

Dokumentation des 1. Dialogforums zur Stadtbahn Regensburg
im Neuhaussaal, 5. Juli 2022



Ablauf der Veranstaltung

Begrüßung durch die Oberbürgermeisterin Gertrud Maltz-Schwarzfischer 2

"Zufallsbürger“, Interessengruppen und Stadträte..... 2

Die Gesichter hinter der Planung..... 3

Rückblick Machbarkeitsstudie 2018 4

Publikumsfragen zur Stadtbahn Regensburg 5

Fazit..... 8

Begrüßung durch die Oberbürgermeisterin Gertrud Maltz-Schwarzfischer

Oberbürgermeisterin Gertrud Maltz-Schwarzfischer begrüßt die anwesenden per Zufallsverfahren ausgewählten Bürgerinnen und Bürger, die Vertreterinnen und Vertreter der gesellschaftlichen Gruppen und die breite Öffentlichkeit zu Beginn des 1. Dialogforums. Die Stadtbahn ist aus ihrer Sicht ein zentrales Projekt mit herausragender Bedeutung für die Stadt. Frau Maltz-Schwarzfischer verweist in diesem Zusammenhang auf den Stadtratsbeschluss von 2018 für eine Regensburger Stadtbahn. Beim seither neu entstandenen Amt für Stadtbahnneubau sowie die bei der *das Stadtwerk Regensburg.Mobilität* GmbH (SMO) als Kooperationspartner seien seitdem die erforderlichen Kapazitäten aufgebaut worden.

Es sei auch ein Projekt, das nur gemeinsam mit der Stadtgesellschaft planbar und umsetzbar ist. Die Stadtbahn wird „uns alle bewegen“, sagt Maltz-Schwarzfischer. Dies ist nun die Auftaktveranstaltung zum Dialog mit und in der Öffentlichkeit, der in nächster Zeit immer mehr an Fahrt aufnehmen werde. Bei der Bürgerbeteiligung zum Projekt werde dabei auf die Zusammenarbeit mit den beiden beauftragten Büros team ewen und CP/Compartner gesetzt. Man müsse im weiteren Verlauf konkret werden und viele Fragen beantworten: Zu möglichen Trassen, zu Haltestellen, zur Straßenraumaufteilung und vielem mehr. Vor allem gehe es bei der Bürgerbeteiligung darum zu erfahren, was die Bürgerinnen und Bürger als Nutzer erwarten, wie sie die Planung einschätzen und welche Vorschläge sie haben. Dies soll dazu beitragen, dass der Stadtrat zu den Ergebnissen der Masterplanung eine reife Entscheidung treffen kann.

Frau Maltz-Schwarzfischer hofft auf eine anhaltende Motivation, sich weiterhin einzubringen: online und vor Ort. Sie betont dabei insbesondere die weiteren Dialogforen, die in Zukunft stattfinden sollen, aber auch die Begehungen vor Ort und die weiteren Angebote der Stadt, sich zu beteiligen. Wichtig ist für die Oberbürgermeisterin, immer transparente Information an die Bürger weiterzugeben, aber auch zuzuhören und Anregungen sowie Kritik aufzunehmen. Sie freut sich auf viele gute Gespräche und einen konstruktiven Dialog.

„Zufallsbürger“, Interessengruppen und Stadträte

Nach dem Grußwort der Oberbürgermeisterin stellt Dr. Ewen vom Beteiligungsbüro team ewen zwei besondere Personengruppen im Raum vor: die „per Losverfahren ausgewählten Bürgerinnen und Bürger“ und die „Vertreterinnen und Vertreter gesellschaftlicher Gruppen“. Zunächst wird das sog. Zufallsbürgerprinzip kurz erklärt: Insgesamt wurden rund 1.750 Briefe an Bürgerinnen und Bürger verschickt, von denen sich 51 zurückgemeldet haben. Daraus wurden dann 25 Personen nach verschiedenen Kriterien per Los gezogen, die im weiteren Prozess als Querschnitt der Öffentlichkeit eine privilegierte Position im Beteiligungsprozess haben. Darüber hinaus wurden auch 25 Vertreterinnen und Vertreter aus Wirtschaft, Handel, Tourismus, Verbänden, Vereinen, Beiräten, Universitäten und weiteren Interessensgemeinschaften eingeladen. Diese haben im weiteren Beteiligungsprozess ebenfalls eine herausgehobene Position.

Anschließend bittet Herr Dr. Ewen die Stadträte der größten Fraktionen auf die Bühne und fragt nach den jeweiligen Perspektiven aus den Parteien:

Herr Eberwein (CSU) spricht sich klar für die Stadtbahn aus, fordert aber auch maximale Transparenz und Kommunikation und bezieht sich dabei auf die zahlreichen gefassten Beschlüsse für die Stadtbahn. Alle Fakten müssten auf den Tisch, zum Beispiel auch mögliche Herausforderungen bei der Erschließung der östlichen Innenstadt. Weitere zentrale Forderung der CSU sei außerdem eine umfassende Bürgerbefragung zum Schluss des Beteiligungsprozesses. Da es sich um das größte Projekt seit dem Dombau handle, sollten alle Bürger ab 15 Jahren befragt werden.

Frau Simon (Grüne) zeigt sich sehr erfreut über die einstimmige Entscheidung des Stadtrats für die Stadtbahn. Die Stadtbahn sei das Rückgrat des ÖPNV in Regensburg und eine Chance, die Verkehrswende umzusetzen und die Klimaziele zu erreichen. Es solle aber auch Stadtentwicklung entlang der Trasse betrieben werden. Sie hofft, dass im weiteren Prozess des Beteiligungsverfahrens die Stadtbahn konkreter wird und ihre Vorteile dadurch sichtbarer werden.

Herr Thurow (Die Brücke) interessiert sich vor allem für den Dialogprozess. Man rede über das „wie“ und „wie gemeinsam“. Es gebe Befürworter und Gegner, dabei wünscht er sich einen fairen, ergebnisoffenen Umgang miteinander. „Fake News“ und Stimmungsmache würde er im Prozess gerne vermeiden. Man brauche die Energiewende und Mobilitätswende, aber die Menschen müssten sich im Prozess auch mitgenommen fühlen.

Herr Dr. Rappert (SPD) mahnt an, aus den Erfahrungen der Stadt Regensburg rund um das damals geplante Kultur- und Kongresszentrum zu lernen und den Beteiligungsprozess offen und transparent zu halten. Mögliche Probleme müssten angesprochen werden. Dort, wo es kritisch sei, müsse man „in Lösungen gehen“. Was nicht passieren dürfe sei, dass sich Leute nicht mitgenommen fühlen und das Projekt dadurch scheitert. Wichtig sei zudem, diejenigen in den Prozess einzubeziehen, die sich bisher noch keine Meinung zur Stadtbahn gebildet haben. Das Gefühl der Bürgerschaft soll aus seiner Sicht sein: „Das ist *unsere* Stadtbahn“.

Die anwesenden Stadträte sind sich einig, dass beim Beteiligungsprozess die Bürger im Vordergrund stehen sollen, um sich informieren und einbringen zu können. Die Politik soll sich in diesem Rahmen zurückhalten und beobachtend begleiten.

Die Gesichter hinter der Planung

Die Präsentation zur aktuellen Planung ist als Anlage an diese Dokumentation angefügt.

Nach den Stadträten betreten Herr Feig, Herrn Steinwede und Frau Nickel die Bühne.

Herr Feig (Leiter des Amtes für Stadtbahnneubau) macht gleich zu Beginn klar, dass die Planung einer Stadtbahn nicht von einem Amt allein gestemmt werden kann. Es brauche das Stadtwerk Regensburg.Mobilität (SMO) als Kooperationspartner, die vielen weiteren Ämter der Stadt sowie externe Planerinnen und Planer. Bei der Planung der Stadtbahn hat sich Regensburg für Generalplaner (den sog. „Masterplanern“) in Form der Planungsbüros

Schüßler Plan und Mailänder Consult entschieden, die breites Knowhow auch in den Bereichen Verkehrsplanung und Umwelt einbringen.

Im Anschluss stellt Herr Feig den aktuellen Stand des geplanten Trassennetzes im Detail vor. Auch der geplante Standort für den Betriebshof der Straßenbahn wird erläutert. Dabei betont Herr Feig, dass sich der Prozess derzeit noch in der Vorentwurfsplanung befindet – jetzt gehe es noch darum, Alternativen und Varianten aufzuzeigen. Je weiter der Prozess in die Entwurfsplanung und schließlich in die Genehmigungsplanung fortschreite, desto mehr werde auch festgelegt. Zum jetzigen Zeitpunkt gebe es aber innerhalb des Kernnetzes noch Alternativen, die diskutiert werden könnten.

Laut **Herrn Steinwede (Leiter Strategische ÖPNV-Planung bei der das Stadtwerk Regensburg.Mobilität GmbH, kurz: „SMO“)** ist das SMO insbesondere für die zukünftigen Fahrzeuge, den Betriebshof und das Betriebskonzept der Regensburger Stadtbahn zuständig. Es sei eine sogenannte „Bemessungsfahrzeugstudie“ beauftragt worden, die unter anderem aufzeigen soll, mit welchem Fahrzeug die Stadtbahn durch die Straßen und über die Brücken fahren kann und welche Breiten und Längen dabei benötigt werden.

Darüber hinaus wurde auch ein Designbüro damit beauftragt, das mögliche „Gesicht“ der Stadtbahn zu entwerfen. Bürgerinnen und Bürger sowie entsprechende Interessengemeinschaften, wie der Seniorenbeirat und der Jugendbeirat, diskutieren beim Fahrzeugdesign mit. Dabei spricht Herr Steinwede auch den sechswöchigen Online-Dialog an, der Form und Funktionalität der Stadtbahn-Fahrzeuge aus Sicht der zukünftigen Nutzer im Fokus hat. Auf Rückfrage weist Herr Steinwede darauf hin, dass zusätzlich zur Ausbildung neuer Straßenbahnfahrer auch derzeitige Busfahrer nach Inbetriebnahme der Straßenbahn als Kombifahrer eingesetzt werden könnten.

Schließlich stellt sich auch **Frau Nickel (Schüßler Plan)** als externe Masterplanerin vor. Ihr Büro Schüßler Plan ist für den nördlichen Bereich zuständig, während das Partnerbüro Mailänder Consult den südlichen Teil plant. Weitere Projektpartner befassen sich mit verkehrlichen Wirkungen (Zentrum für integrierte Verkehrssysteme, Darmstadt) sowie Schall und Erschütterungen (Möhler und Partner, München).

Rückblick Machbarkeitsstudie 2018

Die Präsentation der Machbarkeitsstudie ist als Anlage an diese Dokumentation angefügt.

Im Anschluss erläutert **Herr Dr. Molitor** (Büro komobile, Wien) die Machbarkeitsstudie zur Stadtbahn, die im Jahr 2018 erstellt worden war. Klar sei von Anfang an gewesen, dass Regensburg aufgrund der Größe und des hohen Verkehrsaufkommens ein höherwertiges System des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) benötige. Der Vergleich verschiedener Systeme sei eindeutig zugunsten einer schienengeführten Stadtbahn ausgegangen. Bei der Wahl möglicher Trassen für eine Stadtbahn wurden laut Herrn Dr. Molitor insbesondere die Bevölkerungsdichte und der Bedarf an Mobilität innerhalb Regensburgs in verschiedene Verkehrsmodell-Analysen eingearbeitet und daraus abgeleitet, wo zukünftig die Nachfrage

für eine Stadtbahnanbindung am höchsten sei. Man müsse das Verkehrsnetz als Gesamtnetz betrachten, also inklusive der ergänzenden Busverbindungen. Letztlich gehe es darum, durch die Stadtbahn möglichst viel Nutzen für jeden zu erzeugen.

Wichtig ist laut Herrn Dr. Molitor, „von Hauskante zu Hauskante“ als Gesamttraum zu denken. Man solle die Chance ergreifen, die Straßenräume im Ganzen neu zu gestalten und dabei auch Freiraum und Begrünung zu berücksichtigen. Die Nutzen-Kosten-Analyse als Voraussetzung einer Förderfähigkeit fällt laut Herrn Dr. Molitor für die Stadtbahn Regensburg positiv aus. Heute wie 2018 komme das Bussystem an seine Grenzen. Daher empfiehlt Herr Dr. Molitor die Stadtbahn für Regensburg nach wie vor und zieht dieselben Schlüsse wie bereits 2018.

Frau Schimpfermann, die Planungs- und Baureferentin der Stadt Regensburg, stimmt Herrn Dr. Molitor zu: Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie und die daraus abgeleiteten Empfehlungen sind nach wie vor richtig und aktuell.

Publikumsfragen zur Stadtbahn Regensburg

Themenfeld Netz

Eine Zufallsbürgerin möchte wissen, inwieweit größere Arbeitgeber im weiteren Umland in die Planung der Stadt mit einbezogen wurden. Ein Vertreter der Universität Regensburg stellt die Frage nach den Auswirkungen der Stadtbahn auf den Binnenverkehr. Ein Mitglied des Jugendbeirats möchte wissen, warum nicht beide Bahntrassen in Richtung Norden bis nach Wutzlhofen geplant werden können. Von Seiten der teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger kommen weitere Fragen und Kommentare: Inwiefern profitieren Menschen aus dem Umland von der Stadtbahn? Eine Ringlinie in der Planung fehle. Wäre es nicht sinnvoller, tangentielle Linien zu planen, statt mittig durch die Stadt zu fahren? Es gebe „Kannibalisierungseffekte“ im Umkreis geplanter DB-Haltepunkte. Letzterem widerspricht hingegen der Vertreter der Gesellschaft zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Regensburg

Herr Dr. Molitor betont, dass die höchste Nachfrage auf der Nord-Süd-Achse bestehe. Man müsse da anfangen, wo der größte Bedarf sei, und das bestehende Netz dann im weiteren Verlauf ggf. erweitern. Eine Stadtbahnplanung beispielsweise bis nach Neutraubling sei sinnvoll, im ersten Schritt allerdings nicht förderfähig, da im Verhältnis zu den Infrastrukturinvestitionen die verkehrliche Nachfrage hier noch zu gering ist. Dies würde die Nutzen-Kosten-Rechnung negativ beeinflussen. Auch mögliche Potenziale entlang der Ost-West-Achse seien in der Studie betrachtet worden und hätten sich als derzeit nicht förderfähig erwiesen. Wachsende Nachfrage auf Grund der Stadtentwicklung und mögliche günstiger werdende Förderbedingungen würden es in einem zukünftigen Schritt aber als sinnvoll erscheinen lassen, in Richtung Landkreis sowie Ost-West-Achse zu planen. Man müsse aber zunächst dort anfangen, wo die Förderbedingungen das erlaubten - und könne eventuell in einem zweiten Schritt Ausweitungen planen. Auch die Entscheidung, ab Alex-Center nach Norden nur noch mit einer Bahntrasse zu planen, hänge mit der ab dem Alex-Center geringer werdenden

Fahrgastnachfrage zusammen. Herr Dr. Molitor weist außerdem darauf hin, dass verschiedene Verkehrsmodellanalysen bereits eine Verbesserung der Situation aufzeigen. Die Stadtbahn wirke dadurch auch sehr stark in die Region, und dies bereits mit dem jetzigen Kernnetz. Herr Feig führt ergänzend aus, es gebe radiale und tangentiale Netze. In Städten sei die radiale Ausrichtung der Verkehrsnachfrage bedeutsam. Daher habe man sich für ein radiales Netz entschieden, das durchs Zentrum führt. Zusätzlich würden aber auch tangentiale Buslinien ausgebaut. Herr Dr. Molitor fügt hinzu, dass die meisten Ringbahnen in anderen Städten nach einer gewissen Zeit wieder aufgelöst würden, da die Nachfrage hierfür nicht ausreiche. Als Ergänzung seien Tangentiallinien aber durchaus wichtig – und seien in Regensburg auch schon in Betrieb, etwa die Buslinie 39.

Themenfeld Alternativen zur Stadtbahn

Der Moderator stellt die Nachfrage, ob man nicht mit einem Ausbau des Busnetzes auskomme – er höre vielfach diese Frage in seinen Gesprächen.

Ein reiner Umstieg auf E-Busse als Alternative zur Stadtbahn ist laut Herrn Steinwede keine Lösung, da die Busse schon jetzt an der Kapazitätsgrenze fahren und keine signifikant höheren Fahrgastzahlen erreichen können. Eine Stadtbahn dagegen könne drei Gelenkbusse ersetzen. Eine reine Erhöhung der Buszahl würde zu Blockaden und Engpässen an den Haltestellen führen und den Verkehrsbetrieb weiter verlangsamen.

Themenfeld Nutzung und Trassenabschnitte

Ein per Zufallsverfahren ausgewählter Bürger stellt die Frage, wie es um die Menschen steht, die gar nicht in der Nähe der Stadtbahn wohnen. Zudem wird aus den Reihen der Zufallsbürger nach den Möglichkeiten der Fahrradmitnahme in der Stadtbahn gefragt. Eine Bürgerin merkt an, dass es in der Sandgasse aufgrund der bestehenden Buslinien für sie persönlich keinen Bedarf für die Stadtbahn gebe – und sie daher nicht bereit sei, die von ihr erwarteten Nachteile zu akzeptieren. Die Studierendenvertretung spricht die Frage einer möglichen Querung des Universitätsgeländes an und äußert dazu Bedenken.

Herr Feig erläutert, dass durch die Stadtbahn auch Buskapazitäten frei würden, von denen wiederum auch andere Stadtteile profitieren. Gleichzeitig sind auch in anderen Stadtteilen Verbesserungen des Busverkehrs geplant. Herr Steinwede stellt klar, dass eine Mitnahme von Fahrrädern in der Bahn grundsätzlich möglich sei. Auch werde darauf geachtet, Fahrradwege möglichst so zu planen, dass wenig Unfallgefahr entlang der Schienen entstehe.

Themenfeld Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Ein Bürger fragt, inwieweit sich die Stadt traue, den Motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückzudrängen. Eine per Zufallsverfahren ausgewählte Bürgerin verweist auf die ohnehin schon hohe Auslastung des Straßenverkehrs, die sich durch Baumaßnahmen womöglich noch verschärfen könnte. Ein Vertreter des Seniorenbeirats möchte wissen, ob auch sogenannte „Park and Ride“-Plätze in der Studie mitgedacht worden seien. Ein Vertreter von „Faszination Altstadt“ fügt hinzu, P+R-Plätze müssten nicht nur in der Studie, sondern auch in der Planung mitgedacht werden. Ein Vertreter von „Pro Bahn“ stellt schließlich fest, dass es nicht

darum ginge, den Autoverkehr unter Druck zu setzen, sondern dass umgekehrt der Autoverkehr Mensch und Umwelt unter Druck setze. Kostenlose Parkplätze müssten reduziert bzw. verteuert werden.

Herr Feig antwortet, es gehe um die Schaffung attraktiver Alternativen und die deutliche Stärkung des ÖPNV. Die Diskussion um den Vorrang der Stadtbahn gegenüber dem Auto müsse aber auch in der Bürgerschaft selbst stattfinden und nicht allein von der Stadtverwaltung gelöst werden. Perspektivisch kündigt Herr Feig Verkehrssimulationen an, die zeigen können, wie Verkehre an Hotspots abzuwickeln seien. „Park and Ride“-Plätze seien in der Studie mitgedacht worden, so Herr Dr. Molitor.

Themenfeld Stadtplanung und Bau

Ein Mitglied vom Bund Naturschutz äußert Unterstützung für die Stadtbahn, fordert aber eine Berücksichtigung von Umweltbelangen und Grünplanung. Ein Bürger möchte wissen, in welcher Richtung der Bauprozess verlaufen könnte.

Herr Feig äußert, dass es beim Bauprozess denkbar wäre, in der Landshuter Straße anzufangen und dann Bauabschnitte zu bilden. Gerade der Anschluss an den Betriebshof ist bei der Planung des Bauablaufs wichtig. Baustellen seien ein Bestandteil der lebendigen Stadt, so Herr Feig. Umweltbelange und Grünplanung würden zentral bei der Planung einbezogen.

Themenfeld Kosten und Finanzierung

Ein Bürger fragt nach den Baukosten für die Stadtbahn. Weitere Wortmeldungen aus dem Publikum sehen die finanziellen Risiken und die Aktualität der 2018 durchgeführten Machbarkeitsstudie kritisch. Vertreter des Integrationsbeirats und der IHK heben auf die tatsächlichen Kosten für die Fahrgäste ab und fragen, welche Rolle die Förderfähigkeit und die derzeitige Inflation bei der Nutzen-Kosten-Rechnung spielen. Eine Wortmeldung vom Architekturkreis fordert, die Bedenken der Kosten angesichts der riesigen Aufgaben in der Welt hintanzustellen. Der Nutzen könne angesichts der alternativen Entwicklungen nicht überschätzt werden. Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) zieht einen Vergleich mit den Nutzen-Kosten-Rechnungen beim Straßenbau, der ebenfalls in dreistelliger Millionenzahl genehmigt würde. Wichtiger sei es für den VCD daher, jetzt in den ÖPNV zu investieren.

Herr Feig stellt klar, dass weitergehende Infrastrukturkosten wie beispielsweise Brückenbaumaßnahmen noch nicht einkalkuliert worden seien. Die Kosten seien in der Machbarkeitsstudie grob an Hand von Vergleichsprojekten geschätzt worden. Diese Schätzungen werden dann in der Entwurfsplanung konkretisiert. Herr Dr. Molitor ergänzt hierzu, dass die Nutzen-Kosten-Rechnung auf den voraussichtlichen tatsächlichen Kosten basiert und hierbei mögliche Fördersätze noch keine Rolle spielen – die Frage der Förderfähigkeit müsse zu einem späteren Zeitpunkt separat betrachtet werden. Herr Steinwede erklärt zur Frage der zukünftigen Fahrtkosten in der Stadtbahn, dass diese genauso viel kosten werden wie die Busfahrten, da nur ein Ticket für alles benötigt werde.

Die Energiekosten werden laut Herrn Dr. Molitor ebenfalls bewertet – durch die Einsparung von Energiekosten steige aber auch wieder der Nutzen. Herr Feig verweist außerdem auf die

neue standardisierte Bewertung für Förderanträge durch den Bundesgesetzgeber, wodurch der Nutzen des Stadtbahnprojekts trotz Kostensteigerung nun deutlich besser dargestellt werden könne – und dadurch das Projekt vom Bund eher finanzierbar sei. Frau Nickel fügt zur Kostenfrage hinzu, dass es zum jetzigen Zeitpunkt erst einmal um die Prüfung gehe, ob das Netz für sich genommen sinnvoll ist. Die genaue Kostenberechnung folge dann im nächsten Schritt, in dem auch mögliche Risiken einbezogen werden können. Sie bittet in diesem Zusammenhang noch um Geduld und die nötige Zeit, die für die Planung benötigt werde.

Fazit

Anschließend bittet der Moderator die anwesenden **Stadträte** um ihre Eindrücke aus der Veranstaltung. Die Stadträte und die Stadträtin sehen sich bestätigt in ihrer Forderung nach breitem und transparentem Dialog. Es müssten noch viele Informationen und auch einige Zahlen klar kommuniziert werden. Sie sehen diese Veranstaltung als einen guten Einstieg in die Beteiligung und freuen sich über die vielen Fragen. Man sehe die teilweise vorhandene Emotionalität, die in dem Projekt steckt und hoffe, trotz allem auf der Sachebene zu bleiben.

Frau Schimpfermann, die Planungs- und Baureferentin, bedankt sich zum Schluss für die Teilnahme. Man stehe am Anfang des Dialogs, es kämen noch eine Vielzahl weiterer Veranstaltungen, in denen die Fragen behandelt werden, die in den zur Verfügung stehenden zweieinhalb Stunden nicht alle zu Wort kamen.

Frau Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer bedankt sich bei allen Teilnehmenden. Die Veranstaltung zeige das Interesse an dem Megaprojekt. Es sei klar, dass dieses Emotionen hervorrufe, aber auch, dass sehr viel Information nötig sei. Man starte ja erst mit der Beteiligung und sei mit der Planung noch am Anfang, so Maltz-Schwarzfischer. Man wolle wirklich alle Informationen, die man habe, an die Bürger weitergeben. Man werde zu sensiblen Trassenabschnitten vor Ort kommen und die Anwohnenden per Postkarte dazu einladen. Schließlich ruft die Oberbürgermeisterin dazu auf, sich unter www.stadtbahn-regensburg.de auch online zu beteiligen.

Anlagen

Anlage 1: Präsentation Verwaltung und Masterplanung

Anlage 2: Präsentation Machbarkeitsstudie 2018

STADTBahn
REGENSBURG



smarter im Dialog

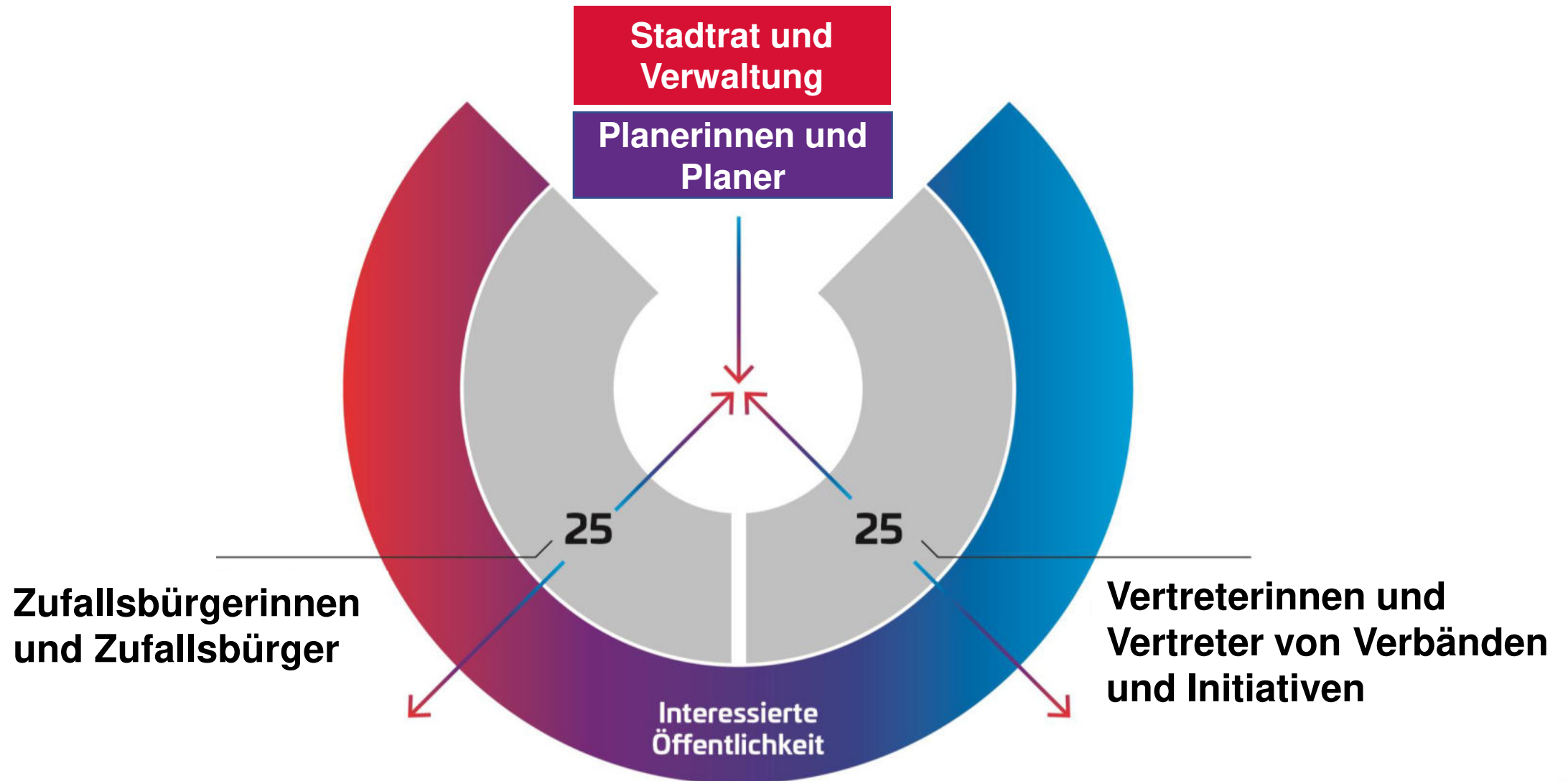
 Darf ich mich vorstellen

1. DIALOGFORUM zur Stadtbahn Regensburg

5. Juli 2022 | Beginn: 18.30 Uhr
Theater Regensburg | Neuhaussaal

www.stadtbahnregensburg.de

Das Dialogforum – für eine breite Beteiligung der Stadtgesellschaft



Die Ziele der Beteiligung

➤ Verbesserung der Planung

... Bürgerinnen und Bürger bringen ihr Alltagswissen ein

➤ Einbringen von Interessen und Lösung von Konflikten

... Kreuzungen, Trassenabschnitte, Straßenquerschnitte mit Konfliktpotenzial

➤ Voraussetzung für gelingenden Dialog

... Verständliche und offene Information

... Barrierearmer Zugang

➤ Basis für Entscheidung des Stadtrats

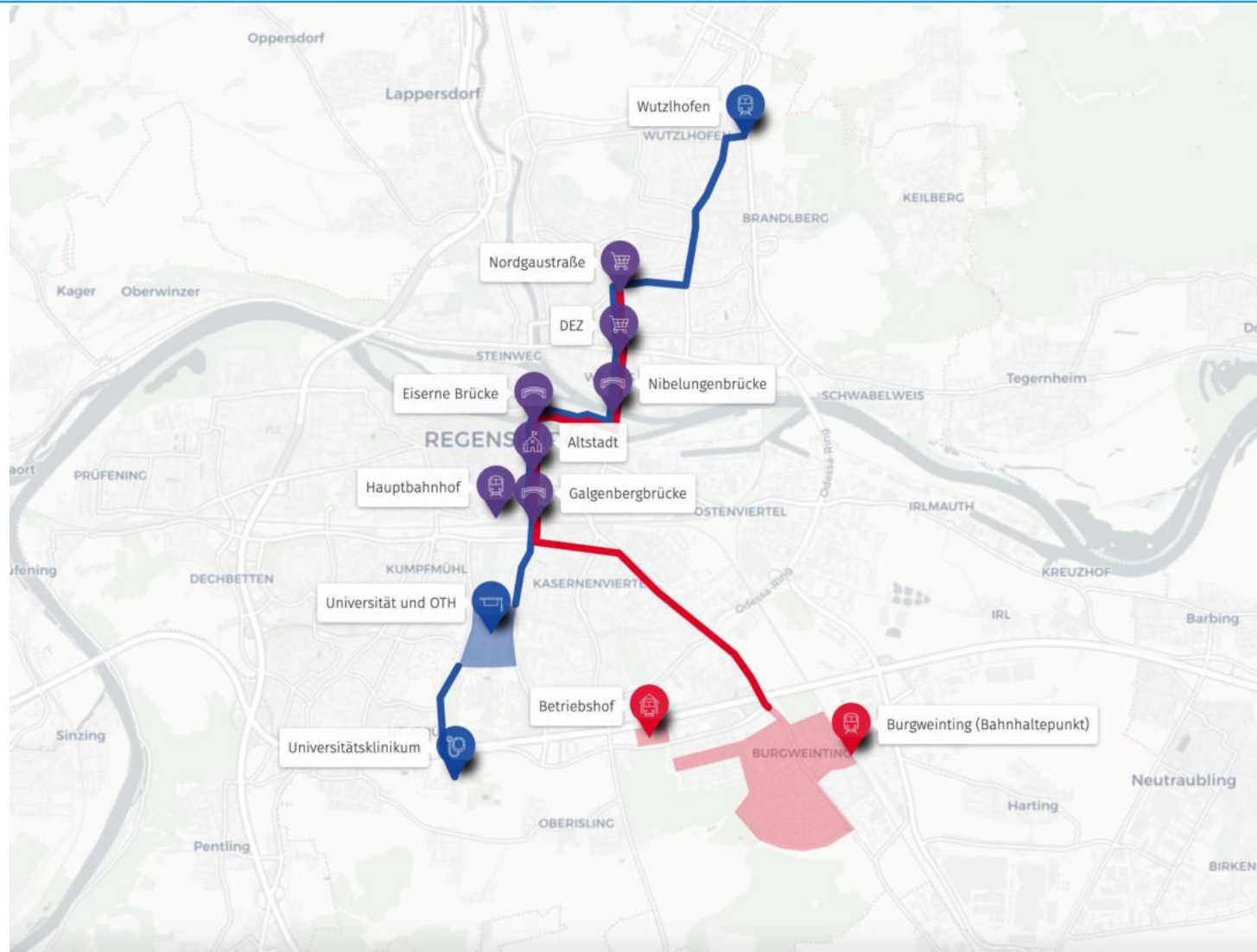
STADTBahn
REGENSBURG



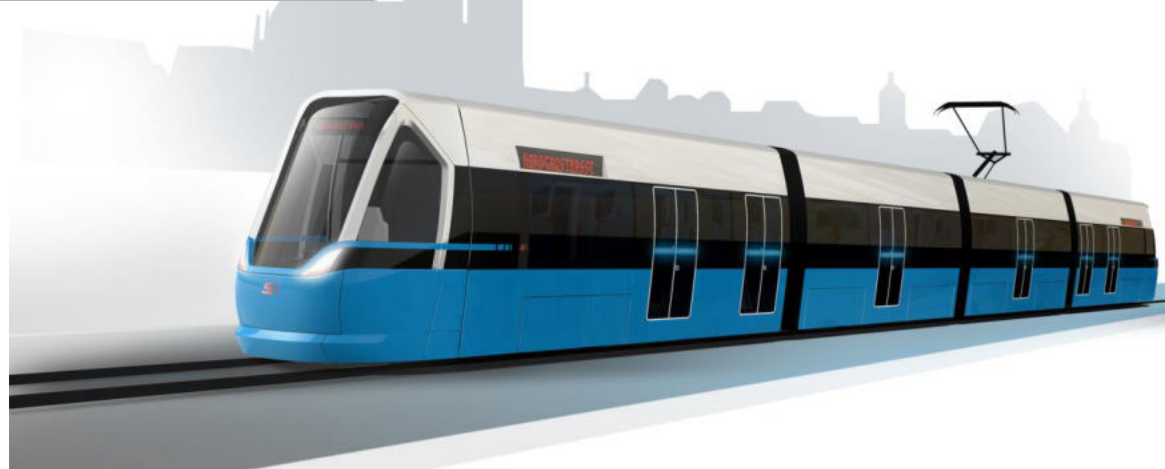
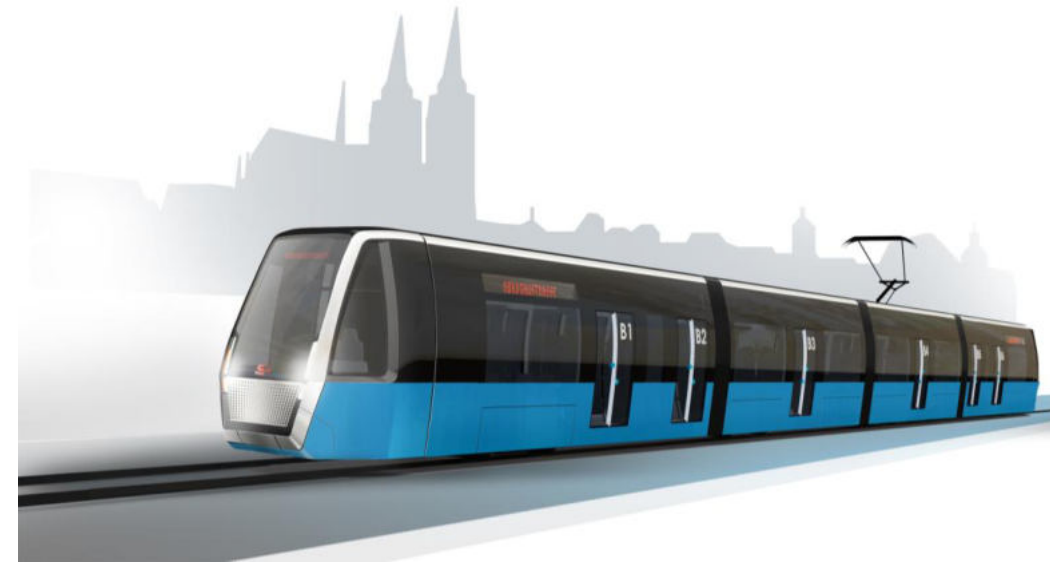
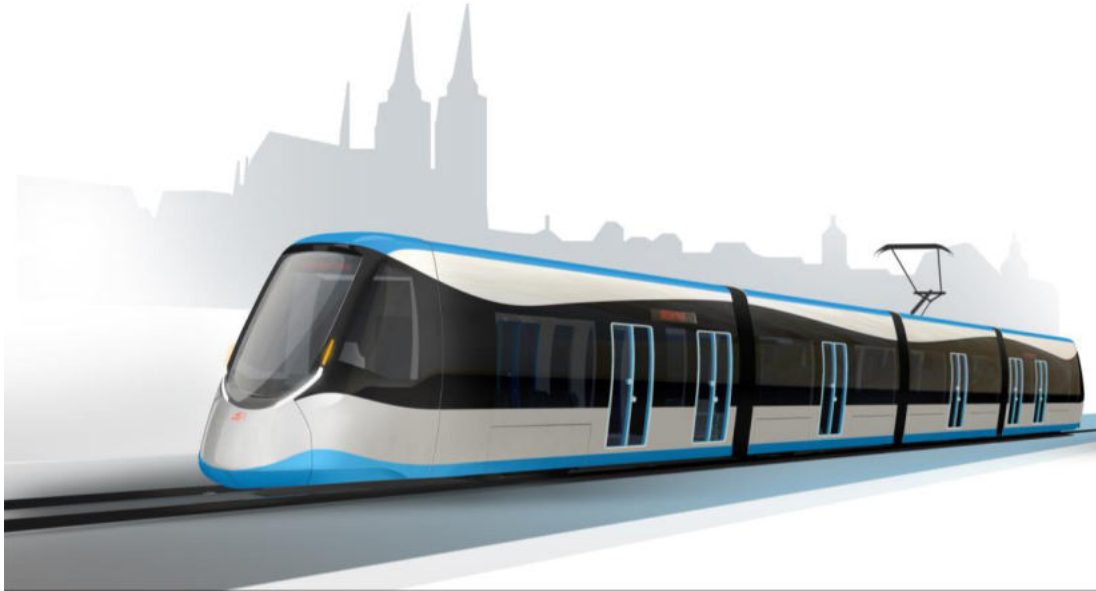
smartR im Dialog

**Die Ziele
der Planung.**

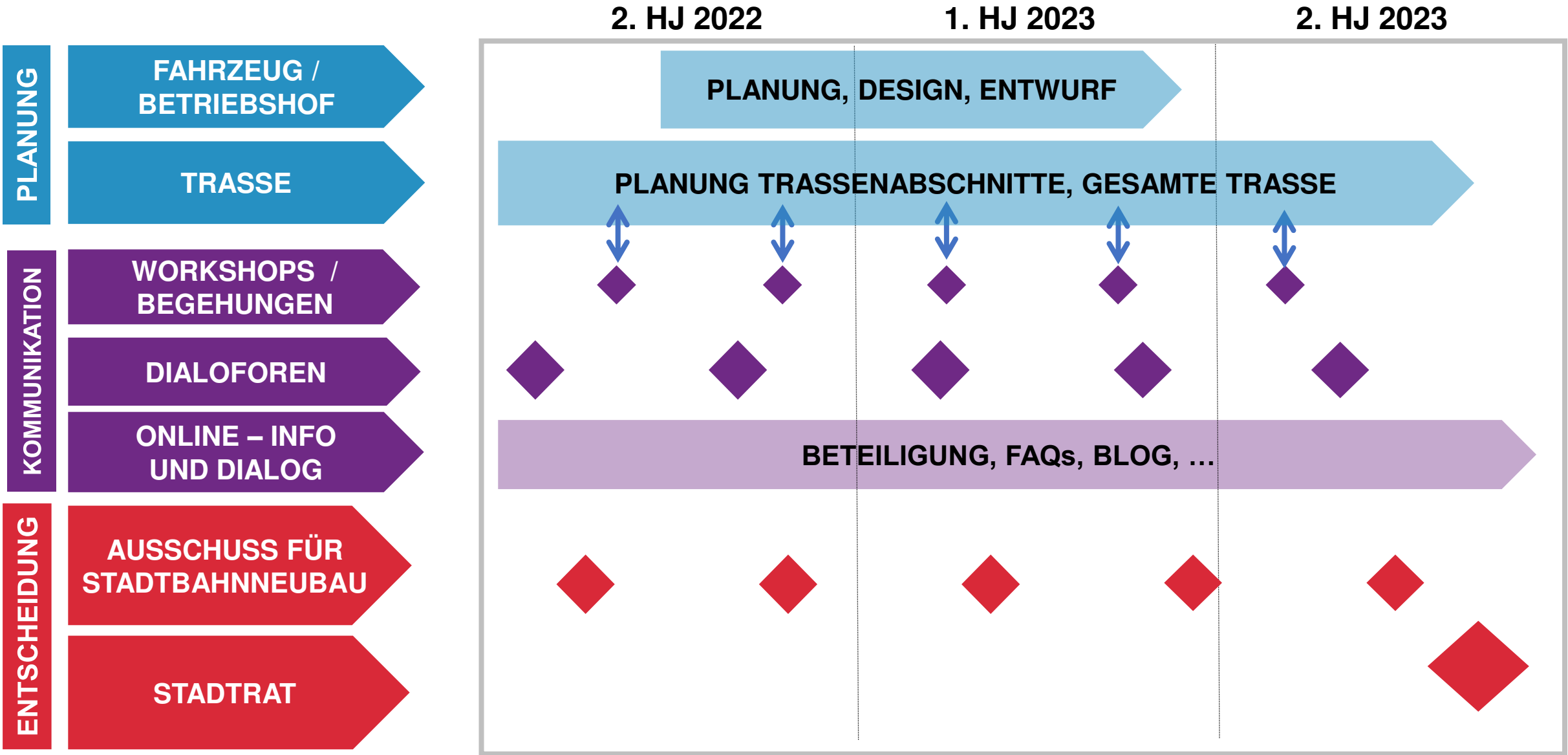
Die Ziele der Planung – Kernnetz und Trassenführung



Die Ziele der Planung – Fahrzeug und Betrieb



Der Zeitplan – Taktung von Planung, Kommunikation und Entscheidung



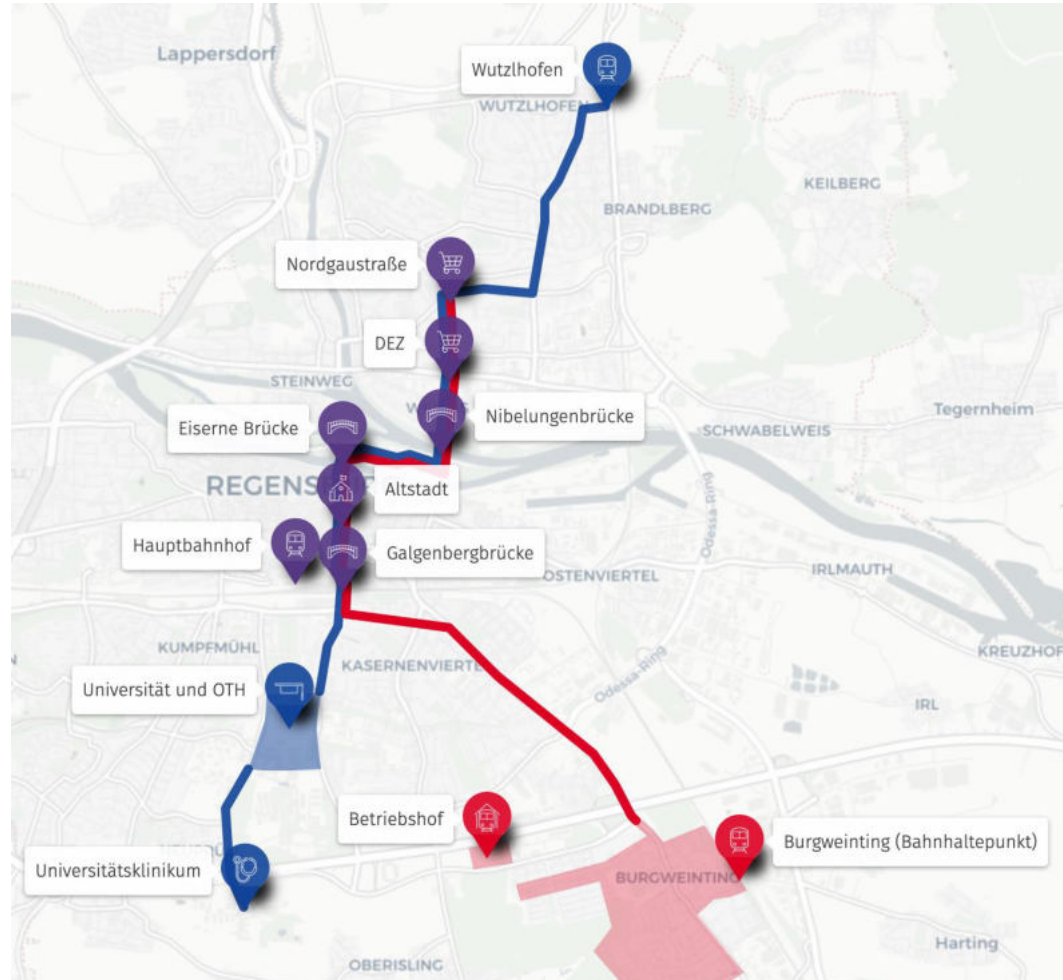
Das Team der Masterplanerinnen und Masterplaner

Schüßler-Plan

> Generalplaner und Planung
Trassenführung Norden
und Altstadt;
Dagmar Nickel



> Planung der
Trassenführung Süden;
Christian Müller



> Verkehrsplanung



> Lärm- und
Erschütterungsschutz

STADTBahn
REGENSBURG



smartR im Dialog

**Vielen Dank für
Ihre Teilnahme.**

komobile

BÜRO FÜR VERKEHRSPLANUNG



Dialogforum Stadtbahn Regensburg 5. Juli 2022 – Rückblick Machbarkeitsstudie 2018

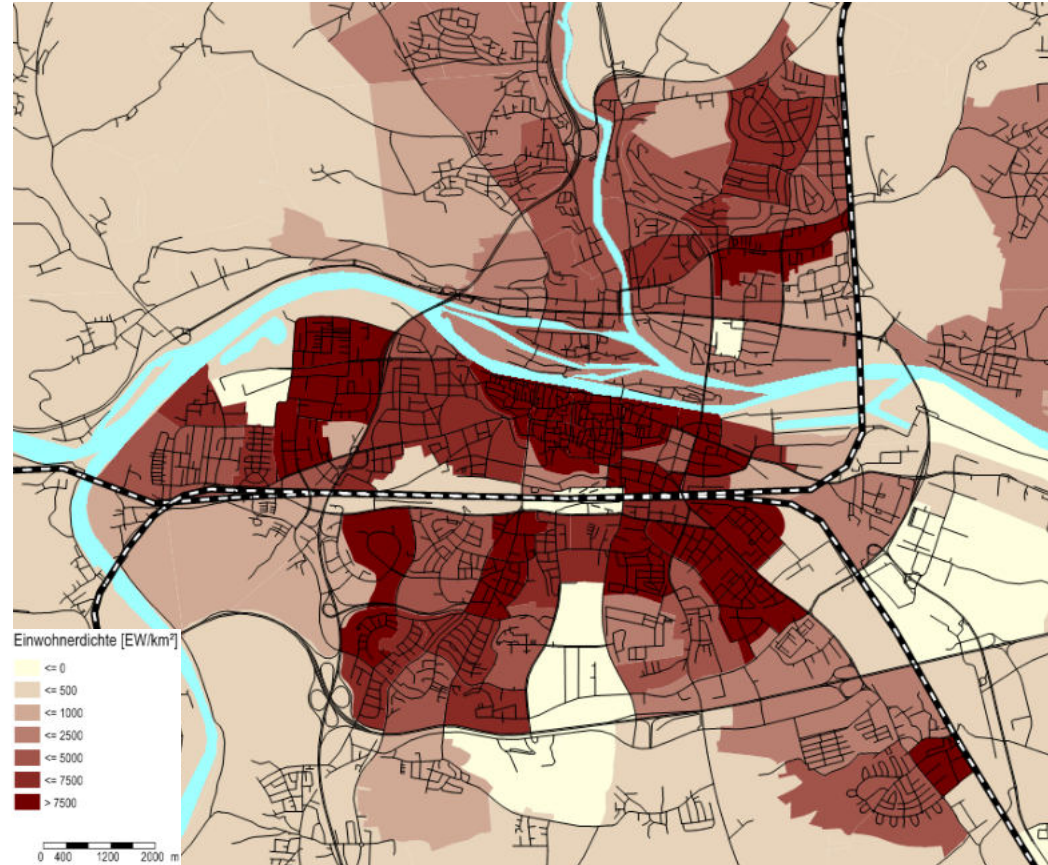
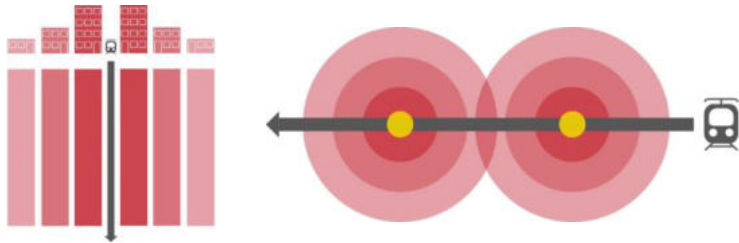


Studie „Einführung eines höherwertigen ÖPNV-Systems“: Prinzipielle Herangehensweise

- Interdisziplinäres Team: Verkehrsplanung (komobile), Städtebau (Kleboth/Dollnig), ÖV-Technologien (IBV-Hüsler), Infrastruktur (Lahmeyer)
- Anforderungen an ein attraktives ÖV-Netz mit neuen Qualitäten
- Definition funktioneller Hauptachsen im ÖV
- Vorzugstechnologien
- Netzkonzeption und Verkehrsmodellierung
- Wirkungsanalyse und vereinfachte Kosten-Nutzen-Analyse
- Empfehlung

Start des Planungsprozesses

- „Charette“ als Start des Planungsprozesses: Intensiver Austausch mit den Verantwortlichen in der Stadt, in der Region und den Vertreter*innen der Zivilgesellschaft
- Nachfrage im Bestand und in der Prognose 2030



ÖPNV-Technologien

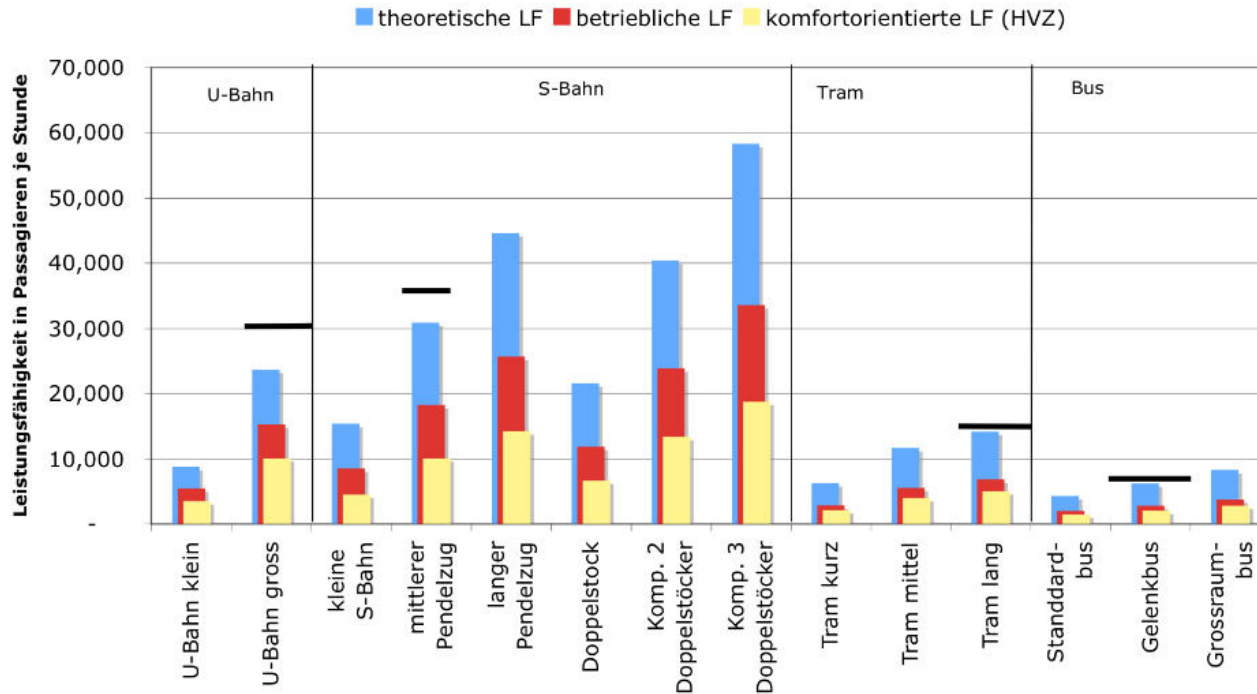
ÖPNV-Systeme, die im Vorfeld auf ihre potenzielle Eignung betrachtet wurden:

- U-Bahn
- Straßenbahn/Stadtbahn
- Regionalstraßenbahn/Regionalstadtbahn
- Bus (BRT, BHNS)
- O-Bus
- Spurbus
- Kabinenbahn
- Seilbahn

Ziel: Vorauswahl für die vertiefende Betrachtung



Leistungsfähigkeit der verschiedenen ÖPNV-Technologien



Quelle: Anderlub, Dorbritz, Weidmann (2008), Leistungsfähigkeitsbestimmung öffentlicher Verkehrssysteme, ETH Zürich

ÖPNV-Technologien

Auswahl für vertiefende Betrachtung:

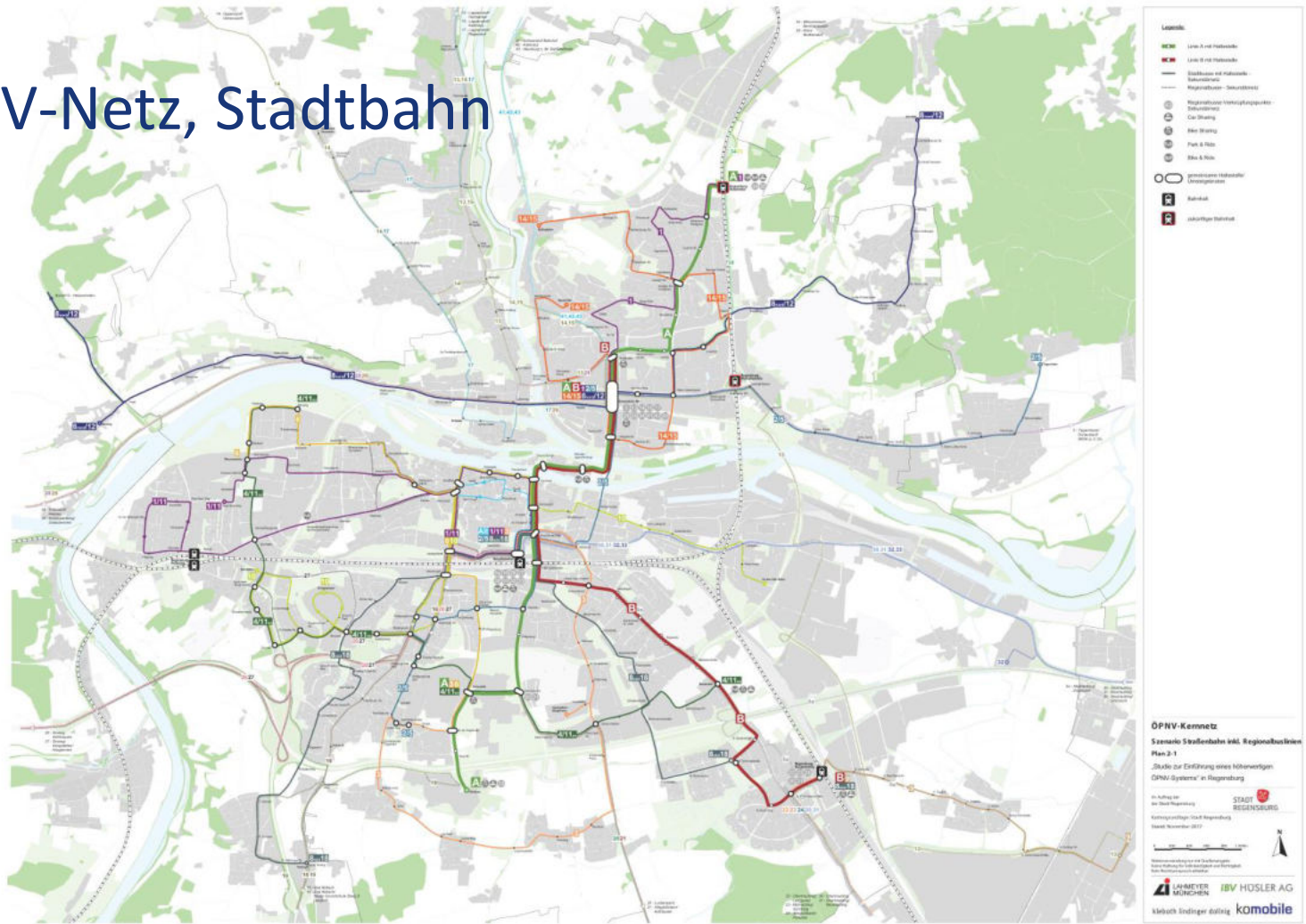
- Straßenbahn/Stadtbahn
- Bus (BRT, BHNS)

„Höherwertiger ÖPNV“ → weitgehend auf eigener Trasse und höhere Leistungsfähigkeit

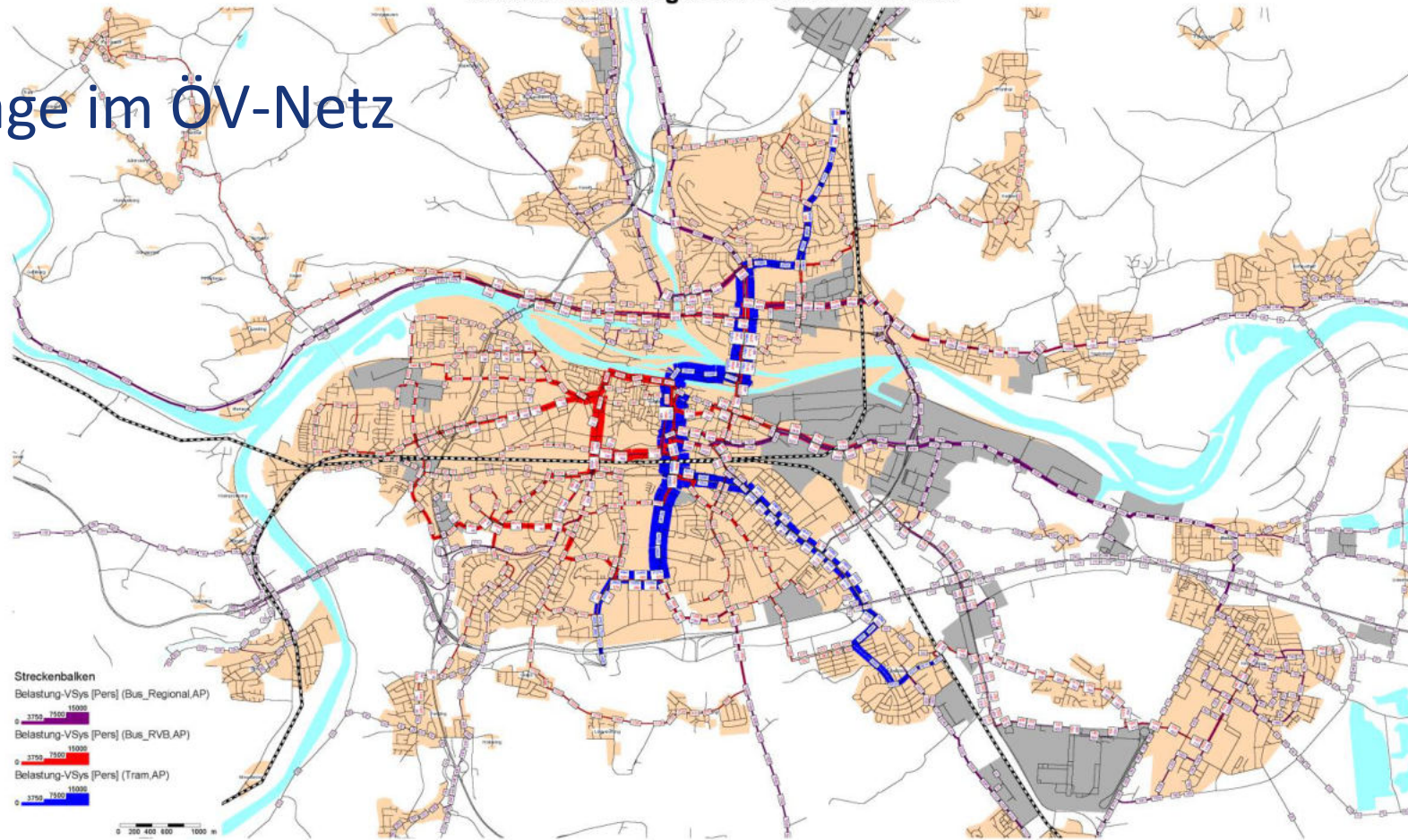


Vorschlag ÖV-Netz, Stadtbahn

- Betrachtung nicht nur auf die Hauptachsen beschränkt → ÖV als Gesamtnetz betrachtet!



Nachfrage im ÖV-Netz



Philosophie: Von Hauskante zu Hauskante denken

- Integration im urbanen Raum: Aufwertung des öffentlichen Raums
- Zusätzlicher Platz für den nicht-motorisierten Verkehr (Rad und Fußgänger)



↑
Avant

Avenue de la Paix

Après
↓



↑

Rue des Francs-Bourgeois

Après
↓

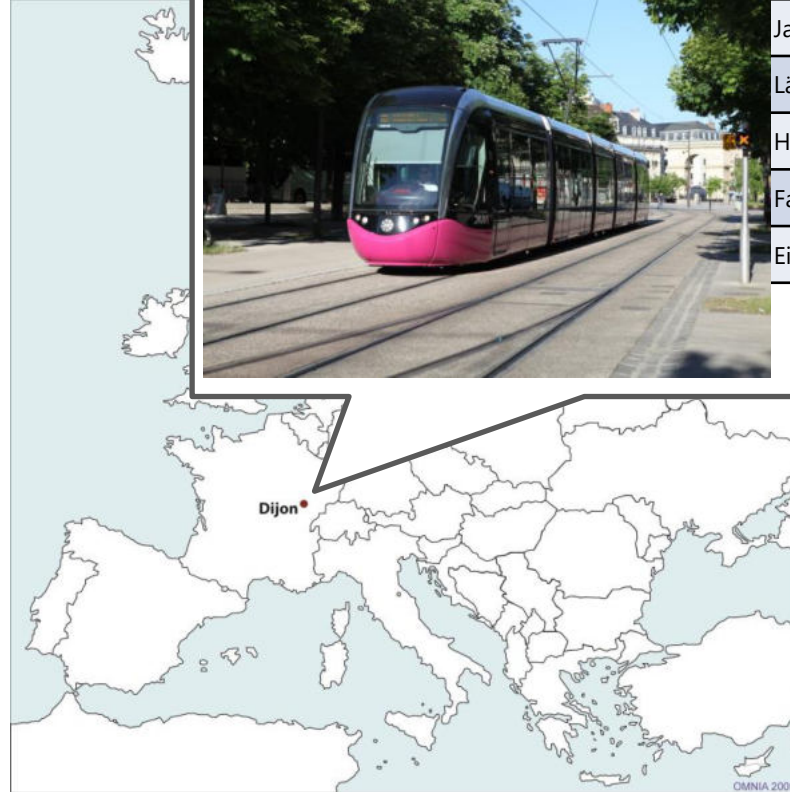
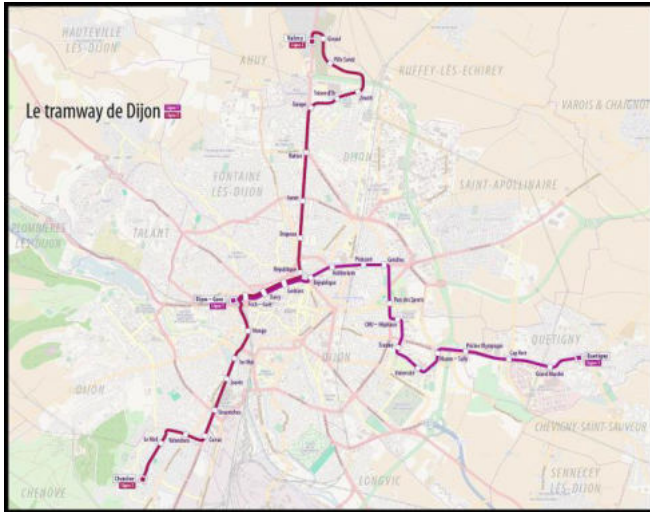
Station Langstross - Grand'Rue



Neue Stadtbahnen in Europa



Bsp.: Dijon (FR)



Jahr der Einführung	2012
Länge (km)	19
Haltestellen	35
Fahrgäste/WT	84.000
Einwohner (2012)	152.071

Variante 1: Stadtbahn

Die Charakteristika des Szenarios Stadtbahn sind:

- „**Exklusives**“ **Verkehrsmittel**, d.h. im Prinzip keine Parallelführung von Buslinien zu den Stadtbahnlinien auf längeren Abschnitten. Dieser Umstand hat Auswirkungen auf die Anzahl der Umsteigevorgänge im ÖPNV-Netz.
- Das Fahrzeug ist „skalierbar“, d.h. die Länge des Triebwagens kann entsprechend dem Bedarf angepasst werden.
- Die **Gestaltung der Streckenabschnitte ist entsprechend der städtebaulichen Randbedingungen** variabel, d.h. von eigener Trasse mit Rasengleis bis zu (kurzen) Abschnitten im Mischverkehr mit dem MIV.
- Entlang der Straßenbahnachsen besteht ein Potenzial für städtebauliche Aufwertung und Verdichtung. Die Investition in ein höherwertiges **ÖPNV-System ist gleichzeitig ein maßgebender Impuls für die Stadtentwicklung**.



Variante 2: BRT (Bus Rapid Transit)



Die Charakteristika des Szenarios BRT sind:

- „**Exklusives**“ **Verkehrsmittel**, d.h. keine Mitbenützung auf längeren Abschnitten von „anderen“ Buslinien und auch keine Mitbenützung von Buslinien an den neuen Haltestellen.
- Das Fahrzeug wird ein **Doppelgelenkbus** mit elektrischem /plug-in Hybrid-Antrieb sein. Die Kosten für das Fahrzeug werden somit höher liegen als für ein „herkömmliches“ Fahrzeug. Aufgrund der durch die StVZO beschränkten Länge des Fahrzeugs auf 18,75m, Sondergenehmigung bis 25m, wird die Kapazität bei gleicher Taktfolge nicht „skalierbar“ sein.
- Aus **Gründen der Kapazität wird eine parallele Führung von Buslinien auf stärker belasteten Abschnitten** erforderlich sein. Dieser Umstand hat Auswirkungen auf die laufenden Betriebskosten.
- Die **Gestaltung der Streckenabschnitte ist entsprechend der städtebaulichen Randbedingungen** variabel, d.h. von eigener Trasse bis zu (kurzen) Abschnitten im Mischverkehr mit dem MIV.
- Entlang der ÖV-Achsen besteht ein Potenzial für städtebauliche Aufwertung und Verdichtung. Die Investition in ein höherwertiges **ÖPNV-System ist gleichzeitig ein maßgebender Impuls für die Stadtentwicklung.**

Systemempfehlung

- Ein **höherwertiges Öffentliches Verkehrsmittel** in Regensburg ist **zweckmäßig und wirtschaftlich**.
- Ein höherwertiges Öffentliches Verkehrsmittel sollte (vorerst) **auf das Stadtgebiet beschränkt** bleiben. Eine optimale Verknüpfung mit den regionalen Verkehrsmitteln ist dabei wichtig.
- Eine **Stadtbahn** ist das am **besten geeignete System**.
- Die untersuchte Lösung eines **hochwertigen Bussystems (BRT)** ist in der untersuchten Netzkonfiguration kapazitätsmäßig nicht ausreichend und technisch nicht aufrüstbar. Aus fachlicher Sicht kann ein derartiges System für Regensburg daher **nicht empfohlen** werden.
- Eine **Förderfähigkeit** nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ist **grundsätzlich zu erwarten**, wenn sich die Eingangsgrößen nicht wesentlich gegenüber den hier getroffenen realistischen Werten ändern. Eine **endgültige Feststellung der Förderfähigkeit** kann erst nach **Abschluss der Detailplanungen** und weiteren Optimierungen erfolgen.



komobile

BÜRO FÜR VERKEHRSPLANUNG

BÜRO WIEN

komobile GmbH | Wien



Schottenfeldgasse 51/17
A-1070 Wien



+ 43 (1) 89 00 681



wien@komobile.at



www.komobile.at

BÜRO GMUNDEN

komobile GmbH | Gmunden

Kirchengasse 3
A-4810 Gmunden

+ 43 (0) 7612 70911

gmunden@komobile.at

www.komobile.at

BUREAU LUXEMBOURG

komobile Luxembourg s.à r.l.

43, rue de Strasbourg
L-2561 Luxembourg

+ 352 22 70 74

luxembourg@komobile.lu

www.komobile.lu