegenüber einem elektrisch betriebenen Bussystem (mit Batterien) ist die sogenannte „Rekuperation“ – also die Zurückgewinnung von Energie in die Oberleitung bei Bremsvorgängen. Folgefahrzeuge können dann die zurückgespeiste zum Anfahren nutzen. Elektrische Busse (mit Batterien) sind hingegen nicht über eine Oberleitung verbunden, sondern isoliert unterwegs. Das ist ein großer Vorteil für das Stadtbahnssystem.“

Antwort Frau Schimpfermann: „Unabhängig von der ökologischen Bewertung einzelner Fahrzeuge, erhält man mit einem Stadtbahnssystem ein wesentlich leistungsfähigeres Transportsystem, welches im Vergleich zu Bussystemen gleichzeitig deutlich mehr Menschen transportieren kann. Das heißt, dass pro gefahrenem Kilometer mehr Personen transportiert werden und das ist sowohl volkswirtschaftlich als auch ökologisch von Vorteil. Die Stadt hat sich mit dem Stadtentwicklungsplan das Ziel gesetzt, bis 2040 den Anteil von ÖPNV und Fußverkehr auf 40 Prozent zu bringen. Derzeit liegt der ÖPNV nur bei 11 Prozent. Dieses Ziel kann man nur erreichen, wenn der ÖPNV attraktiv und leistungsfähig ist. Die Stadtbahn ist ein wesentlicher Beitrag dazu.“

- *Warum wurde das Kernnetz so gewählt, dass zwei Trassen von Nord nach Süd führen und keine von Ost nach West? Und welchen Sinn macht ein Umsteigepunkt in Burgweinting, da Fahrgäste doch direkt zum Hauptbahnhof weiterfahren werden?*

Antwort Herr Feig: „Die Erfahrungen von Kehl zeigen auf, dass Fahrgäste nicht von Bahnhof zu Bahnhof fahren wollen, sondern direkte Verbindungen wie bspw. von Rathaus zu Rathaus nutzen, d. h. der Systemanschluss an das Netz der Deutschen Bahn in Burgweinting wird für Fahrgäste von Vorteil sein, die nicht über die Innenstadt an ihr Ziel kommen wollen. Dass die aktuelle Planung zwei parallele Stränge vorsieht, liegt an den Fahrgastzahlen, die man im Innenstadtbereich in Stoßzeiten zu transportieren hat. Die Auslastung der Busse in diesem Bereich zeigt das bereits heute. Und, eine Verbindung in Ost-West-Richtung ist als Variante C in der Machbarkeitsstudie bereits angedacht, allerdings ist das für einen nachgeordneten Ausbau des Netzes vorgesehen.“

- *Werden weiterhin Busse über die Nibelungenbrücke fahren?*

Antwort Herr Steinwede: „Das werden die Fahrgäste entscheiden. Wenn die Stadtbahn regelmäßig, pünktlich und schneller durch den Verkehr kommt, da sie auf separater Trasse fährt, dann wird es in diesem Abschnitt keinen Bedarf mehr an Bussen geben, da die Busse mit den Autos im Stau stehen.“

- *Entgegen der geäußerten Beobachtung, dass die Busse bereits heute ausgelastet sind, sind die Busse im betreffenden Bereich zwischen Nibelungenbrücke und Innenstadt nicht voll. Was rechtfertigt dann eine Investition von bis zu einer Milliarde Euro, wenn man das mit einem günstigeren Bussystem wesentlich kostengünstiger bewerkstelligen könnte?*

Antwort Herr Feig: „Die genannten Kosten liegen dem Amt für Stadtbahnneubau so nicht vor. Die Machbarkeitsstudie von 2018 spricht von 246 Millionen Euro Investitionskosten (auf der Grundlage von 2016), also Betriebshof und Fahrzeuge nicht miteinberechnet.“

Antwort Frau Schimpfermann: „Man darf hier nicht nur die heutige Auslastung in den Blick nehmen. Die Stadt wächst, so dass man in zehn bis 15 Jahren ein System braucht, das in absoluten Zahlen höhere Transportkapazitäten besitzt. Und, wenn man dann den relativen Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr verbessern will, sogar umso mehr.“

Antwort Herr Steinwede: „Die vorliegenden Fahrgastzahlen sprechen eine eindeutige Sprache. Die Auslastung im Bereich der Nibelungenbrücke ist schon heute sehr hoch. Es ist auch die Entwicklung ablesbar, dass sich die Auslastung in den Nachmittagsstunden jenen der Morgenstunden angleicht. Das weisen die Zählgeräte in den Fahrzeugen aus.“

- *Ist es möglich, die Fahrgastzahlen im Bereich der Nibelungenbrücke in Spitzenstunden einzusehen? Und gibt es eine Prognose für das Fahrgastaufkommen in diesem Bereich für 2030 und 2035? Wenn die Machbarkeitsstudie von 2.699 Fahrgästen pro Stunde für das Zieljahr 2030 spricht, warum braucht man dann ein Verkehrssystem, das 9.000 Fahrgäste pro Stunde transportieren kann?*

Antwort Herr Steinwede: „Die genannten Zahlen können so nicht bestätigt werden. Allgemein ist zu sagen, dass die erhobenen Fahrgastzahlen 2016 für die Entwicklung der Machbarkeitsstudie von der SMO zur Verfügung gestellt wurden. Die Daten werden über automatische Zählgeräte in den Bussen erfasst.“

[Nachtrag Herr Steinwede: Da die SMO wegen Corona keine aktuellen belastbaren Daten hatte und solche auch für den Regionalbus nicht verfügbar sind, haben wir den ergänzenden Ansatz zur Machbarkeitsstudie gewählt, die zur Verfügung gestellten Platzkapazitäten aller Stadt- und Regionalbusse im Querschnitt DEZ Richtung Innenstadt zwischen 7 und 8 Uhr (maximale Auslastung am Tag) als Grundlage zu wählen. Das sind bis zu 6.800 Plätze. Die Stadt- und Regionalbusunternehmen haben bestätigt, dass die Busse in diesem Zeitraum zu mehr als 80 Prozent besetzt sind. Das passt zu den Angaben der Machbarkeitsstudie, dass wir mit der Stadtbahn eine Platzkapazität von mindestens 6.400 Plätzen pro Stunde benötigen.“]

*Im Neubaugebiet Burgweinting haben wir mit dem Aubachpark einen ökologisch hochwertigen Bereich, der durch die Stadtbahn zerschnitten werden soll und auch der geplante Betriebshof wird dieses Gebiet zusätzlich belasten. Wenn die Linienführung so bleibt, dann wird man ein ökologisch hochwertiges Gebiet beeinträchtigen. Viel sinnvoller wäre es, die Stadtbahn auf der Obertraublinger Straße fahren zu lassen. Wie wird das vonseiten der Stadt gesehen?*

Antwort Frau Schimpfermann: „Der Bebauungsplan aus den 1990er Jahren sah eine Freihaltetrasse für eine zukünftige Stadtbahn in der Kirchfeldallee vor. Das war vorausschauend geplant. Damals wusste man noch nicht, wie die Trasse genau verlaufen wird und wo ein Betriebshof entstehen kann. Der nun gefundene Standort für den Betriebshof an der Franz-Josef-Strauß-Allee bietet die Möglichkeit einer fortführenden Verbindung nach Westen über das Jahnstadion bis zum Universitätsklinikum und hätte auch den Vorteil, dass Fahrzeuge für den Einsatz nicht ausschließlich über Burgweinting ausfahren, sondern auch nach Westen in das Netz fahren könnten. Damit wäre das System weniger störanfällig.“

Antwort Herr Feig: „Hinsichtlich der genauen Trassenführung in Burgweinting ist anzumerken, dass diese noch nicht festgelegt ist. Im Workshop im Juli 2022 wurden unterschiedliche Trassenverläufe – auch über die Obertraublinger Straße – diskutiert. Die Fachplanerinnen und Fachplaner werden beim Vergleich der Varianten auch den Aspekt der ökologischen Beeinträchtigung bewerten. Bei Vorliegen aller planerischen Informationen wird dann jene Variante gewählt, die unter Berücksichtigung aller Aspekte am besten abschneidet und damit auch die Förderfähigkeit sichert.“

- *Wenn selbst in Städten wie Würzburg mit einem ausgebauten Straßenbahn-System der ÖPNV-Anteil am Gesamtverkehr nicht außerordentlich hoch ist, wie soll das dann mit einem wesentlich kleineren System in Regensburg gelingen?*

Antwort Herr Schneider: „Da sind eine ganze Reihe an Maßnahmen erforderlich, um Menschen den Umstieg auf den ÖPNV attraktiv zu machen (Umlenkung des übrigen Verkehrs, Gestaltung Tarifsysteme etc.). Die Stadtbahn kann allerdings einen substanziellen Beitrag zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV leisten. Sie ist zwar nicht so flexibel, weist allerdings im Vergleich zu einem Bussystem eine wesentlich höhere Leistungsfähigkeit und Verlässlichkeit auf.“

- *Der Platz auf der Insel (Unterer Wöhrd) ist bereits jetzt sehr eng. Warum soll ausgerechnet hier die Streckenführung erfolgen, wo doch das Gebiet vom Hochwasser der Donau direkt betroffen ist. Busse kann man umleiten, eine Stadtbahn nicht.*

Antwort Herr Feig: „Die Trassenführung über den Unteren Wöhrd ist notwendig, da hier die Verbindung zwischen den Lebens- und Wohnbereichen vieler Regensburgerinnen und



Regensburger im Stadtnorden und den zahlreichen Aufkommensschwerpunkten (Alex Center, Landratsamt, Bürgerbüro, DEZ, Anschluss an Altstadt und Hauptbahnhof bis hin zu den Arcaden) im Innenstadtbereich erfolgt.“

Antwort Frau Schimpfermann: „Hinsichtlich des Hochwasserschutzes ist die Stadt mit dem Land Bayern gerade dabei, den Hochwasserschutz an dieser Stelle zu optimieren. Die Stadtbahn wird dabei mit bedacht.“

- *Nachdem in Burgweinting und in der Konradsiedlung Workshops durchgeführt wurden, besteht der Wunsch für Anwohner, die an beiden geplanten Linien in der Innenstadt wohnen, einen Workshop durchzuführen. (Mit Planungsdarstellungen für den Bereich des Unteren Wöhrds, der Eiserne Brücke bis zum Dachauplatz)*

Antwort Frau Schimpfermann: „Wie auch in Burgweinting und in Wutzlhofen – die Stadt hat den Dialog mit Anwohnerinnen und Anwohnern der ‚Trassenenden‘ begonnen – wird es einen Dialog mit Anwohnenden an anderen Streckenabschnitten, wie der Wöhrdstraße geben, bei denen wesentliche Planungsinhalte vorgestellt und diskutiert werden.“

- *Wieso werden 246 Millionen als Grundlage für die Kostenberechnung angeführt? Das sind nicht die Kosten, die voraussichtlich anfallen werden. Im Endbericht der Machbarkeitsstudie steht, dass die 246 Millionen Euro eine Kostenschätzung ohne Risikozuschläge (Inflation etc.) darstellt. Mit Risikozuschlag spricht die Studie von 319 Millionen Euro für das Kernnetz, laut Zwischenbericht zur Studie (Seite 22) zur Kostenschätzung sogar davon, dass für das gesamte Netz bis zu 456 Millionen Euro einzukalkulieren sind – zuzüglich Sonderbauwerke, wie Betriebshof und Brücken, die hier nicht einberechnet sind. Ähnliche Werte könne man veranschlagen, wenn in Würzburg – laut Aussage von Herrn Schneider – 42 Millionen Euro für 1,5 Kilometer Strecke an Kosten angefallen sind (28 Millionen pro Kilometer). Man lande damit bei Kosten von ca. 500 Millionen für 14,5 Kilometer Kernnetz, plus Betriebshof.*

Antwort Herr Schneider: „Die hier zitierten Kosten sind zwar richtig, beziehen sich aber auf den technisch und infrastrukturell anspruchsvollsten Abschnitt – mit einer großen Steigung. Deshalb gelten diese Zahlen nicht als Durchschnittskosten für das Gesamtnetz. Das muss man bedenken.“

Antwort Herr Feig: „Die Kosten von 246 Millionen Euro stellen die Arbeitsgrundlage aus dem Jahr 2018 dar. Eine weitere Kostenschätzung macht erst dann Sinn, wenn man eine genaue Kostenermittlung wirklich seriös und auf der Grundlage der detaillierteren Planung vornehmen kann. Und dies wird mit der Masterplanstudie faktenbasiert erfolgen können. Dann wird man genauer wissen, welche Kosten bspw. für eine Ertüchtigung der Eisernen Brücke anfallen.“

## 4. Schlussworte

Der Moderator sprach die drei Referenten an und fragte nach zentralen Empfehlungen für Regensburg. Thomas Wuttke empfiehlt Mut zur Veränderung: „Die Welt verändert sich. Verändern Sie sich mit, um das Beste daraus zu machen!“ Prof. Dr. Martin Haag mahnte, die zu erwartenden Investitionskosten dürften nicht der entscheidende Punkt sein. Es gehe vielmehr darum, wohin sich die Stadt ökologisch, sozial und ökonomisch entwickeln wolle. Und Benjamin Schneider betonte: „Der Weg zur Stadtbahn benötigt einen langen Atem und

verbraucht viel Geld. Doch am Ende steht ein großer Nutzen. Die Stadtbahn setzt den ersten Baustein zu einem attraktiveren ÖPNV. Ringen Sie weiter um die Lösung, es lohnt sich!“

Zum Abschluss bedankte sich Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer bei allen Beteiligten für die gelungene Veranstaltung und wünschte einen guten Heimweg.