

## **Initiativantrag/Resolution: Am 09. Juni starten wir mit der Zukunft.**

### **JA zur Stadtbahn!**

Regensburg ist eine einzigartige Stadt. Mit der Verbindung ihrer jahrhundertealten Tradition samt zwei UNESCO-Weltkulturerbetiteln auf der einen Seite und ihrer modernen Wirtschaft und Infrastruktur auf der anderen Seite ist Regensburg eine schöne und zugleich lebenswerte Stadt. Damit das jedoch auch so bleibt, dürfen wir uns nicht mit dem Gestern zufriedengeben, sondern müssen an das Morgen denken. Eine lebenswerte Zukunft, mit guten Arbeitsplätzen eingebettet in eine moderne Infrastruktur und eine intakte Umwelt, kommt nicht von allein. Dafür müssen die richtigen Weichen gestellt werden.

Es war unter anderem die Regensburger Sozialdemokratie, die seit dem Wahlerfolg 2014 das Projekt Stadtbahn mutig vorangetrieben hat. Mit der Regensburger Sozialdemokratie an der Stadtspitze, wurde ein Stadtbahnamt eingeführt und das Projekt in die Planung gegeben. Es war unter anderem die Regensburger Sozialdemokratie, die sich dem Dialog mit den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern gestellt hat und berechtigte Anliegen in den Planungsprozess aufgenommen hat. Und es ist die Regensburger Sozialdemokratie, die ihrer politischen Verantwortung gerecht wird und ein Verkehrsprojekt realisieren möchte, das sich der städtischen Verantwortung einer klimagerechten Zukunft annimmt und mit der Stadtbahn gleichzeitig eine effiziente, schnelle und moderne Lösung auf die Beine stellt. Mit den Menschen und für die Menschen in unserer Stadt.

### **Die Stadtbahn ist schnell und effektiv**

Unsere Stadt wächst. Ebenso verhält es sich mit dem Mobilitätsbedarf und dem daraus entstehenden Verkehr. Bereits jetzt gelangt das bestehende ÖPNV-Angebot an seine Grenzen. Eine weitere Verdichtung des Busangebots ist kaum mehr möglich. Zwischenzeitlich zeigt sich, dass die Beförderungsgeschwindigkeit der städtischen Linienbusse in den letzten Jahren immer weiter abgenommen hat. 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.

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. 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 sogenannte 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 sogenannten Umweltverbundes auf 70 Prozent gesteigert werden. Die Stadtbahn spielt hierbei eine entscheidende Rolle.

Die Stadtbahn fährt auf ihren zwei Linien größtenteils auf einer eigenen Spur und wird mit einer eigenen Schaltung durch die Stadt geführt. Mehr Menschen können somit in kürzerer Zeit transportiert werden. Und das ist angesichts einer wachsenden Region zwingend notwendig. Eine Stadtbahn stellt eine Optimierung des Platzbedarfs im Straßenraum dar, denn bei gleicher Fahrgastzahl nimmt sie wesentlich weniger Platz in Anspruch als eine Abwicklung des Verkehrs mit Pkw oder Bussen. Hierdurch kann der Verkehr effektiver rollen und Staus werden nachweislich reduziert.

	KÜNFTIGES BUSNETZ IN REGENSBURG*		
	IST-Zustand	MIT Stadtbahn	OHNE Stadtbahn
<b>Fahrzeiten zwischen</b>			
Alex-Center – Universität	21 Min.	16 Min.	22 Min.
Burgweinting/BUZ – Dachauplatz	17 Min.	14 Min.	21 Min.
KH St. Josef – Westbad	32 Min.	27 Min.	34 Min.
Lilienthalstraße – Zuckerfabrikstraße	33 Min.	23 Min.	33 Min.
<b>Benötigte Fahrzeuganzahl</b>			
<b>Busse</b> Kapazität: 100 Fahrgäste   Lebensdauer: ca. 10 Jahre Zugänglichkeit: barrierearm   2 Rollstuhlplätze	136	130	202
<b>Stadtbahnen</b> Kapazität: 300 Fahrgäste   Lebensdauer: ca. 30 Jahre Zugänglichkeit: 100% barrierefrei   4 Rollstuhlplätze	---	24	---
<b>Benötigtes Fahrpersonal</b>	350	385	505

\* Prognose für 2035. Zugrundegelegt ist das zu erwartende erhöhte Verkehrsaufkommen

Abbildung 1 Quelle: Stadt Regensburg

## **Die Stadtbahn ist gerecht**

Viele Menschen in unserer Stadt verdienen leider noch immer zu wenig. Durch den schlechteren Zugang zu Geld und damit auch Zeit sind sie stärker auf günstigen und schnellen ÖPNV angewiesen. SPD-Projekte wie ÖPNV-Vergünstigungen für Inhaberinnen des Stadtpasses unterstützen hier bereits heute.

Durch die Führung der Stadtbahn auf Schienen ist ein barrierefreier Ein- und Ausstieg möglich. Anders als bei Bussen ist hier keine Rampe notwendig. Das ist gelebte Inklusion von Personen mit Behinderung und älteren Menschen. Zudem werden unsere Straßen entlastet, es gibt weniger Stau, Verkehrslärm und Parkdruck. Davon profitieren auch alle, die an den Straßen wohnen, und alle, die in Regensburg nicht mit den „Öffentlichen“ fahren können und auf das Auto angewiesen sind: Denn sie stehen dann weniger im Stau.

Inklusiver Verkehr ist stets auch fehlerfreundlicher Verkehr und wichtig für Menschen, die nicht, noch nicht oder nicht mehr schnell laufen können oder nicht gut sehen oder hören. Eine Straßenbahn ist in vielerlei Hinsicht fehlerfreundlich: Durch ihre enge Taktung ist es nicht so schlimm, wenn man sie verpasst, und anhand der eindeutigen Strecke mit ihren Schienen ist auch für Kinder gut erkennbar, wo sie herkommt und wo sie hinfährt. Sie bewegt sich ruhiger als ein Bus und bremst sanfter. Der tiefe Einstieg ist für Rollatoren, Kinderwagen, Fahrräder oder auch Fahrradanhänger einfach, und die Stadtbahn bietet reichlich Raum. Die Stadtbahn ist inklusiv auch für das vom Regen überraschte Kind mit seinem Fahrrad oder Tretroller auf dem Heimweg von der Schule, die Rollstuhlfahrerin mit Hund oder die Rentnerin mit Einkaufstrolley.

## **Die Stadtbahn ist lebenswert**

Die Stadtbahn steht für umweltfreundliche und bewährte E-Mobilität und bietet 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.

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 eine Erhöhung des ÖPNV-Anteils im Modal Split auf bis zu 15% möglich ist. Die Werte wurden grundsätzlich auch durch die erneute Berechnung nach Vorliegen der Planung bestätigt. Die Verschiebung weg vom motorisierten Individualverkehr wirkt sich zwar rechnerisch damit 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 Auto zum ÖPNV anbieten und zur Verfügung stellen kann. Gerade angesichts des weiteren Stadtwachstums und der ehrgeizigen Ziele beim Umweltschutz muss Regensburg alles daransetzen, 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 zu 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.

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

Dadurch gewinnt unsere Stadt auch an 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.

Kein Holpern über Bodenunebenheiten, kein merkliches Vibrieren und keine plötzlichen Lenkbewegungen. Durch die Führung der Stadtbahn auf Schienen ist die Fahrt angenehm und leise. Studien bestätigen eine höhere Nutzungsbereitschaft von Straßenbahnsystemen aufgrund des Komfortbonus.

Beispiele zu Fahrgastzahlen vor und nach  
Straßenbahneinführung bzw.-verlängerung:

Luxemburg: **+73%** (in 3 Jahren)

München: **+120%** (in 10 Jahren)

Strasbourg: **+46%** (in 9 Jahren)

## **Die Stadtbahn ist kosteneffizient**

Die geschätzten Gesamtkosten der Stadtbahn liegen nach heutigen Preisen bei ca. 880 Mio. Euro. Hochgerechnet auf das Jahr 2030 entspricht das ca. 1,2 Milliarden Euro. Die Gesamtförderquote für Planung und Umsetzung liegt derzeit bei über 60%. Es ergibt sich ein rechnerischer Eigenanteil der Stadt Regensburg in Höhe von ca. 334 Mio. Euro (Preisstand 2023). Hochgerechnet auf die Ausführungszeit ab 2030 ergeben sich ca. 464 Mio. Euro.

Die Stadtbahneinführung wird zunächst deutlich höhere Investitionskosten als eine reine E-Busflotte auslösen, die Stadtbahn lässt sich dafür aber kostengünstiger betreiben. Über einen langen Betrachtungszeitraum sind die Gesamtkosten sowohl der Stadtbahn als auch einer reinen E-Busflotte hoch.

Aus einem Euro Investition in die Stadtbahn ergibt sich ein Nutzen von 1,54 Euro. Ein phänomenaler Wert! Dieses Ergebnis ist eine eindeutige Empfehlung für die Stadtbahn. Andere Städte in Deutschland, die einen Neubau oder eine Verlängerung der Stadtbahn geprüft haben, kommen auf einen deutlich geringeren Wert. Das ist eine eindeutige Empfehlung pro Stadtbahn.

## **Die Stadtbahn ist ein Wachstumsmotor**

Die geplante Stadtbahn wäre die neue Lebensader für Regensburg. Sie wird unsere Hochschulen, das Uniklinikum, die Wirtschaftscluster, Handelszentren, Mobilitätsdrehscheiben, große Stadtteile und unsere Altstadt schnell und kapazitätsstark anbinden. Zudem schafft die Stadtbahn viel Platz im Stadtraum, den wir für andere Dinge nutzen können.

Entlang der Stadtbahnlinien sind in Zukunft mehrere Entwicklungsachsen angedacht, an denen weitere Wohnungen, Gewerbe-, Freizeit- und Kultureinrichtungen geschaffen werden sollen. Das sorgt dafür, dass unsere Stadt auch in Zukunft leistungsstark und lebenswert bleibt.

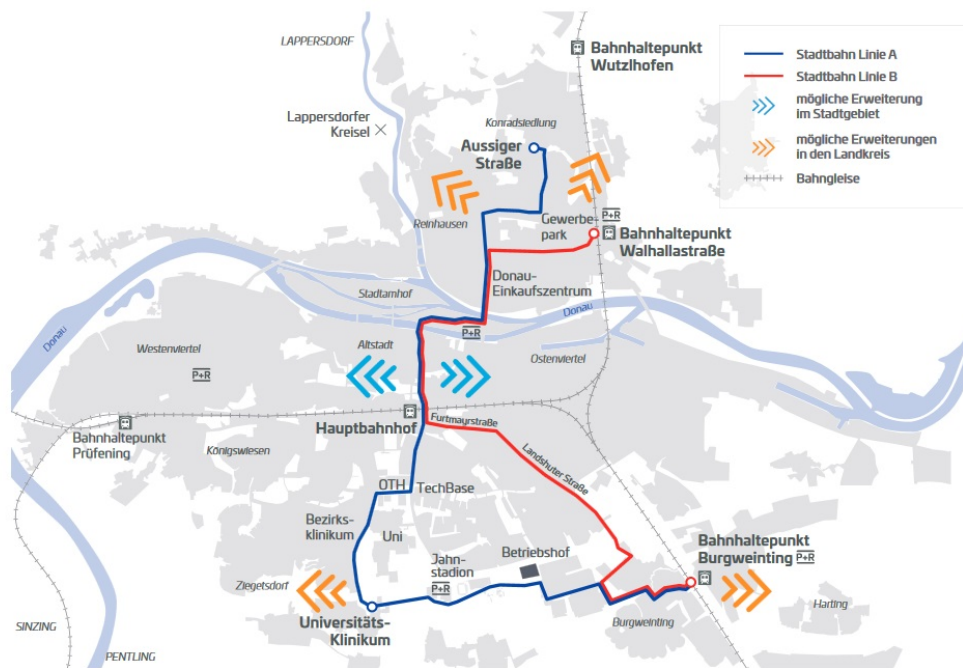


Abbildung 2 Quelle: Stadt Regensburg

## Die Stadtbahn ist für die gesamte Stadt da

Es profitieren nicht nur die Stadtteile, die mit den Linien A und B an die Stadtbahn angebunden werden. Viele Busse, die derzeit auf diesen Strecken verkehren, werden dann an anderen Stellen im Stadtgebiet eingesetzt. So entstehen auch dort neue, schnelle Verbindungen, wo (noch) keine Stadtbahn fährt. Zudem profitieren natürlich auch alle Regensburgerinnen und Regensburger von einem klimafreundlichen, kapazitätsstarken und schnellen ÖPNV, der die Stadtentwicklung nachhaltig vorantreibt.

Sobald die Stadtbahn in Betrieb ist und sich bewährt, sind weitere Netzverlängerungen und neue Linien leichter umzusetzen. Die Stadt Regensburg hat bereits weitsichtig eine Linie C mitprüfen lassen, die vom Westen in den Osten fahren würde.

## Die Stadtbahn denkt die Region mit

Die Stadtbahn kann nach Lappersdorf, Pentling und Neutraubling erweitert werden. Da im ersten Schritt ein angemessenes Verhältnis zwischen Infrastrukturinvestition und erzielbarem Nutzen von elementarer Bedeutung ist, soll das Kernnetz zunächst auf das Stadtgebiet beschränkt sein. Erweiterungen ins Umland werden aber perspektivisch

mitgedacht und, wo nötig und vertretbar, planerisch gesichert. Hierzu finden bereits Abstimmungen mit dem Landkreis Regensburg statt.

Mit einer Stadtbahn kann der Busverkehr im Landkreis mit einer höheren Taktung gestärkt werden. Auch profitieren Pendlerinnen und Pendler von einem schnellen und kapazitätsstarken ÖPNV in der Stadt selbst, auf den sie schnell und einfach mit dem Bus oder am Hauptbahnhof bzw. Walhallabahnnhof von der Schiene umsteigen können.

***Die SPD Regensburg ist die Stadtbahnpartei.***

Damit unsere Stadt gerecht, nachhaltig, lebenswert und leistungsstark in die Zukunft gehen kann, brauchen wir die Stadtbahn als Verkehrsader. Die Stadtbahn ist kosteneffizient, schnell und notwendig. Die Regensburger Sozialdemokratie wirbt beim Bürgerentscheid am 09. Juni für ein "Ja" zur weiteren Planung der Stadtbahn.