

# eine TRAM für REGENSBURG



## Die Tram im fließenden Verkehr



*Straßenbahn und Alleen sind kein Widerspruch - wie hier in Augsburg zu sehen ist*

*Dipl. Ing. (FH, Univ.)  
Gerd Merkle,  
Stadtbaurat Augsburg*

*„Die Entwicklung einer lebendigen und gut erreichbaren Innenstadt mit einer umweltfreundlichen Mobilität ist eine zentrale Aufgabe für die Stadt Augsburg.*

*Mit »projekt augsburg city«, dem umfangreichsten städtebaulichen Projekt der letzten Jahrzehnte, legen wir das Fundament für die erfolgreiche Zukunft unserer Stadt.“*

**Regensburg wächst. Die Mobilität nimmt zu. Der Verkehr muss sich verändern.**

**Regensburg ist attraktiv - durch die richtigen Investitionen bleibt es zukunftsfähig**

In Regensburg gibt es überdurchschnittlich viele qualifizierte Arbeitsplätze, sehr gute Ausbildungsmöglichkeiten und ein attraktives Umland für Freizeit und Erholung.

Immer mehr Menschen wollen deswegen in Regensburg oder in den Umlandgemeinden wohnen. Das bedeutet zwangsläufig im Stadtgebiet selbst und zwischen Stadt und Umland mehr Mobilität – durch Berufs-, Güter- und Freizeitverkehr (Aktuell kommen z.B. mehr als die Hälfte der in Regensburg Beschäftigten als „Berufspendler“ aus der Region).

Der Straßenraum und die verfügbaren Flächen für Busse, Bahn, Radfahrer und motorisierten Individualverkehr sind aber begrenzt und müssen langfristig sinnvoll geplant und genutzt werden. Das

heißt u.a., die Mischung der einzelnen Verkehrsarten – der sogenannte „modal split“ – muss sich in Zukunft noch stärker ändern.

Die Fahrgastzahlen im RVV steigen schon jetzt stetig. Junge Fachkräfte nennen eine leistungsfähige Infrastruktur als zentrales Entscheidungskriterium für die Wohnortwahl: nicht auf das Auto angewiesen zu sein, aber dennoch mobil zu sein.

Auch für Arbeitgeber, Dienstleister, Einzelhändler und Ausbildungsstätten ist die Erschließung durch ein attraktives öffentliches Nahverkehrsnetz entscheidend für die Standortwahl bzw. wichtig zur Erhaltung eines Standortes:

Ein gut ausgebautes Nahverkehrsnetz (einschließlich eines durchgängigen Radverkehrsnetzes!) stärkt die Zukunftsfähigkeit unserer Region insgesamt.

**Jetzt ist der richtige Zeitpunkt, sich für ein neues, leistungsfähiges Verkehrssystem in Stadt und Region Regensburg zu entscheiden!**



## Die Tram als Jahrhundertchance



Jetzt müssen die Weichen gestellt werden für die Zukunft von Regensburg und für ein leistungsfähiges Verkehrssystem: Eine moderne Tram.

Deshalb begrüßt das „Bündnis für einen hochwertigen ÖPNV im Raum Regensburg“ die Initiativen der Stadtverwaltung und unterstützt sie:

Die „**Studie zur Einführung eines höherwertigen ÖPNV-Systems**“ wurde 2016 in Auftrag gegeben; der Zwischenbericht dazu wurde am 31.01.2017 im Stadtrat einstimmig begrüßt.

Das „**Leitbild Energie und Klima der Stadt Regensburg**“ wurde am 30.03.2017 im Stadtrat beschlossen.

Es enthält u.a. die Ziele „**Vorfahrt für den Umweltverbund**“ und „**Offensive für effizienten und attraktiven ÖPNV**“, sowie das Leitprojekt „**Einführung eines höherwertigen ÖPNV-Systems**“.

Beide Stadtratsvorlagen sind im Internet veröffentlicht:

<http://www.regensburg.de/rathaus/stadtpolitik/regensburger-sitzungsdienst/sitzungskalender/63599>

**Ein attraktives Verkehrsmittel erzeugt Fahrgastzuwächse; es ist nachhaltig + fortschrittlich!**

Untersuchungen deutscher Nahverkehrsunternehmen aus den letzten Jahren zeigen, dass sich nach Einführung einer Stadtbahn sehr deutliche Fahrgastzuwächse von 70 % bis 100 % ergeben haben (im Bundesdurchschnitt 83 %). Die Tram wird auf Grund des hohen Komforts und der positiven Wirkung im Stadtbild als fortschrittlich empfunden. Der Zuwachs kommt ganz überwiegend aus ehemaligen Autofahrern. Sie entscheiden sich bewusst für das fortschrittliche, schnelle und umweltfreundliche Verkehrsmittel und entlasten damit das Straßennetz vom Kfz-Verkehr. Für hohe Fahrgastaufkommen ist die Stadtbahn die einzig wirklich attraktive Alternative zum Auto. Ein Schienenverkehrsmittel geht mit den knappen Verkehrsflächen in der Stadt nachhaltig um.

(siehe hierzu auch das Vergleichsschema Tram-Bus-PKW auf S.5).

*Frank Steinwede,  
Betriebsleiter und Pro-  
kurist Regensburger Ver-  
kehrsbetriebe GmbH*

*„Die Jahrhundertchance für Regensburg, der Bau einer modernen Tram verbunden mit umweltfreundlicher, zuverlässiger und nachhaltiger Mobilität für alle. Voraussetzung dafür ist ein parteiübergreifendes Engagement aller Verantwortlichen.“*



# Das zukünftige Trambahnnetz:



# Erste Stufe und mögliche Ausbaustufe



## Konzeption eines Trambahnnetzes für Regensburg

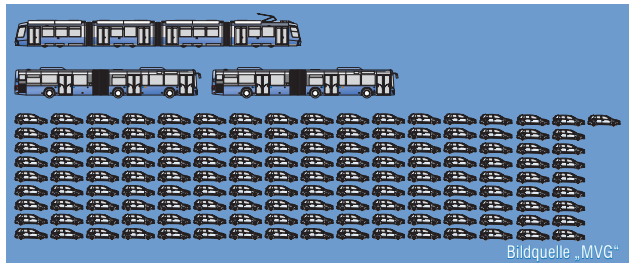
(gemäß Studie komobile vom 31.01.2017)

### Erste Stufe („Kernnetz“):

- Linie 1 Wutzlhofen – Nordgaustraße/AlexCenter  
– Nibelungenbrücke/DEZ – Hbf – Universität - Klinikum
- Linie 2 Nordgaustraße/AlexCenter – Nibelungenbrücke/DEZ  
– Hbf – Landshuter Straße - Burgweinting

### langfristig denkbare Ausbaustufe

- - - Linie 3 Donaupark – An der Irlrer Höhe
- Vorhandene Eisenbahngleise
- Umsteigeknoten zum Bus- und Regionalverkehr



## Kapazität, Flächenbedarf und Umweltbelastung von Tram/Bus/PKW im Vergleich

Das Schaubild zeigt, wie groß der Flächenbedarf des motorisierten Individualverkehrs im Vergleich zu öffentlichen Verkehrsmitteln ist:

In einer Tram können so viele Personen befördert werden wie in zwei Gelenkbussen oder in 145 Pkws (bei 1 Person/PKW). Pro Fahrgast braucht die Tram deutlich weniger Fläche als der Autoverkehr. Sie nutzt den vorhandenen Straßenraum sehr effektiv; der Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf die Tram entlastet deswegen die Straßen deutlich!

Das Schaubild zeigt aber auch, wie der Umstieg vom mIV auf die Tram die Umwelt ganz erheblich entlastet: Je weniger Kraftfahrzeuge bei gleicher Beförderungskapazität, desto weniger Schadstoffausstoß!

Die Tram bietet besten Fahrkomfort und genießt hohe Akzeptanz; Autofahrer sind deshalb oft bereit umzusteigen. Diese Erfahrung haben jedenfalls viele andere Städte beim Ausbau ihrer Trambahnnetze gemacht.

**So gesehen, spricht sehr viel für die (Wieder-)Einführung der Straßenbahn in Regensburg:**

- hohe Transportkapazität • geringerer Energieaufwand • Verringerung der Schadstoffbelastung • geringer Flächenbedarf • bessere Gestaltung der Straßen als öffentlicher Raum

Längerfristig gesehen stellt die Tram auch eine volkswirtschaftlich günstige Lösung dar.

## Die Tram ist umweltfreundlich



Auf Rasengleis wird die Straßenbahn zum Grünzug - wie hier in Vellmar bei Kassel

**Bruno Jerlitschka,**  
Kassel KVC Verkehrs-  
consulting

*„Überall dort, wo eine Strecke mit Bussen in einem sehr dichten Takt bedient wird, lohnt es sich, über den Bau einer Straßenbahnstrecke nachzudenken. Meistens ergeben sich große Einsparungen bei den Betriebskosten. Gerade bei „klammer Kasse“ ist eine solche Investition wichtig und sinnvoll.“*

### Genügt nicht ein verbessertes Bussystem?

Das bestehende Bussystem lässt keine wesentlichen Fahrgastzuwächse mehr zu – die Fahrzeug- und Personalkapazitäten stoßen an ihre Grenzen.

Eine Trambahn verfügt im Vergleich dazu über wesentlich höhere Transportkapazitäten. Sie fährt in sehr dichten Taktzeiten „am Stau vorbei“, weil sie vorwiegend eigene Trassen nutzt. Die Tram fährt ruhig, bremst sanft, bietet ausreichend Flächen für Kinderwagen oder Rollstühle. Zusätzlich reduziert sie die Schadstoffbelastung im Stadtgebiet.

Die Trambahn ist das Verkehrsmittel, das den heutigen Kfz-Anteil im Stadtverkehr am effektivsten reduzieren kann – und damit der weiter wachsenden Stadt und Region Regensburg am besten gerecht wird. Durch die Verlagerung eines Teils des Kfz-Verkehrs auf die Schiene werden die Straßen, die Bürger und die Umwelt entlastet. Wir brauchen eine Stadtbahn in Regensburg!

### Nachhaltige und erprobte Elektromobilität

Die Elektrotechnik der Straßenbahn ist seit Anfang des 20. Jahrhunderts erprobt und bewährt. Die Weiterentwicklung dieser Technik ermöglicht es, kürzere Streckenabschnitte auch ohne Oberleitung zu betreiben. Mit zunehmender Überlastung der Innenstädte durch den Kfz-Verkehr erlebt die „Elektrische“ seit den 1980er Jahren eine Renaissance. Heute fährt sie weltweit in rund 400 Städten, weitere ca. 100 Stadtbahnssysteme sind im Bau oder in Planung, besonders viele davon in Europa.

### Soll sich Regensburg wirklich eine Stadtbahn leisten?

Das „Bündnis für einen hochwertigen ÖPNV im Raum Regensburg“ sagt JA! Die öffentliche Infrastruktur soll dem Wohl der Bürger dienen und eine nachhaltige Entwicklung von Stadt und Region unterstützen. Die Investitionen in ein höherwertiges ÖPNV-System werden - wie auch viele andere Infrastrukturmaßnahmen - nicht kostendeckend im betriebs-

# Die Zukunft: Eine Tram für Regensburg



Mit Rasengleis wird die Bahn zum Grünzug - ein Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz.

wirtschaftlichen Sinn sein. Die Kommunalpolitik darf bei ihren zukunftsgerichteten Entscheidungen aber nicht nur die **Kosten** der Erstinvestition sehen, sondern muss auch den **künftigen Nutzen** einer nachhaltigen Entwicklung für die gesamte Region in Rechnung stellen.

## Gibt es überhaupt genug Platz für eine Stadtbahn?

Die Stadtbahn wird dort auf eigenem Gleiskörper geführt, wo es möglich ist. Sie kann aber – über kürzere Abschnitte – auch im Verkehr mitfließen und durch Ampelschaltungen bevorrechtigt werden. Bei wichtigen Bauten wie der Nibelungenbrücke wurde eine mögliche Stadtbahn bereits berücksichtigt.

Eine künftige Trambahn wird jedoch wegen der sehr engen Verhältnisse und schmalen Verkehrsflächen nicht durch den Altstadt kern fahren.

## Wie könnte das Stadtbahnnetz zu Anfang aussehen?

Die aktuellen Studien sehen im Entwurf

zwei Linien als „Kernnetz“ vor: Von Norden kommend über Nibelungenbrücke, D.-Martin-Luther-Straße/Hauptbahnhof, in Richtung Landshuter Straße/Burgweinting Bahnhof, bzw. Universität/Klinikum. Zur engen Verknüpfung mit dem Regional- und Busverkehr dienen Umsteigeknoten (siehe schematische Darstellung S. 4/5).

In vielen Städten wird der Neubau von Stadtbahnstrecken zur aktiveren Gestaltung und deutlichen Aufwertung des öffentlichen Raums genutzt.

## Die moderne Tram der Zukunft bietet viele Vorteile:

- Leistungsstark mit engen Taktzeiten / kurzen Umsteigezeiten
- Umweltfreundlich und sehr leise
- kurze Fahrzeiten dank eigener Trassen
- System für hohe Fahrgastzahlen
- Günstiger Personal/Fahrgast-Faktor; dadurch günstige Betriebskosten
- Hohe Benutzerfreundlichkeit für alle Bevölkerungsgruppen

*Prof. Dipl. Ing. Walter Weber, Koordinator des Bündnisses für einen hochwertigen ÖPNV im Raum Regensburg*

*„Die Trambahn ist ein wirkmächtiges Instrument der Stadtentwicklung - ihre hohe Akzeptanz durch hervorragenden Fahrkomfort verlockt Autofahrer zum Umsteigen; so werden Straßen und Umwelt entlastet. Die Tram bestimmt das Bild einer Stadt und deren Außenwirkung - eine Großstadt ohne Strassenbahn bleibt provinziell.“*



# BÜNDNIS FÜR EINEN HOCHWERTIGEN ÖPNV IM RAUM REGENSBURG

ADFC - ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRADCLUB E.V.  
ALTSTADTFREUNDE REGENSBURG E.V.  
ARBEITSKREIS KULTUR REGENSBURGER BÜRGER E.V.  
ARCHITEKTURKREIS REGENSBURG E.V.  
BDA BAYERN - BUND DEUTSCHER ARCHITEKTEN  
BÜNDNIS FÜR ATOMAUSSTIEG UND ERNEUERBARE ENERGIEN, REGENSBURG  
BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN, GRÜNE JUGEND REGENSBURG  
BÜRGERVEREIN SÜD-OST E.V., REGENSBURG  
BUND NATURSCHUTZ REGENSBURG E.V.  
DAV - DEUTSCHER ALPENVEREIN, SEKTION REGENSBURG  
EVANGELISCHES BILDUNGSWERK E.V.  
FASZINATION ALTSTADT REGENSBURG E.V. / ALTSTADTKAUFLEUTE  
FORUM REGENSBURG E.V.  
HISTORISCHER VEREIN OBERPFALZ  
HOTELS IN REGENSBURG  
INITIATIVE BAUKULTUR  
INTERESSENGEMEINSCHAFT HISTORISCHE STRASSENBAHN REGENSBURG E.V.  
KATHOLISCHE ERWACHSENENBILDUNG IM BISTUM REGENSBURG E.V.  
LBV - LANDESBUND FÜR VOGELSCHUTZ  
REGENSBURG ARCADEN  
STADTMARKETING REGENSBURG GMBH  
STUDENTISCHER SPRECHER/INNENRAT DER UNIVERSITÄT REGENSBURG  
UNIVERSITÄTSKLINIKUM REGENSBURG  
VCD - VERKEHRSCLUB DEUTSCHLAND E.V.

**Impressum:** Bündnis für einen hochwertigen ÖPNV  
im Raum Regensburg

**Koordinator:** Prof. Dipl.-Ing. Walter Weber,  
(verantwortlich) Bündnisanschrift: Evangelisches Bildungswerk Regensburg e.V.  
Am Ölberg 2, 93047 Regensburg Tel.: 0941-592150

**Bildverweis,**  
**Nutzungsrechte:** © KVG-Kassel • MVG München • berlinfotoart Thomas Neumann • RVB/RVV Regensburg  
(Frank Walter Steinwede) • Stadt Regensburg, Amt für Stadtentwicklung  
Titelbild: HP Zierer • Satz und Layout: Daniela Neppi



Ein gutes Bus- und Bahnangebot, mehr Platz für Fahrräder, spritsparende Autos, mehr Sicherheit für Kinder: So sieht nachhaltige Mobilität für den ökologischen Verkehrsclub VCD aus. Der VCD begleitet politische Entscheidungsprozesse, berät umweltbewusste mobile Menschen und vertritt ihre Interessen. Deutschlandweit unterstützen derzeit 55.000 Menschen den VCD.

[www.vcd.org](http://www.vcd.org) • [vcd-regensburg@vcd-bayern.de](mailto:vcd-regensburg@vcd-bayern.de)

