

## Warum Regensburg eine Stadtbahn braucht Themen – Argumente – Antworten

### 1. Stadtbahn und Stadtentwicklung

Die Stadt Regensburg, der Landkreis und die Region wachsen. Dies zeigen die Prognosen der Statistiker:

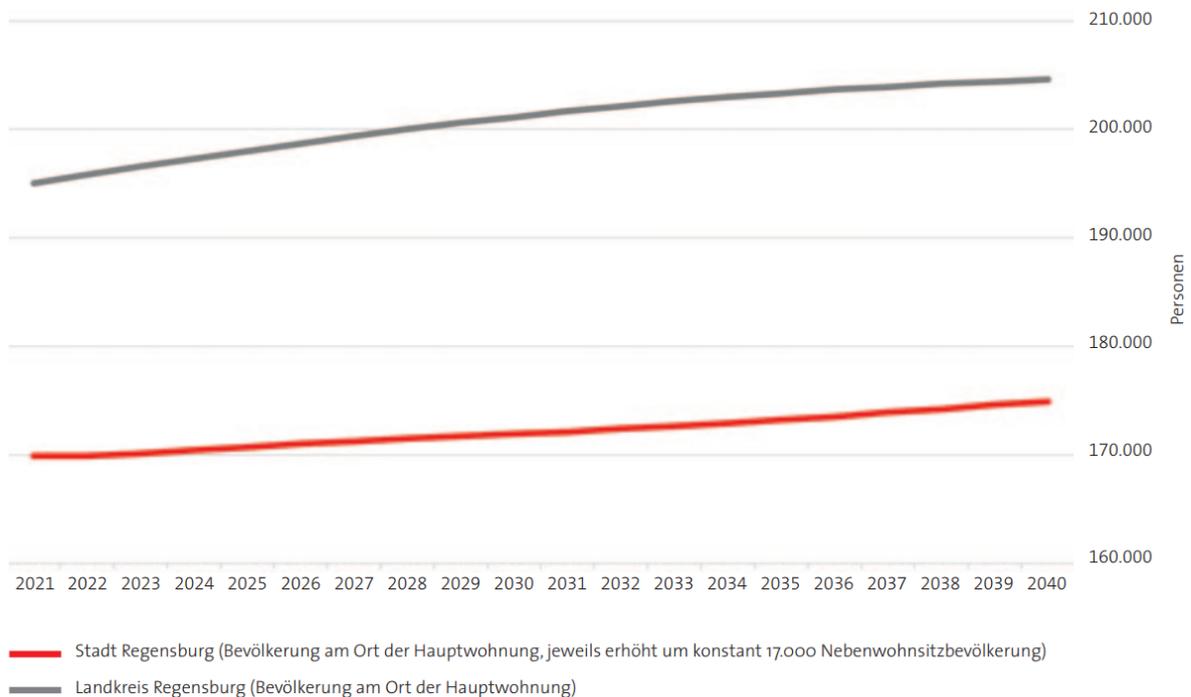


Abbildung: Bevölkerungsvorausberechnung für Stadt und Landkreis Regensburg  
 Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2022 | Amt für Stadtentwicklung,  
 Regensburg-Plan 2040

Eine Stadt mit der Größe Regensburgs braucht, um weiter prosperieren und ihre Mobilität in Zukunft sicherstellen zu können, einen attraktiven und leistungsfähigen Öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV). Regensburg ist im süddeutschen Raum derzeit die größte Stadt, die ihren städtischen Nahverkehr ausschließlich mit Bussen bewältigen muss.

## GUT ZU WISSEN

Laut Regensburg-Plan 2040 wird der Modal Split, die zentrale Kenngröße zur Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmittel, bis zum Jahr 2040 zugunsten des Umweltverbunds gesteigert: Von derzeit 59 Prozent (Stand: Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“) um mindestens 11 Prozentpunkte auf 70 Prozent. Der Radverkehrsanteil soll dabei auf 30 Prozent und der Anteil des ÖPNV zusammen mit dem Fußverkehr auf 40 Prozent erhöht werden. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Stadtverkehr soll dagegen entsprechend verringert werden.

Quelle: Stadt Regensburg, Regensburg-Plan 2040



**177 Autos**

**3 Busse**

**1 Stadtbahn**

Abbildung: Vergleich des Flächenverbrauchs von Auto, Bus und Tram in Straßburg 1989

Quelle: <https://rutsch.eu/histoire/strasbourg-metro-vs-tramway/>

Städte, wie Augsburg, Freiburg, Heidelberg, Heilbronn, Karlsruhe, Mannheim, München, Nürnberg, Stuttgart, Ulm oder Würzburg, aber auch Kehl mit Straßburg und Weil am Rhein mit Basel verfügen über ein Angebot mit Stadt-, Straßen- bzw. U-Bahnen. Dies ist nicht nur aus Umwelt-, sondern schlichtweg aus Platz- und stadtentwicklungsplanerischen Gründen erforderlich: Wollen wir in zehn Jahren trotz steigender Einwohnerzahlen in Stadt und Region und der bevorstehenden Mobilitäts-/Verkehrswende schnell und stadtverträglich vorankommen, sind flächensparende Mobilitätsangebote ein Muss.



Bild: Die Zentralhaltestelle am Königsplatz in Augsburg | @ istock/EKH-Pictures

Dadurch gewinnt unsere Stadt auch Lebens- und Aufenthaltsqualität. Ein Stadtbahnwagen, wie er für Regensburg konzipiert ist, wird bis zu **300 Fahrgästen Platz** bieten und voll-elektrisch, umweltfreundlich mobil sein. Ziel ist es, die Innenstadt neben dem motorisierten Individualverkehr (MIV) auch von den vielen Bussen zu entlasten.



Bild: Die Freiburger Fußgängerzone mit Straßenbahn | @ SMO/Frank Steinwede

## GUT ZU WISSEN

Zwischenzeitlich zeigt sich, dass die **Beförderungsgeschwindigkeit** unserer städtischen Linienbusse in den letzten Jahren immer weiter abgenommen hat. Mit **knapp 18 km/h zählt unser innerstädtischer Linienbusverkehr zu den langsamsten Deutschlands**. So wird nachvollziehbar, dass der Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehrsaufkommen – trotz vieler Anstrengungen, die Attraktivität zu steigern – weiter zurückgegangen ist.

Dies macht deutlich, dass unser heutiger ÖPNV an seine Kapazitätsgrenzen stößt. Vielfach kommt es zu sehr dichten Fahrtenfolgen von Bussen (z. B. auf der Thundorferstraße mit einem 2-Minuten-Takt in jede Richtung) sowie Kapazitätsengpässen in den Linien zu Universität und OTH. Schon jetzt verschärft auch der Fachkräftemangel an Fahrerinnen und Fahrern die Situation. Einer Ausweitung des Busverkehrs sind daher Grenzen gesetzt.

Mitte 2022 wurde vom Stadtrat der sog. Regensburg-Plan 2040 beschlossen. Enthalten sind hier auch Zielsetzungen, wie die Mobilität in Zukunft für Regensburg aussehen soll: Bis 2040 soll demnach der Anteil des sog. Umweltverbundes (Anteil der Wege mit Öffentlichem Personennahverkehr, Rad oder zu Fuß) auf 70 Prozent gesteigert werden. Die Stadtbahn spielt hierbei eine entscheidende Rolle. Neben dem sog. Kernnetz (schwarz) wird aufgezeigt, wo die Stadtbahn langfristig unterwegs sein kann (blaugrau): Dazu gehören sowohl eine innerstädtische Linie C, die von Ost nach West verkehrt, als auch mögliche Verbindungen nach Lappersdorf, Pentling, Neutraubling oder in den Stadtwesten bei Kneiting. Für die sog. Südspange, also die Verbindung zwischen Burgweinting und dem Universitätsklinikum, wurden die beiden Linien des Kernnetzes im Rahmen der Vorentwurfsplanung erweitert.

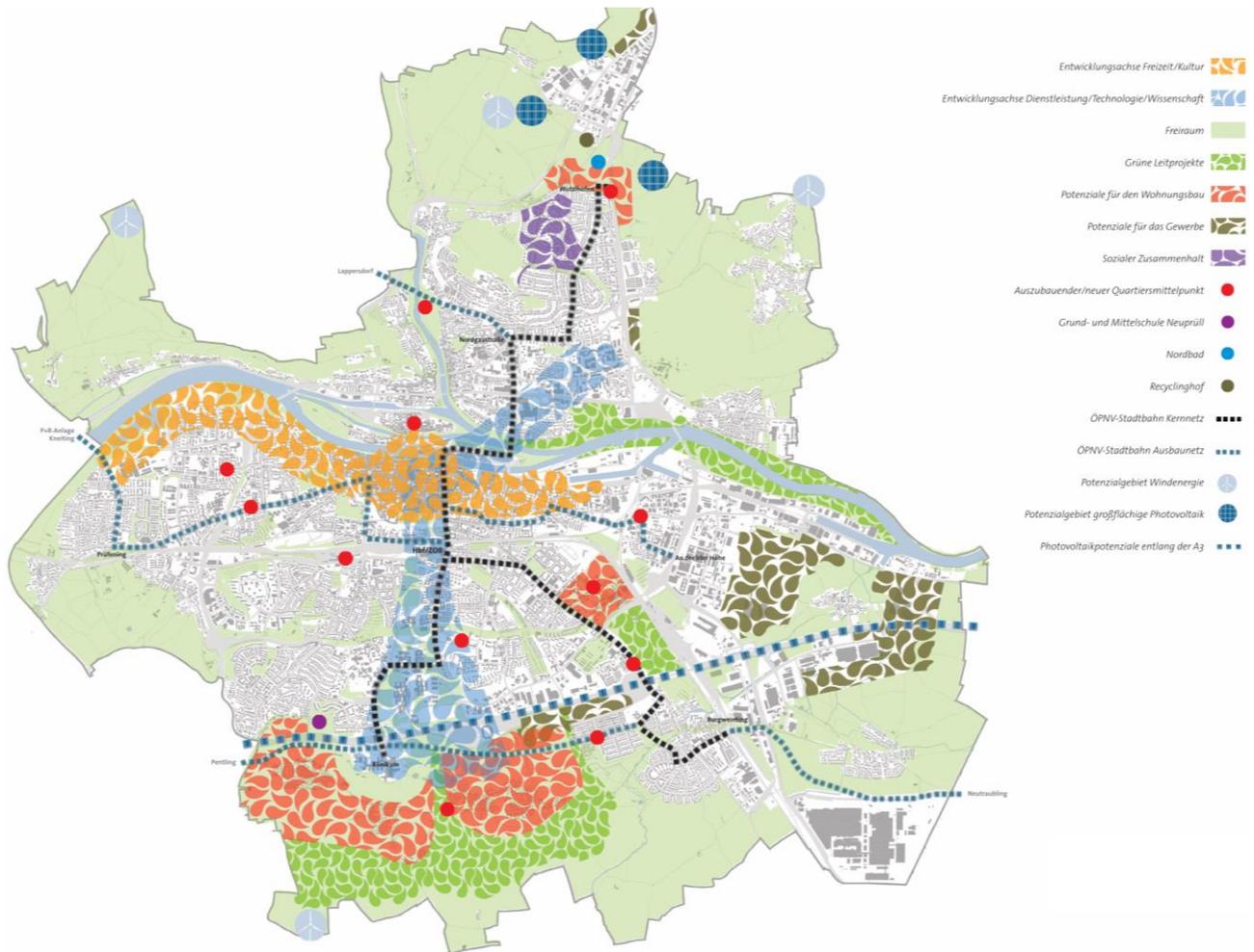


Abbildung: Räumliches Leitbild – Regensburg 2040

Quelle: Stadt Regensburg, Regensburg-Plan 2040 | Gestaltung: Ibañez Design

## 2. Stadtbahn im ÖPNV-Netz und Linienverlauf

Der Stadtrat hat sich im Jahr 2018 auf Grundlage einer umfassenden „Studie zur Einführung eines höherwertigen ÖPNV-Systems in Regensburg“ auf den Weg gemacht, die Planungen zur Einführung einer Stadtbahn in Regensburg aufzunehmen. Diese Studie hatte auch das in Frage kommende Netz umfassend untersucht. Auf Basis des städtischen Verkehrsmodells wurden – unter Berücksichtigung der zukünftigen Stadtentwicklung – sämtliche Verkehrsverflechtungen ausgewertet und so die Netzabschnitte mit höheren Fahrgastpotenzialen ermittelt. Hieraus ist eine erste Gesamtnetzkonzeption mit Verknüpfungen zur Eisenbahn und einem neuen Linienbusnetz entstanden.

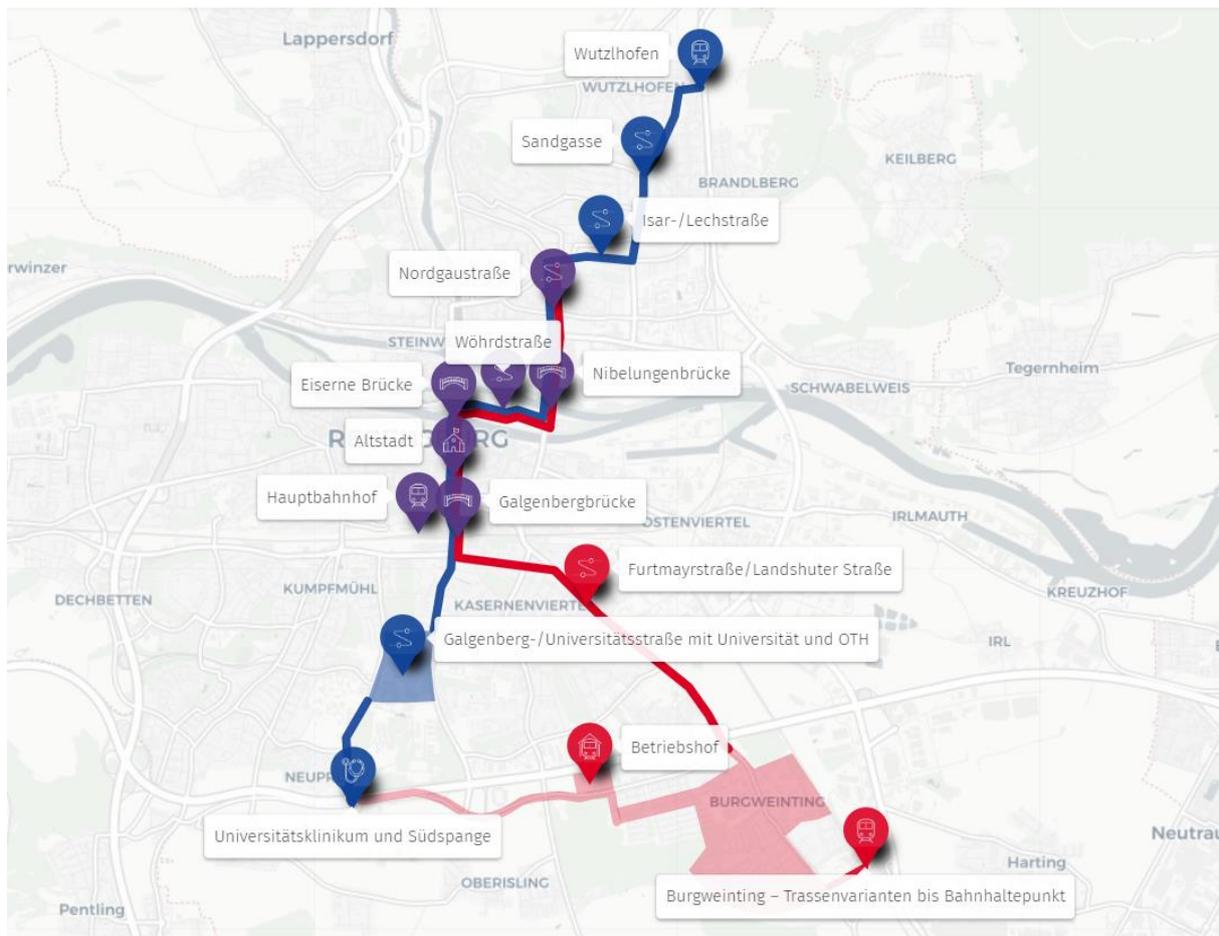


Abbildung: Aktueller Planungsstand Kernnetz der Stadtbahn Regensburg |  
@ OpenStreetMap contributors, © CARTO — © Amt für Stadtbahnneubau

Die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung für das auf diese Weise ermittelte Netz umfasst die potenzialstärksten Linien für die erste Ausbaustufe. Dieses sog. Kernnetz, bestehend aus zwei Linien (Linien A und B) von Nord nach Süd, wird die Endhaltepunkte Burgweinting, Wutzlhofen sowie das Universitätsklinikum über den zentralen Umsteigepunkt am Hauptbahnhof verbinden. Erreicht werden so u. a. die Altstadt, die Universität, die OTH, das DEZ, das ALEX-Center und die Regensburg-Arcaden sowie weitere Ziele (z. B. diverse Schulen oder Kliniken). Es bietet in einer ersten Realisierungsstufe eine bestmögliche Erschließung des Stadtgebietes und sichert kurze Fahrzeiten für einen Großteil der zukünftig den ÖPNV nutzenden Fahrgäste.

Dabei ist gerade die Altstadt wichtiger Einzelhandels- und Dienstleistungsstandort und darüber hinaus sowohl für die Regensburgerinnen und Regensburger als auch für Menschen aus dem Umland ein wichtiges Ziel, z. B. für Freizeitaktivitäten. Mit ihrer oberzentralen Funktion ist die Altstadt im Netz des ÖPNV, des motorisierten Individual- sowie des Radverkehrs bereits heute der wichtigste verkehrliche Zielort. Die Erreichbarkeit des Einzelhandels zu verbessern und die Regensburger Innenstadt in ihrer Attraktivität und Funktion zu stärken, ist u. a. ein Baustein, der mit der Stadtbahn verfolgt wird.

Zwischenzeitlich konnte an der Eisernen Brücke und der Galgenbergbrücke die Tragfähigkeit für die Stadtbahn nachgewiesen werden. Mit der Neugestaltung der Wöhrdstraße und der Einbindung der geplanten Mobilitätsdrehscheibe in ein zentrumnahes P+R-Angebot bieten sich viele Chancen, diesen Straßenzug von Verkehr zu entlasten. Auf der Achse D.-Martin-Luther-Straße – St.-Georgen-Platz werden folglich deutlich weniger Kraftfahrzeuge aufeinander treffen, Verkehrsflächen lassen sich mit der Stadtbahn dann attraktiv und stadtverträglich umgestalten.

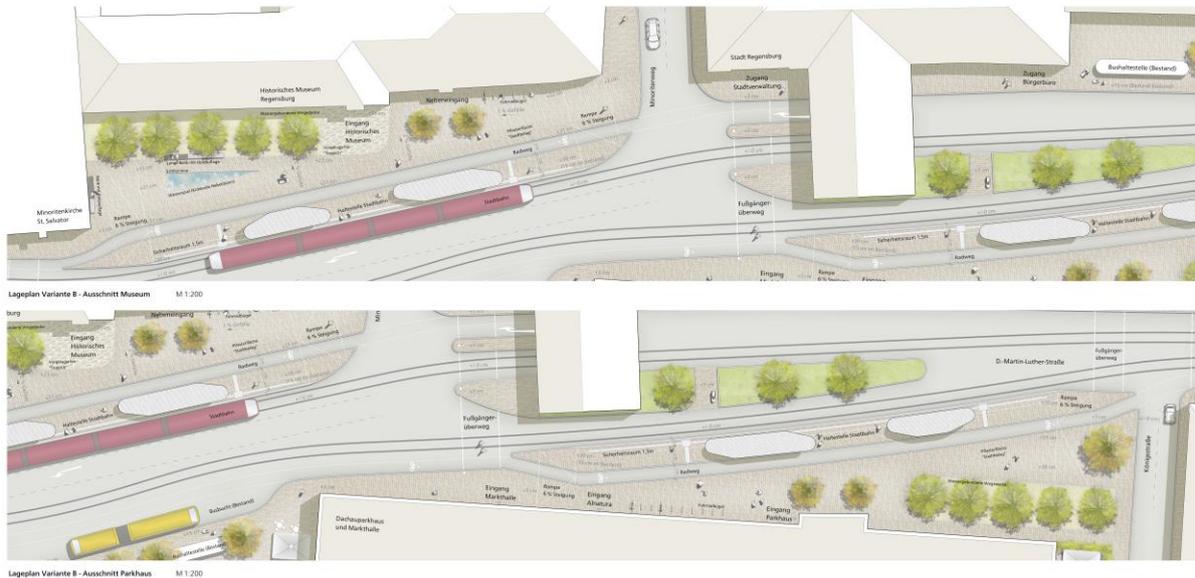


Abbildung: Ideenwettbewerb – Studie zur Integration von innerstädtischen Stadtbahnhaltestellen | Wettbewerbsbeitrag Dömges Architekten AG

### 3. Stadtbahn und Verkehrswende

Straßenbahnen bzw. Stadtbahnen stehen für umweltfreundliche und bewährte E-Mobilität und bieten eine platzsparende Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Soll dem Klimawandel entgegengewirkt werden, braucht es die Verkehrswende, um zukünftig auch im Bereich Verkehr CO<sub>2</sub>-neutral unterwegs zu sein. Im Leitbild Energie und Klima der Stadt wurde ein höherwertiger ÖPNV für Regensburg als Ziel proklamiert. Der Verkehr steht in Deutschland auf Platz drei der für Treibhausgasemissionen verantwortlichen Sektoren und trägt folglich auch erheblich zum Ausstoß von Treibhausgasen bei. Laut Klimaschutzgesetz aus dem Jahr 2019 sollen die Treibhausgasemissionen bis 2025 um insgesamt 65 Prozent gegenüber dem Jahr 1990 reduziert werden. Für den Verkehr ist nahezu eine Halbierung dieser Emissionen vorgesehen.

Die Stadt selbst hat einen eigenen **Klimapakt, den Green Deal Regensburg**, ins Leben gerufen und möchte bereits **bis zum Jahr 2030 die Treibhausgasemissionen um 65 Prozent senken**. Bis 2035 sollen außerdem die Stadtverwaltung, alle städtischen Tochtergesellschaften sowie die Gesamtstadt klimaneutral werden.

Die Modellrechnungen aus der Machbarkeitsstudie zeigen, dass durch die Stadtbahn in einem ersten Schritt insgesamt **bis zu ca. 23.000 Fahrgäste pro Tag neu für den ÖPNV** gewonnen werden. Im Vergleich mit dem ÖPNV-Angebot von 2012 ist dies ein Fahrgastzuwachs von 39 Prozent. Dies bedeutet auch eine Erhöhung des ÖPNV-Anteils beim innerstädtischen Modal-Split von rund 3 Prozent. Die Verschiebung weg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) wirkt sich zwar rechnerisch verhältnismäßig gering aus, Erfahrungen aus anderen Städten zeigen aber, dass die eintretenden Erfolge hinsichtlich des Fahrgastgewinns in der Regel höher ausfallen als vorangehende Modellberechnungen es vermuten lassen.

Entscheidend ist hierbei auch die Gesamtkapazität, die der ÖPNV für den Umstieg vom MIV zum ÖV anbieten und zur Verfügung stellen kann. Gerade angesichts des weiteren Stadtwachstums und der ehrgeizigen Ziele beim Umweltschutz muss Regensburg alles daran setzen, den ÖPNV leistungsfähig auszubauen und mit ihm eine konkurrenzfähige Alternative zum Auto anzubieten.

Setzt man **die über 500.000 täglichen Fahrten und Wege der Regensburgerinnen und Regensburger** in Relation mit den Prozentwerten beim Modal-Split, wird schnell klar, dass selbst geringe Verschiebungen hin zum ÖPNV mehrere tausend Pkw-Fahrten ersetzen. Mit der Stadtbahn, die sicher schneller und bequemer als der Bus unterwegs ist und zudem deutlich mehr Fahrgäste aufnehmen kann, wird ein attraktives, höherwertiges sowie ausbaufähiges, neues Verkehrssystem für den ÖPNV geschaffen.

#### **4. Stadtbahn – Sind Busse eine Alternative?**

Heute liegt die **Beförderungsgeschwindigkeit** im Bussystem, also die Geschwindigkeit, mit der Fahrgäste von A nach B kommen, in Regensburg im Bundesvergleich bei weniger als 18 km/h und damit **im unteren Drittel der Vergleichsbetriebe**. Die Schaffung separater Fahrwege für Busse ist in vielen Bereichen der Stadt nicht möglich. Darüber hinaus würde der Einsatz weiterer, zusätzlicher Busse das System in den nächsten Jahren zunehmend verlangsamen und zu weiteren Behinderungen der Busse untereinander führen.

Ob bei gleichen Bedingungen große Busse bzw. Busbahnen eine Alternative zur Stadtbahn sein können, wurde in der Machbarkeitsstudie, die 2018 dem Stadtrat vorlag, ebenfalls untersucht. Konkret hatte man hier ein sog. BRT-System (Bus Rapid Transit) auf separaten Busspuren mit abgetrenntem Bord betrachtet. Wenn wirklich die gleichen Bedingungen wie für eine Stadtbahn geschaffen werden könnten, lassen sich auch mit diesem System deutlich höhere Beförderungsgeschwindigkeiten im Vergleich zu heute erreichen.

Da aber selbst Großbusse geringere Platzkapazitäten aufweisen, müssten zusätzliche Busse auf der Trasse eingesetzt werden, um die gleiche Fahrgastmenge wie eine Stadtbahn befördern zu können. Beim betrachteten BRT-System stellte sich während der Untersuchungen heraus, dass dieses nicht ausreichend leistungsfähig wäre und die Kapazität für die im Jahr 2030 prognostizierten Fahrgastzahlen nicht ausreichen würde.



Bild: E-Bus von das Stadtwerk.Regensburg auf der Thundorferstraße/Steinerne Brücke |  
@ SMO/Simon Gehr

Dass Linienbusse auch weiterhin eine bedeutende Rolle im Regensburger Stadtverkehr spielen werden, ist unbestritten. Die Stadtbahn soll ab Anfang der 2030er-Jahre sukzessive als schnelles, sicheres, barrierefreies und komfortables System das Rückgrat des ÖPNV bilden. Die dann weitgehend auf E-Busse umgestellte Busflotte übernimmt die Feinerschließung, verkehrt auf neuen Relationen und auch dort, wo Stadtbahnlinien erst perspektivisch eingerichtet werden sollen.

Derzeit erarbeitet die *das Stadtwerk Regensburg.Mobilität* GmbH das Busanpassungsnetz, welches diesen Ansprüchen gerecht wird. Dieses Anpassungsnetz setzt eine Entlastung der Innenstadt von den vielen Bussen voraus und sieht nahezu keine parallel zur Stadtbahn verlaufenden Buslinien vor. Dies gilt auch für die Nibelungenbrücke, auf der mit Ausnahme einzelner Schulbusfahrten keine Linienbusse mehr verkehren sollen. Im künftigen Busnetz sind dann neue Direktverbindungen geplant, die im Laufe des Jahres 2023 vorgestellt werden. So soll der Stadtnorden neue Direktverbindungen in den Stadtwesten erhalten.

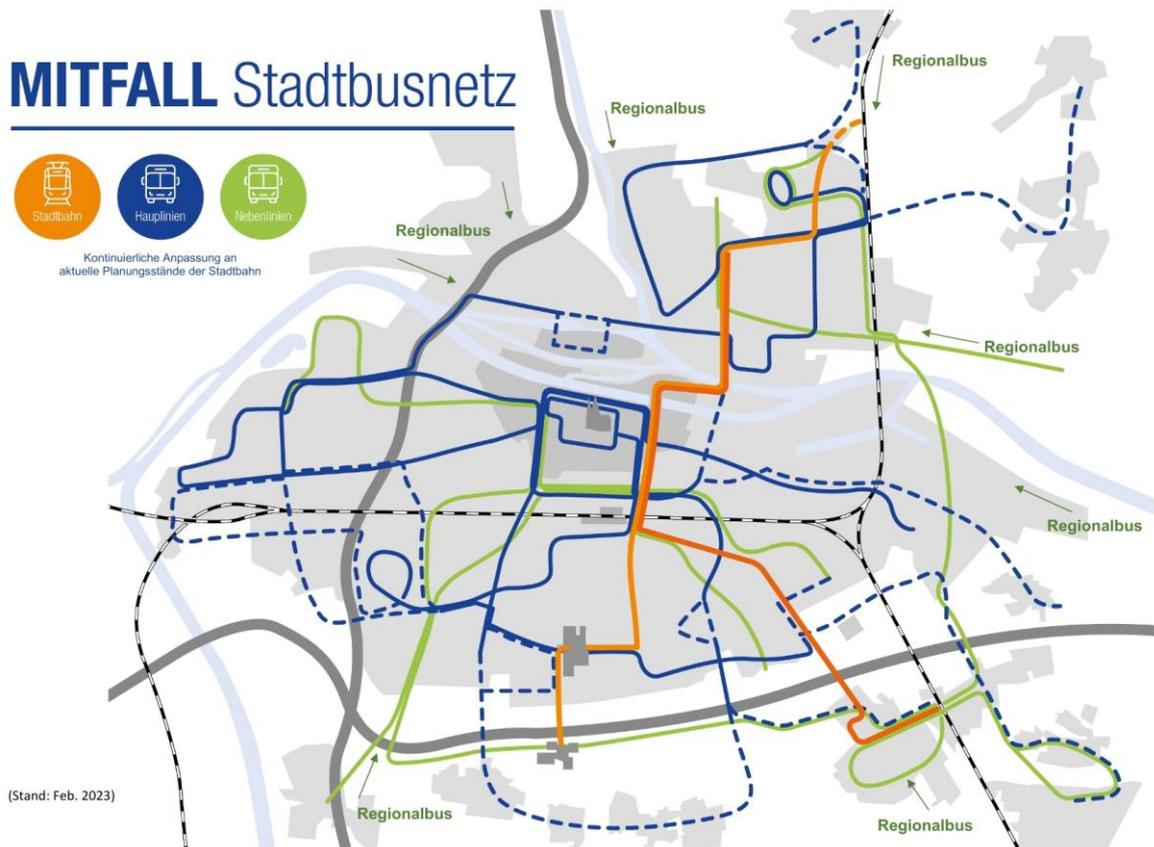


Abbildung: Aktuelle Überlegungen zu den Anpassungen des Stadtbusnetzes mit Stadtbahn (orange), Hauptlinien (blau), Nebenlinien (hellgrün) und Regionalbus-Linien (dunkelgrün), Stand: Februar 2023 | @ SMO/Sandra Schönherr

## 5. Stadtbahn – Pendeln zwischen Stadt und Region

Die Entwicklung der Stadt bleibt nicht auf dem heutigen Niveau stehen. Die Bevölkerung wächst bis 2040 in der Stadt und der Region. Bereits **heute pendeln 80.000 Menschen nach Regensburg ein** und 20.000 aus. Damit werden auch die Pendlerströme zwischen Wohnen und Arbeiten weiterwachsen, diese sollen über ein attraktives Angebot im Umweltverbund aufgenommen werden. In der Regel sind allerdings für Pendler die öffentlichen Verkehrsmittel (Bus, Bahn, Stadtbahn) die einzige Alternative, wenn diese bei ihren täglichen Wegen auf das Auto verzichten möchten. Dafür wird eine leistungsfähige Infrastruktur benötigt, die eine entsprechend starke Nachfrage als Folge haben wird. Hierzu wird künftig ein **S-Bahn ähnliches Angebot auf dem DB-Eisenbahnnetz die Region mit der Stadt verbinden**, Stadtbahn und Bus übernehmen in der Stadt die Funktion der Feinverteilung. Hieraus resultieren Taktverdichtungen bei der Regio-S-Bahn, die eine schnelle Erreichbarkeit des Stadtgebietes von der Region und umgekehrt ermöglichen. In diesem S-Bahn-ähnlichen Netz sind weitere Haltepunkte in der Stadt und der Region geplant.

Darüber hinaus sind weitere Infrastrukturmaßnahmen vorgesehen: So soll auf städtischem Gebiet im Stadtteil Burgweinting die Stadtbahn mit dem Netz der DB verknüpft werden und ein neuer Haltepunkt in Wutzlhofen im Stadtnorden entstehen, an welchem eine Verknüpfung mit der Stadtbahn vorgesehen ist.

Mit der Stadtbahn werden dann Umsteiger aus dem Regionalverkehr der Eisenbahn wesentlich schneller Ziele im Stadtsüden – z. B. das Krankenhaus St. Josef – im Bereich der Landshuter Straße erreichen können. Zur Anbindung der Region soll darüber hinaus das Regionalbusangebot mit dem Stadtbahnnetz verknüpft werden. Diese Verknüpfung mit der Stadtbahn macht es möglich, dass die Busse nicht mehr in solch großer Zahl bis zum Hauptbahnhof weiterfahren und diese Verkehrsräume somit entlastet werden. Regionalbuslinien werden andere, neue Fahrrelationen im Stadtgebiet aufnehmen können oder den Takt von Linien aus und in die Region verdichten. Zwar werden für die Fahrgäste Umstiege notwendig, die Umsteigezeiten sind durch das optimale Zusammenspiel der in dichtem Takt verkehrenden Linien aber jeweils kurz. Auf entsprechenden Komfort und Barrierefreiheit wird im Rahmen der Planungen geachtet.

Stadt und Landkreis arbeiten hier eng zusammen. Dabei geht es zusätzlich auch darum, dass für eine künftige Fortführung der Stadtbahn in den Landkreis planerisch und technisch entsprechende Optionen gesichert werden. Mögliche Erweiterungen der Stadtbahn nach Neutraubling, Lappersdorf und Pentling werden berücksichtigt.

## **6. Stadtbahn für Wutzlhofen und Burgweinting**

Der Stadtbezirk Burgweinting ist ein junger und in den letzten 20 Jahren am stärksten gewachsener Stadtteil Regensburgs mit inzwischen über 10.000 Einwohnern. Die bisherige Buserschließung wird den Bedarfen nicht mehr gerecht. In den städtebaulichen Planungen der 2000er und 2010er Jahre wurden bereits mögliche Stadtbahnführungen mitgedacht und entsprechende Trassen in Bebauungsplänen berücksichtigt (Kirchfeldallee, Bereich Villa Rustica, Friedrich-Viehbacher-Allee).

Der Bereich Wutzlhofen ist perspektivisch ein Stadtraum, der in den nächsten Jahren und Jahrzehnten weiterwachsen wird. Der Regensburg-Plan 2040 geht von einem Wohngebiet nördlich der bestehenden Bebauung an der Frauenzeller Straße aus. Planerisch wird dem bereits durch einen neuen Haltepunkt für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Wutzlhofen Rechnung getragen. Dort sind täglich 2.000 Ein- und Aussteiger am Haltepunkt prognostiziert.

## **7. Wie werden Unternehmen im Stadtgebiet angebunden?**

Der wirtschaftliche Betrieb einer Stadtbahn benötigt eine hohe, über den Tag verteilte Fahrgastnachfrage, die eine kontinuierliche Bedienungsdichte der Linien rechtfertigt. Das Verkehrsaufkommen vieler größerer Unternehmen ist in der Regel stark durch Schichtarbeitszeiten geprägt, die eine über den Tag verteilt hohe Schwankungsbreite der Nachfrage aufweisen. Große Unternehmen im Stadtkosten konnten deshalb in der ersten Ausbaustufe noch nicht in das Stadtbahn-Netz mit einbezogen werden. Hier werden aber Verbesserungen im Linienbusverkehr durch neue Linienführungen geprüft und aktuell bereits konzipiert.

Im Zuge künftiger Netzentwicklungen ist perspektivisch eine Weiterführung der Stadtbahn von Burgweinting nach Neutraubling angedacht, die eine Einbindung der Gewerbegebiete im Stadtkosten sowie des Standorts von BMW und Krones ermöglicht. Mit Ausbau der Linie C im Stadtwesten ergäbe sich bei Fortführung bis zum Donaupark eine Anbindung des Standorts

von Infineon, der hierbei zugleich durch die Verknüpfung am SPNV-Haltepunkt Prüfening attraktiv an das regionale SPNV-Netz angebunden werden könnte. Auch vom derzeit geplanten Endpunkt Wutzlhofen ist es bereits bei der Ausbaustufe des Kernnetzes nur noch ein kurzes Stück bis zum Gewerbegebiet Haslbach, das mit einem Shuttlebusangebot schnell angefahren werden kann.

## **8. Stadtbahn – Investition in die Zukunft**

Die Gesamtkosten für das Stadtbahnprojekt wurden in der Machbarkeitsstudie „Höherwertiges ÖPNV-System für Regensburg“ erstmals ermittelt. Dabei lagen der Studie keine detaillierten Planungen der Verkehrsanlagen zugrunde. Die Kosten wurden daher anhand von Vergleichsprojekten ermittelt. Im Zweifelsfall wurden hierbei stets höhere Werte zugrunde gelegt. Für die Infrastruktur wurden die für die Nutzen-Kosten-Betrachtung relevanten Kostenkomponenten abgeleitet (Fahrwegkosten, Grundstückskosten, Anpassung Anlagen Dritter, Sonderbauten, Planungskosten) und auf dem Preisstand 2016 berechnet (der Preisstand ergibt sich aus der Anforderung der Standardisierten Bewertung). In Summe ergab sich ein Investitionsvolumen für die **Trasseninfrastruktur des Kernnetzes in Höhe von 246 Mio. Euro.**

Im Weiteren wurden Kosten für die Fahrzeugbeschaffung und für den Betriebshof geschätzt: Für die Fahrzeugbeschaffung ergibt sich auf Basis der 2016 üblichen Beschaffungspreise für 25 Fahrzeuge mit 37,5 Metern Fahrzeuglänge ein Gesamtvolumen in Höhe von 57 bis 97 Mio. Euro (zu Fahrzeugausstattung und -technik wurden seinerzeit noch keine Detailfestlegungen getroffen). Beim Betriebshof wurden die Kosten in einem Bereich von 36 bis 79 Mio. Euro angenommen. Üblicherweise werden diese Kosten als jährliche Betriebskosten angesehen und abgeschrieben.

In Summe ergibt sich bzgl. der Gesamtkosten des Stadtbahnprojekts ein Bereich zwischen 303,5 Mio. bis 456,5 Mio. Euro. Über diese Kosten wurde der Ausschuss (Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen) am 31.01.2017 in einem Zwischenbericht zur Studie informiert. Auf Basis der Kostenwerte wurde anschließend die Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt, deren Ergebnisse dem Ausschuss am 17.10.2017 vorgestellt wurden.

## GUT ZU WISSEN

Der Bund unterstützt Kommunen beim Auf- bzw. Neubau einer schienengebundenen Verkehrsinfrastruktur für Straßen- bzw. Stadtbahnen oder U-Bahnen. Auf Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) – im Jahr 2020 neu gefasst – werden Bestrebungen nach einer Verkehrswende und die Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs bei großen Vorhaben gefördert. Um die Sinnhaftigkeit von Projekten einschätzen und damit die Fördermittel zielgerichtet vergeben zu können, ist vom Vorhabenträger, also der Stadt, eine Nutzen-Kosten-Untersuchung nach dem vom Bund festgelegten Verfahren der Standardisierten Bewertung vorzulegen. Bei Nachweis eines Nutzen-Kosten-Quotienten von  $>1$  übernimmt der Bund für den Bau der Infrastruktur im öffentlichen Raum 75 Prozent der förderfähigen Kosten, weitere 15 Prozent stellt der Freistaat Bayern in Aussicht. Damit beträgt die Förderung der Infrastruktur im öffentlichen Raum bis zu 90 Prozent. Die Zugangsbedingungen zu Fördermitteln wurden seitens des Bundes vereinfacht. Weggefallen ist z. B. die Vorgabe, dass nur Abschnitte mit unabhängigem Gleiskörper eine Bundesförderung erhalten.

**Fahrzeuge und Betriebshof** werden ausschließlich über Landesmittel bezuschusst. Dieser Bezuschussung liegt die Richtlinie für Zuwendungen im ÖPNV zugrunde, wonach für Betriebshöfe aktuell eine Förderquote von bis zu 50 Prozent und für Fahrzeuge von 25 Prozent möglich ist.

Bei Projektrealisierung werden inzwischen – auch rückwirkend – die Planungskosten der Stadt in Form eines 10-prozentigen Pauschalbetrags durch den Bund zum Teil erstattet.

Des Weiteren besteht für die gestalterische Aufwertung von Platzbereichen, die im Umfeld der Trasse neu geordnet bzw. aufgewertet werden sollen, die Möglichkeit, vom Land Fördermittel nach dem Städtebauförderungsgesetz in Anspruch zu nehmen.

Aktuellere Zahlen zu den Projektkosten werden mit Abschluss der derzeit laufenden Masterplanung vorliegen, deren Ergebnis für Ende 2023 vorgesehen ist. Im Masterplan werden die Verkehrsanlagen sowie die Ingenieurbauwerke bis zur Leistungsphase 2 nach HOAI – also als sog. **Vorentwurf** – geplant. Grundlage für die Ermittlung der Kosten für die Infrastruktur ist die DIN 276, nach der die Kosten nach den dort definierten Kostengruppen erfasst werden. Mit der Vorentwurfsplanung ist eine sog. Kostenschätzung möglich, die auf den bis dahin erreichten, konkreten Planungsstand aufsetzt. Der Planungsstand berücksichtigt die dann bekannten Trassenführungen sowie die Kosten für die Anpassung bzw. Ertüchtigung von Ingenieurbauwerken (z. B. Brücken). Auch die Kostenschätzung ist noch mit einer Kostenunsicherheit von +/- 30 Prozent behaftet. Die Kostensicherheit nimmt im Zuge der weiteren Planungsphasen und bei weiterer Detaillierung zu.

Parallel zur Infrastruktur werden durch die *das Stadtwerk Regensburg.Mobilität* GmbH bis Ende 2023 auch die Kosten der Fahrzeugbeschaffung und die Kosten des Betriebshofes (Hochbaumaßnahme) auf Basis des bis dahin vorliegenden Planungsstandes ermittelt bzw. aktualisiert.

## 9. Stadtbahn: Mobilität für alle – Inklusion, Integration, Teilhabe

### GUT ZU WISSEN

Im Jahr 2022 lebten in der Stadt Regensburg knapp 24.000 Menschen mit einer anerkannten Behinderung. Davon rund 16.000 schwerbehinderte Menschen mit einem Grad der Behinderung von mindestens 50 Prozent. Das bedeutet, dass jede/jeder siebte Einwohner/in im Alltagsleben mit Einschränkungen jedweder Art zurechtkommen muss.

Die Stadtbahn ist das Mobilitätsangebot für alle Bürgerinnen und Bürger und damit „inklusiv“. Sie bietet selbstbestimmte Mobilität, die eine gleichberechtigte Teilhabe am stadtgesehlichen Leben eröffnet. Die Spurführung der Stadtbahn macht es möglich, Haltestellen und Fahrzeuge so aufeinander abzustimmen, dass der Übergang barrierefrei möglich ist und allen Fahrgästen eine zuverlässige und sichere Ein- und Ausstiegssituation bietet. Von besonderer Bedeutung ist dieser sichere Zustieg sowohl für ältere und mobilitätseingeschränkte Fahrgäste als auch für Fahrgäste mit Kinderwägen, Rollstühlen, Rollatoren und Fahrrädern.

Dabei geht es weniger um die Frage, ob es zu Umstiegen kommt, sondern vielmehr darum, wie diese Umstiege ausgebildet und in welchem Takt diese angeboten werden. In allen anderen Städten mit Tram, Stadt- oder U-Bahn wird ein Umsteigen als ganz normal betrachtet. Die Forderungen zielen aber darauf ab, dass diese Umstiege möglichst barrierefrei und komfortabel ausgestaltet sind. Hierzu gehören Rampen, um die Warteflächen zu erreichen, Wetterschutz und möglichst geringe Spaltbreiten, um ins Fahrzeug zu gelangen. Das Regensburger Stadtbahnfahrzeug wird mit großzügigen Multifunktionsbereichen weit mehr Platz bieten, als dies Busse leisten können.

Die Umstiege zwischen der Stadtbahn und dem Bus werden barrierefrei hergestellt. Dies ist in vielen Großstädten auch heute schon Standard. Künftig werden viele Menschen ihre persönliche Wegekette z. B. per App planen und so die schnellste Verbindung mit den entsprechenden Verkehrsmitteln inklusive der Umstiege nutzen.

## GUT ZU WISSEN

Bereits heute steigen die Fahrgäste des Regensburger Verkehrsverbundes bzw. auch die Nutzerinnen und Nutzer des städtischen ÖPNV um. Viele von der Bahn in den Bus, aber auch von Bus zu Bus. Die Zahl der Kundinnen und Kunden, die von Bus zu Bus umsteigen, beläuft sich nach Daten der SMO auf ca. 40 Prozent. D. h. von den **rund 100.000 Fahrgästen wechseln 40.000 Menschen täglich bei ihrer Fahrt im ÖPNV die Buslinie**, um ihr Ziel zu erreichen. Dabei ist es für Linienbusse nicht immer möglich, unmittelbar am Bussteig anzufahren, da z. B. widerrechtlich haltende Fahrzeuge dies verhindern.