

Stadtbahnprojekt Regensburg

Stefan Aumüller, Februar 2024





Grundsätzliches Problem

80.000 Einpendler und
22.000 Auspendler

47.000 Binnenpendler



Stärke der Schiene

Höherwertiger ÖPNV

- Unterirdisch (U-Bahn)
- Längere Strecken (S-Bahn)
- Wird als attraktiv empfunden
- Hohe Kapazität
- Schnelligkeit



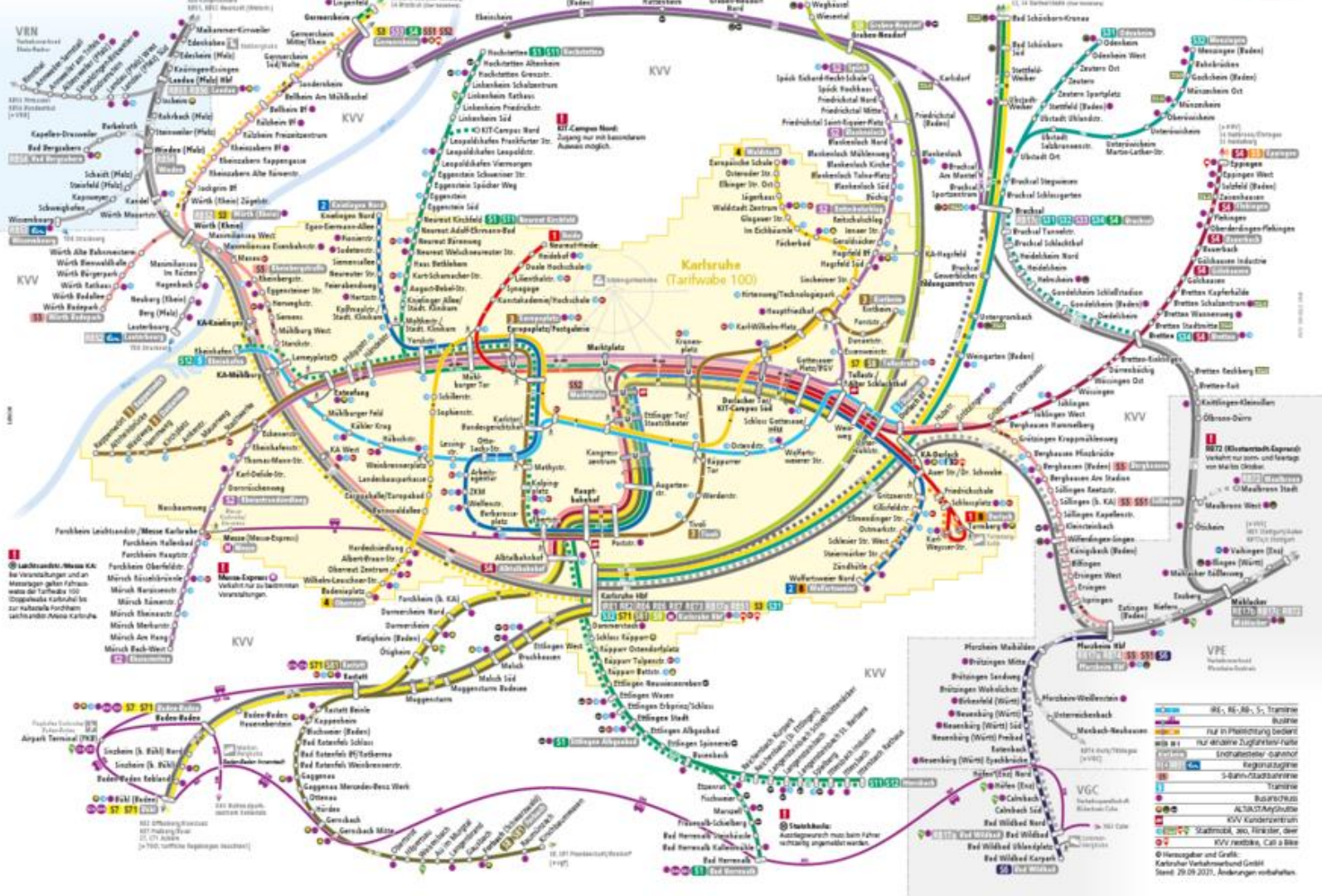
Positive Beispiele:

Montpellier

275.000 Einwohner
(inkl. Vororte 400.000)

60 km Streckennetz

Liniennetzplan

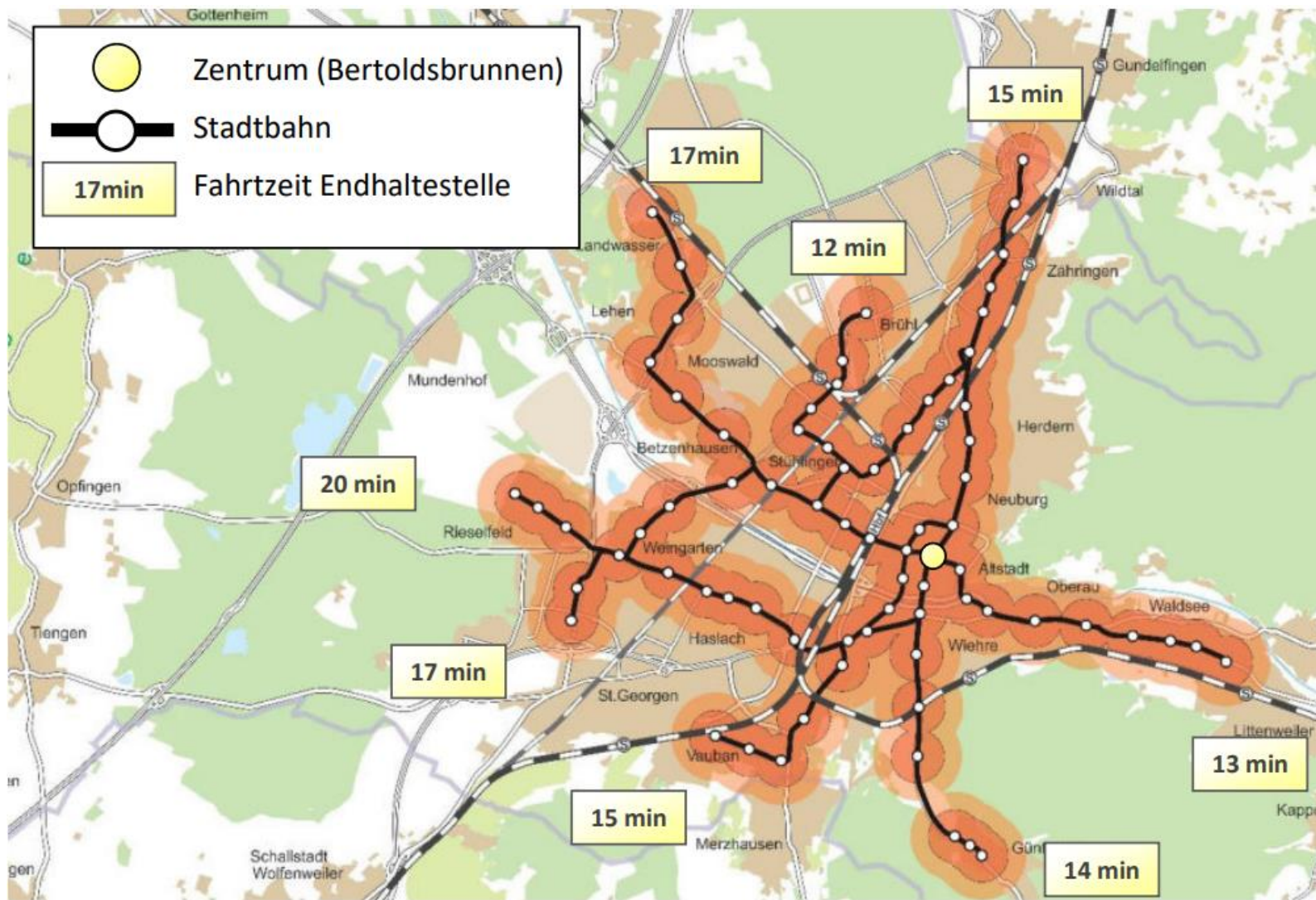


Positive Beispiele:

Karlsruhe

300.000 Einwohner

503,6 km Streckennetz

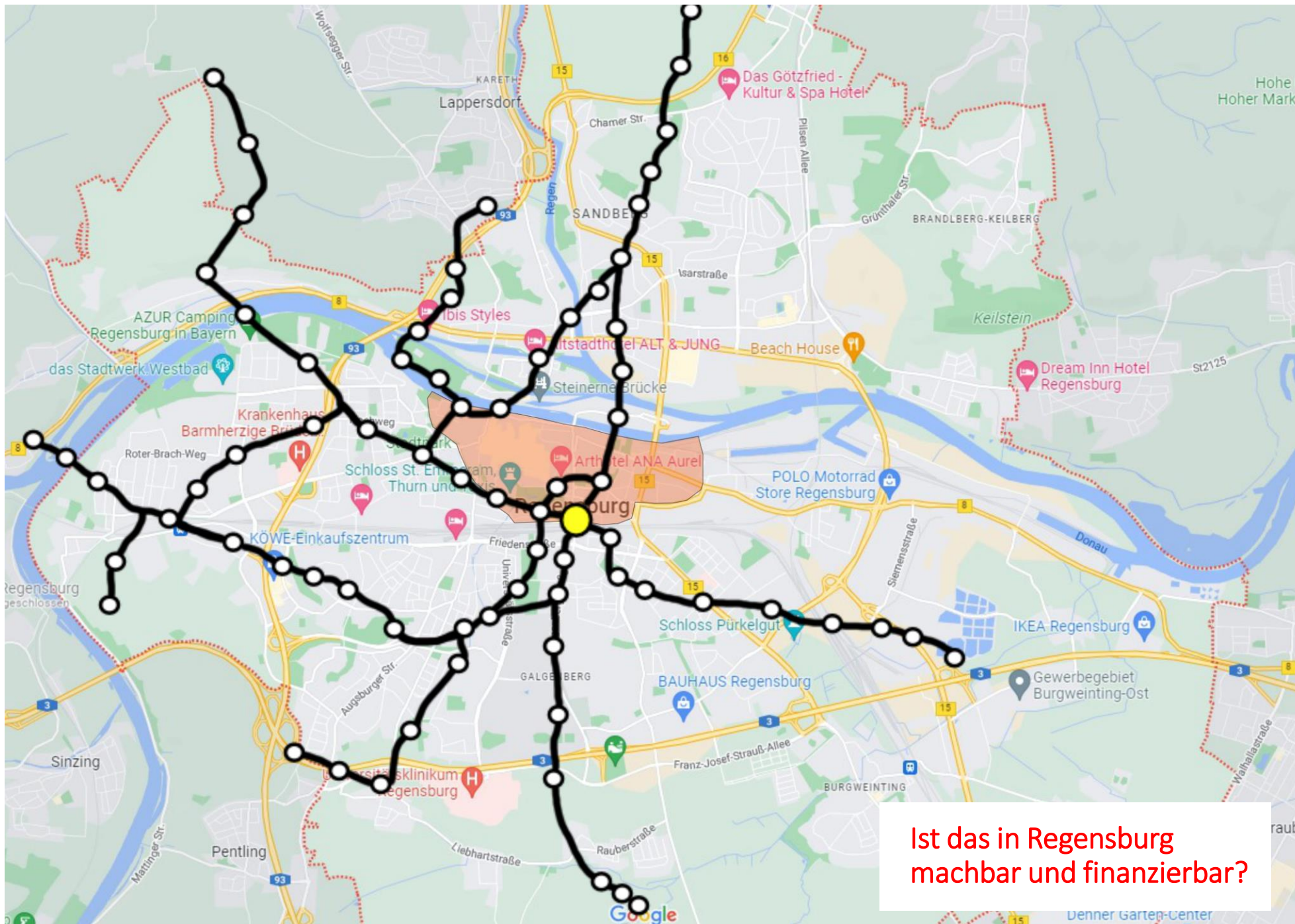


Positive Beispiele:

Freiburg – Ein Traum

235.000 Einwohner

44 km Streckennetz



Ist das in Regensburg machbar und finanzierbar?

Stadtbahn in den Landkreis in alle vier Himmelsrichtungen

„Das relativ **große Netz mit 5 Linien ... Gesamtlänge von 109 km neu gebauter Stadtbahnstrecke** und **39,1 km auf dem DB Netz.**

Die **Außenäste der Stadtbahnstrecken weisen niedrige bis sehr niedrige Fahrgastzahlen ...** Aufgrund der **relativ geringen verkehrlichen Wirkungen des „Stadtbahnmax-Konzeptes“ ...**

Für das **reduzierte Stadtbahn-Konzept ... Die Streckennetzlänge erreicht 17,9km.“**



Landkreis
Regensburg

Landkreis sieht das Projekt kritisch

„Langfristig ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis für **Verlängerungen** nach **Obertraubling**, nach **Barbing**, über **Neukareth** bis nach **Oppersdorf-Süd**, nach **Wenzenbach** bzw. **Bernhardswald** und nach **Kneiting** unter den angenommenen Rahmenbedingungen aus heutiger Sicht **negativ zu beurteilen.**“

Beschlussvorschlag Sachstand Voruntersuchung Stadtbahn in den
Landkreis, 30. 09. 2019

Unterschiedliche Bahnsteighöhen

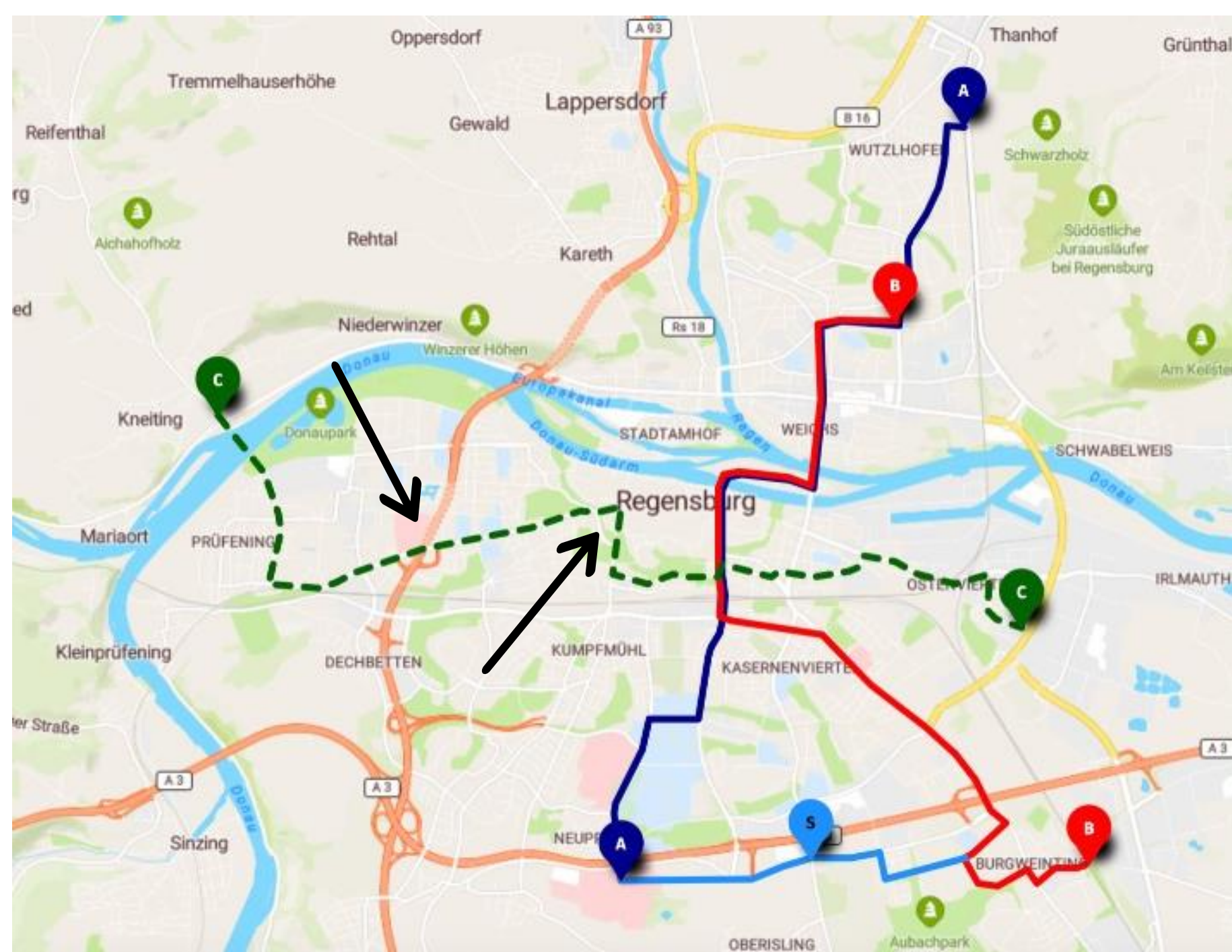
Stadtbahn auf DB-Gleisen

Ausschlußkriterien:

- Die unterschiedlichen **Bahnsteighöhen** der Niederflur-Straßenbahn mit 30 cm und der DB mit 55-76 cm sind nicht kompatibel
- **Gewichtsprobleme** wegen Akku und Steilstreckenausrüstung
- **kein Platz für 15kV Bahnausrüstung** in Niederflurfahrzeugen
- **Regensburg hat nur stark belastete Hauptbahnen**, Regionalstadtbahnen fahren nur auf Nebenbahnen
- **Geschwindigkeit** DB = 160 km/h, Bremsklotz Tram = 70 km/h
- **keine Fahrzeuge am Markt** (für Akku+750V+15kV+Niederflur)

Es wird keine Niederflurstraßenbahn auf DB-Gleisen fahren.





West-Ost-Trasse?

- Krankenhaus Barmherzige Brüder
- Bismarckplatz/ Arnulfsplatz



Städtisches Busnetz: **330 km**

Stadtbahn: **14,5 km**

Fahrrad Wutzlhofen-Uniklinik = 36 Minuten
Fahrrad Uniklinik-Wutzlhofen = 31 Minuten
Stadtbahn = 24 Minuten

Fahrrad Wutzlhofen-Burgweinting = 30 Minuten
Stadtbahn = 22 Minuten

Fahrrad: Google Maps-Daten inkl. Zeitverlust durch Ampeln (nicht E-Bike)



73 % aller Wege der
Regensburger sind
kürzer als
5 Kilometer!

Quelle: Mittelbayerische Zeitung vom Freitag, 5. 8. 2022;
Artikel: „Verschläft Regensburg die Verkehrswende?“



Nochmal: Grundsätzliches Problem

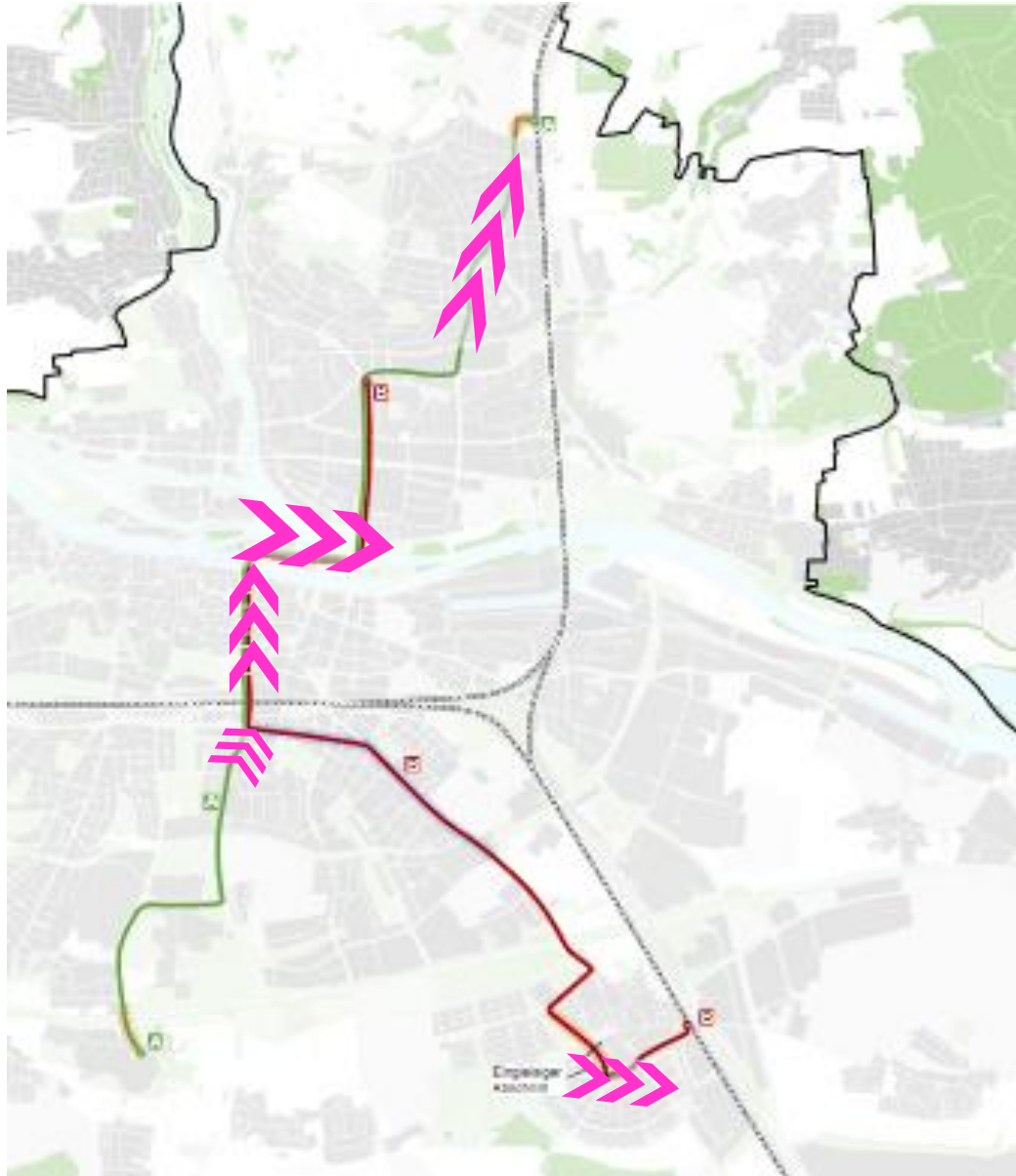
80.000 Einpendler und
22.000 Auspendler

47.000 Binnenpendler



Schlechte Erreichbarkeit des Endpunkts Wutzlhofen

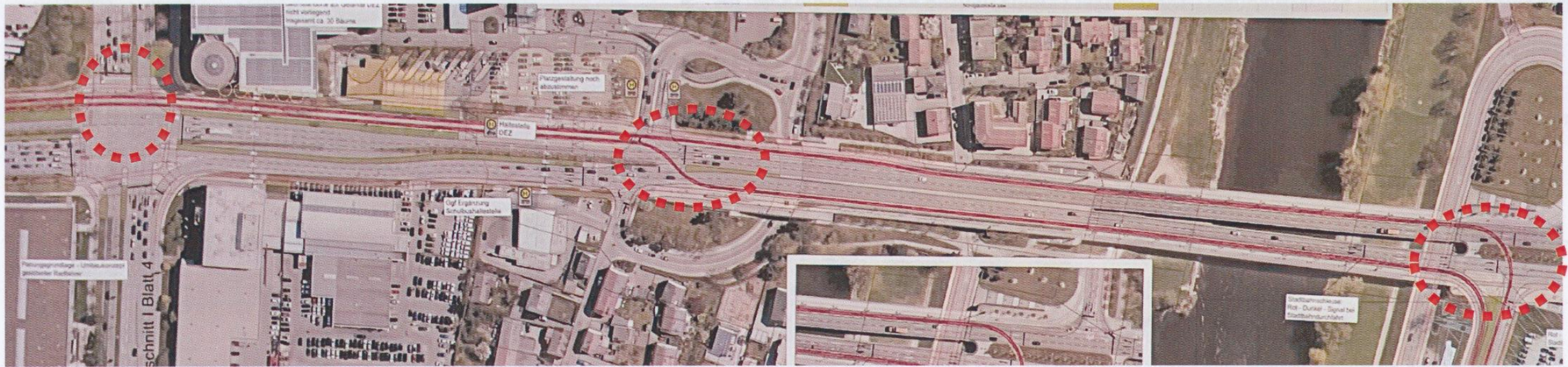
- Nicht attraktiv für Pendler
- Größe des Pendlerparkhauses?



Problem bei Störung auf der Strecke

➤➤➤ Strecken mit Mischverkehr:

- Wutzlhofen bis Brandlberger Straße
- Gesamte Wöhrdstraße (2 Bahnen im 2,5-Minuten-Takt)
- Abschnittsweise in der D. Martin-Luther-Straße
- Galgenberg
- Burgweinting



Quelle: Stadtbahnplanungsamt / eigene Grafik

Kreuzungssituation

Nordgastraße / Frankenstraße

Nibelungenbrücke

Wöhrdstraße

Es fährt somit

- Alle 2,5 Minuten eine Linie in eine Richtung
- Damit alle 1,25 Minuten (75 Sek.) eine Linie entweder in die eine oder andere Richtung
- Der Verkehr wird dadurch in jeder Richtung alle 75 Sek. für ca. 40 Sek. gestoppt



Komplette Neugestaltung der Trassenführung notwendig

- Von Hauswand zu Hauswand
- Verlust von Radwegen, Autofahrbahnen, Grünflächen, Parkplätzen und Fußwegen wahrscheinlich
- Jahrelange Dauerbaustellen



Nachhaltigkeit

Durch eine Stadtbahn kann Regensburg jährlich **3.700 Tonnen CO₂** einsparen.

Der Bau des Gleiskörpers setzt **146.000 Tonnen CO₂** frei.

-> Es dauert **40 Jahre**, bis der CO₂-Berg durch den Stadtbahnbau wieder abgetragen ist.

Quelle und Berechnung hierzu: <https://www.youtube.com/watch?v=feUJmi0e5T0>

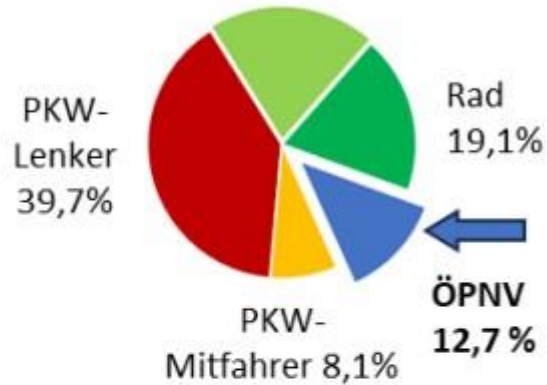
Zusätzlicher Flächenverbrauch durch neuen/zusätzlichen Betriebshof



Quell-Zielverkehr Stadt

2030 ohne

Fuß 20,4%

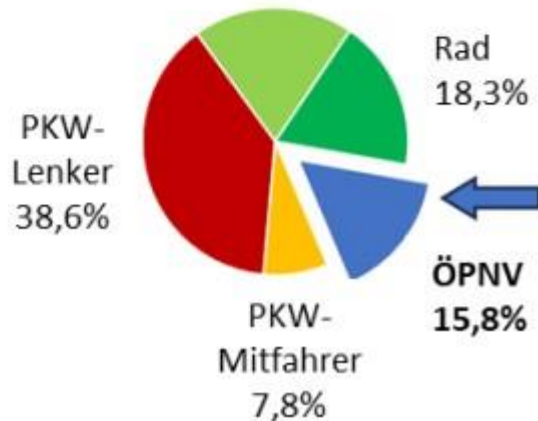


Effizienz?

Binnenverkehr Stadt

2030 mit

Fuß 19,5%



Mit Stadtbahn

+3,1% Zuwachs im ÖPNV

Davon nach dieser Prognose:

0,9% von den Fußgängern

0,8% von den Radfahrern

0,3% von den Mitfahrern

1,1% von den PKW-Lenkern

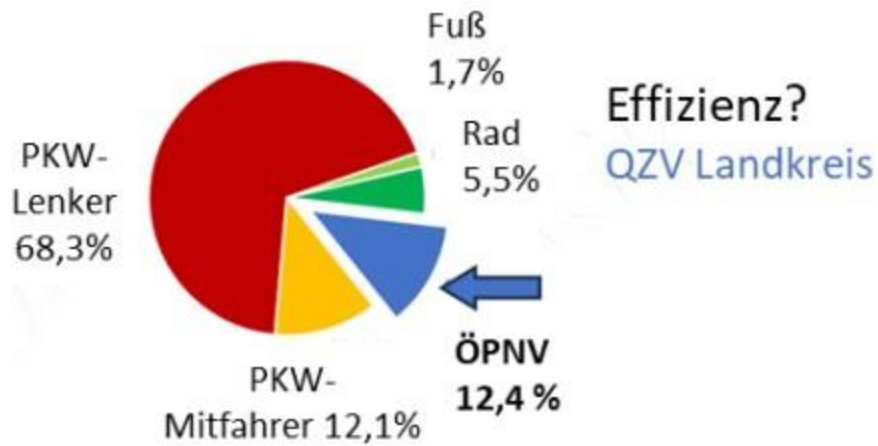
Mangelnde Effizienz

Verkehrsmittelwahl

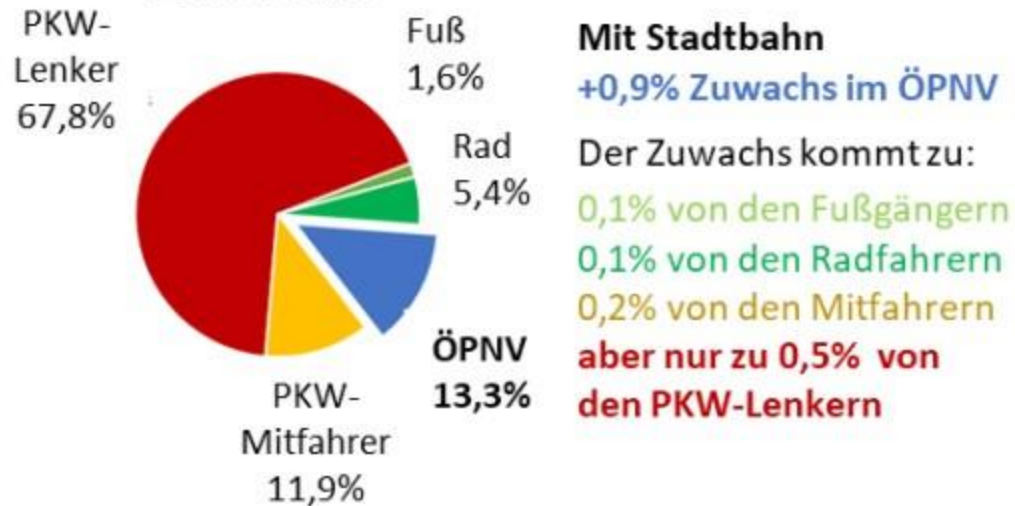
Entwicklung des Binnenverkehrs (BV)

Quell-Zielverkehr Landkreis

2030 ohne



2030 mit



Mangelnde Effizienz

Verkehrsmittelwahl

Entwicklung des
Landkreisverkehrs in die
Stadt (**QZV**)



Kosten

Investitionskosten von 500 Mio. €
für 14,5 km Streckenlänge

wobei 250 Mio. € mit ca. 81%
bezuschusst werden

Kostenschätzung von 2016

Baukostenindex 2016 – Ende 2022 **+ 61%**

Angenommener Zinssatz 1,7% - aktuell **4,25%**

Durchsetzbarkeit

- Bürgerentscheid 2020 in Wiesbaden mit 62% Ablehnung
Geplantes Streckennetz 40 km!!
- Bürgerentscheid 2021 in der Studentenstadt Tübingen abgelehnt
- www.gleisfrei-regensburg.de





Alternativen

- Eigene Spuren für E-Busse
- Mitfahrgelegenheiten und Carsharing (Blue Lane)
- E-Bikes, Rad-Schnellstrecke
- Autonome Kleinbusse in der Zukunft?
- Robo-Taxis in Hamburg von VW
- Seilbahn?

Straßenbahnen können sinnvoll sein, aber nicht für Regensburg

