

## Eine Stadtbahn ist DAS Zukunftsthema in Regensburg: Hier äußern sich Befürworter\*innen und Gegner\*innen des Projekts:

### STADTBAHN PRO:

„Es gibt kein bequemeres öffentliches Verkehrsmittel als eine Stadtbahn!“



Wir haben in unserer Initiative „Burgweinting nachhaltig“ lange das Für und Wider einer Stadtbahn in Burgweinting diskutiert, weil es in Burgweinting mit der Trassenführung schwierig ist. Zur stark kritisierten Linienführung zwischen Käthe-Dorsch- und Aureliaweg wurden zwischenzeitlich alternative Trassenführungen entwickelt und mit Bewohnern diskutiert, die vorteilhafter sind. Die kritisierte Trasse am Aureliaweg ist damit absehbar vom Tisch, wie Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer jüngst bestätigte.

Wenn man den Anwohnern in der Nähe der nun diskutierten Trassen zuhört, bekommt man den Eindruck, es entstünde mit der Stadtbahn ein lärmendes Monster, das ununterbrochen an Ort und Stelle verweilt und das eigene Anwesen verschattet. Eine Stadtbahn ist aber nicht so sehr verschieden von einem Bus, der kommt und wieder fährt. Sie ist auch nicht höher, nicht lauter, sondern zu manchen Zeiten einfach nur ein bisschen länger... Sie würde allerdings nicht mehr im Stau stecken und der Bau würde zu 90% bezuschusst werden können, was für Bustrassen nicht gilt.

Wir möchten hier die Vorteile für unser Alltagsleben aufzählen, die eine Stadtbahn in Burgweinting hätte. Und das gilt sicher auch für andere Stadtteile.

- Wenn der Autoverkehr abnehmen würde, wäre die Obertraublinger Straße viel sicherer.
- Wir würden weniger Zeit im Stau und auf der stressigen Parkplatzsuche verbringen.
- Anwohner, Fahrradfahrer und Fußgänger wären weniger Lärm, weniger Abgasen und weniger Feinstaub ausgesetzt.
- Eine Stadtbahntrasse auf den dafür vorgesehenen Grünflächen in der Kirchfeldallee und beim Römerspielplatz würde zu einer Entlastung der Obertraublinger Straße führen und somit zu einer Verteilung des Verkehrs auf mehrere Schultern. Rasen mindert den Lärm und niemand hätte die Bahn direkt vor dem Küchenfenster. Das würde für mehr Gerechtigkeit sorgen.
- Eine enge Taktung und gute Anschlussplanung der Busse würde die Warte- und Umsteigezeiten in ganz Regensburg stark verkürzen.

- Eine Stadtbahn ist ebenerdig, familienfreundlich und behindertengerecht. Sie hat Platz für Kinderwägen, Rollis, Rollatoren und auch Fahrräder hätten mehr Raum.
- Es wäre eine spürbare zeitliche Entlastung für die mittlere Generation, die berufstätig ist, sich um Eltern, Kinder und Zweitfamilien kümmern und diese oft auch chauffieren muss - vor allem für die Frauen, die die Hauptlast der Sorgearbeit tragen.
- Ältere Mitbürger\*innen wären viel länger selbständig und könnten das schöne Angebot der Innenstadt lange nutzen. Sie wären nicht in Gefahr zu stürzen, weil Busse nicht so gleichmäßig anfahren können und nicht passgenau am Randstein halten.
- Das würde manchen Zweit- oder Drittwagen unnötig machen, spart also Kosten, Zeit sowie Grundstücks- bzw. Parkfläche. Rechnen Sie einmal durch, wieviel Geld Sie damit einsparen könnten! Und wieviel Zeit Sie damit gewinnen!
- Menschen ohne Auto oder Menschen, die ihr Auto aus ökologischen Gründen gerne weniger benutzen wollen, würden genauso schnell in die Stadt kommen wie Autobesitzer. Das wäre ohne lange Planung, ohne langes Warten und spontan jederzeit möglich!
- Es wird unglaublich viel Geld für den motorisierten Individualverkehr, für Parkhäuser und Straßen ausgegeben. Es ist eine Frage der Gerechtigkeit, den öffentlichen Nahverkehr für Einkommensschwache, für Kinder, Jugendliche, Menschen mit Beeinträchtigungen und alte Menschen zu verbessern.
- Wenn alle Regensburger\*innen den ÖPNV benutzen würden, weil es dann einfach das attraktivste Verkehrsmittel ist, würde dies das soziale Miteinander in der Stadt fördern, weil man sich Tag für Tag begegnen würde: Jugendliche und alte Menschen, Eingewanderte und Alteingesessene etc. Es ist schwer Feindbilder aufrechtzuerhalten, wenn man sich Tag für Tag erlebt. Man könnte sich sicherer fühlen!

Wir sehen also eine ganze Menge Vorteile und zwar wirklich für ALLE!

Wir leben in einer sehr schönen Stadt, die in den vierzig Jahren, die ich sie kenne, riesige Veränderungen bewältigt hat. Erinnern wir uns nur mal an die düsteren Gassen und den Werktagsverkehr in der Innenstadt, auch auf der Steinernen Brücke. Die Stadt ist seit damals stark gewachsen. Es ist höchste Zeit, dass man dem Rechnung zollt und einen attraktiven ÖPNV einrichtet, der uns aus der bequemen Gewohnheit lockt, wegen kleinster Wege ins Auto zu steigen. Deshalb meine eindringliche Bitte, beschäftigen Sie sich damit, informieren Sie sich genau und fragen Sie sich, was wären meine konkreten Vorteile in zehn, in zwanzig oder in vierzig Jahren?

Auch, wenn Sie momentan eher Nachteile befürchten oder zu den Wenigen gehören, die zum Wohle der Allgemeinheit Nachteile ertragen müssten. Ich weiß, das ist viel verlangt...

Wir haben ein wunderschönes Naherholungsgebiet, den Aubachpark und das Weinting Holz!

Tragen wir doch unseren Teil dazu bei, dieses Naherholungsgebiet vor allzu heißen Sommern und dem Austrocknen der Quellbäche zu schützen, indem wir das ökologisch wertvolle Infrastrukturprojekt Stadtbahn unterstützen. Auch wenn dafür Bäume gefällt werden müssen, die wir alle dann sicher sehr vermissen werden... Das ist doch allemal besser, als wenn zukünftig der ganze Wald stirbt!

Birgit Kübler von der Initiative „Burgweinting nachhaltig“

## Initiative „Burgweinting nachhaltig“

**Wir sind** eine Initiative in Burgweinting, die sich für mehr gemeinsames nachhaltiges Handeln in Burgweinting einsetzt.

**Wir wollen** mehr Lebensqualität und ein besseres ökologisches Klima – nicht nur in Burgweinting. Ideen für Veränderungen im Stadtteil Burgweinting haben wir viele.

**Die Themenschwerpunkte, mit denen wir uns beschäftigen,** wählen wir nach unserem Interesse und unseren Möglichkeiten aus.

**Wir treffen uns** einmal monatlich. Für die Erweiterung unserer Arbeitsfelder sind wir offen und freuen uns über alle Burgweintinger\*innen, die sich für mehr Nachhaltigkeit engagieren möchten.

**Wir wollen „im Kleinen“ anfangen,** in Burgweinting. Wir wollen uns mit allen dafür wichtigen Akteuren austauschen und kooperieren gerne mit Betrieben und Einrichtungen sowie der Stadtverwaltung.

**Wir suchen** weitere Aktive aus Burgweinting, die sich gerne engagieren möchten.

Für die Initiative „Burgweinting nachhaltig“:  
Uta Hildt, Kirchfeldallee 59, 93055 Regensburg, Tel.: 0941-54145,  
utahildt@web.de

## STADTBAHN CONTRA

### Stadtbahnprojekt – Wunschdenken und Realitäten



Interessante Fragen und Antworten zur Machbarkeitsstudie von 2018: Im Jahre 2018 entschied der Regensburger Stadtrat fast einstimmig aufgrund einer Machbarkeitsstudie ein neues Amt für Stadtbahnneubau zu gründen und Aufträge an diverse Ingenieurbüros zu vergeben. Das Ergebnis soll ein Masterplan sein, der die Trassenführung festlegt, die Kosten ermittelt, den Nutzen nach einem standardisierten Verfahren berechnet und Aussagen über die Folgekosten trifft. Der Nutzen bemisst sich hauptsächlich aus den prognostizierten Fahrgastzahlen.

Allen Beteiligten ist klar, dass der Nutzen größer sein muss als die Kosten, denn nur dann können die massiven Zuschüsse vom Bund und dem Land Bayern mit Aussicht auf Erfolg beantragt werden. Ohne diese Zuschüsse wäre ein schienengebundener, höherwertiger öffentlicher Nahverkehr für Regensburg völlig unrealistisch. Nach heutigem Stand muss man von Investitionskosten von 500 Mio. bis 1 Mrd. Euro ausgehen, je nachdem, wann mit dem Projekt überhaupt angefangen werden kann und wie viele Jahre die Bau-tätigkeiten dauern werden.

**Im Folgenden einige wichtige Fragen zu diesem Mega-Projekt.**

**Frage: Hat Regensburg ein Verkehrsproblem?**

Ja, an den Wochentagen pendeln 96.000 Menschen nach und um Regensburg herum, viele davon sitzen allein im Auto. 27.000 Berufstätige verlassen die Stadt. Zu den Stoßzeiten gibt es Staus insbesondere auf der Westumgehung (Pffaffensteiner Tunnel), der Sinzinger Autobahnbrücke, der B16 und der Frankenstraße.

**Frage: Werden diese Pendler von der Stadtbahn mitgenommen?**

Nein, die Stadtbahn endet an den Stadtgrenzen in Wutzlhofen und Burgweinting und ist insgesamt nur 14,5 km lang. Weder Wutzlhofen noch Burgweinting liegen an einer der Hauptverkehrseinfallachsen aus dem Landkreis. Beide Endpunkte sind eher kompliziert zu erreichen.

**Frage: Nochmals zu den Pendlern: die Schwandorfer können doch in Schwandorf in den Zug steigen und dann in Wutzlhofen in die Stadtbahn umsteigen?**

Wer bereits im Zug sitzt, ist sehr schnell direkt am Hauptbahnhof und kann dann zielgenau in einen der vielen Stadtbusse einsteigen, die ein innerstädtisches Streckennetz von über 330 km abdecken. Die Stadtbahn hat von Wutzlhofen bis zum Hauptbahnhof alle 500



## Bürgerinitiative GLEISFREI - REGENSBURG



**JA zu Regensburg, NEIN zur Stadtbahn**

**Wir sind** eine Gruppe von Bürgerinnen und Bürgern aus dem gesamten Stadtgebiet, die sich als Interessierte, Betroffene oder Fachkundige näher mit den öffentlich zugänglichen Unterlagen und den Auswirkungen der geplanten Stadtbahn beschäftigt haben. Wir halten die Stadtbahn in der geplanten Form für Regensburg ungeeignet. Es gibt zahlreiche flexiblere, ökologisch nachhaltigere Alternativen, die schneller und günstiger umsetzbar sind.

**Wir wollen** allen die Möglichkeit geben, sich umfassend über das Projektvorhaben „Stadtbahn“ zu informieren.

**Wir freuen uns** über tatkräftige Unterstützung. Gerne können Sie bei unseren Aktivitäten mitmachen.

Sprecher der **Bürgerinitiative GLEISFREI - REGENSBURG:**  
Christian Pöschl, Tel.: 01522-5425730,  
info@gleisfrei-regensburg.de

bis 600 Meter eine Haltestelle zu bedienen und braucht entsprechend lange.

**Frage: Nochmals zu den Pendlern: Kann denn die Stadtbahn nicht einfach in den Landkreis, in alle vier Himmelsrichtungen ausgebaut und verlängert werden?**

Das wäre schön, ist aber bereits mehrfach geprüft worden. Die Zahl der potenziellen Nutzer war in allen Studien zu gering. Somit sind die Kosten größer als der Nutzen und damit die Schiene nicht förderfähig. Die Pendlerströme nach und um Regensburg kommen diffus aus vielen kleinen Ortschaften, die „kritische Masse“ wird nicht erreicht. Neue Schienen zu bauen ist teuer und bedarf aufwendiger Genehmigungsprozesse.

Die Regensburger Stadtbahn ist auch als Niederflurstraßenbahn mit 30 cm konzipiert, die Deutsche Bahn hat Bahnsteighöhen von 55-76 cm. Die Stadtbahn kann also das vorhandene Schienennetz nicht nutzen.

**Frage: Nochmals zu den Pendlern: Freiburg mit seinem Streckennetz von 44km macht es doch vor?**

Freiburg hat seit über 100 Jahren eine Straßenbahn. Die Streckenführung durch die Altstadt in alle Himmelsrichtungen ist historisch, die Straßen entsprechend geeignet. Vergrößerte sich die Stadt, wurde die Stadtbahn verlängert oder von vorneherein mitgeplant. Die Stadt ist mit 235.000 Einwohnern auch deutlich größer.

**Frage: Gibt es keinen Hoffnungsschimmer in Bezug auf die Pendler?**

Doch, die Bahn ist willens, in Regensburg zusätzliche Gleise zu bauen, um einen Regionalverbund zu etablieren, welcher Regensburg auf den Hauptachsen in einem 30 Minuten Takt anfährt. Erfahrungsgemäß dauern solche Maßnahmen der Bahn leider viele Jahre.

**Frage: Gut, dann hilft uns doch die Stadtbahn wenigstens mit dem innerstädtischen Verkehr?**

Laut Machbarkeitsstudie von 2018 wird der innerstädtische Autoverkehr nur um 1,1% abnehmen. Der Pendlerverkehr aus dem Landkreis um 0,5%. Diese Zahlen hat der Stadtrat anscheinend nicht zur Kenntnis genommen. Regensburg hat sich seit 2018 sogar noch mehr zu einer Fahrrad- und Fußgängerstadt entwickelt. Durch das Aufkommen der E-Bikes stieg die innerstädtische Nutzung des Fahrrades von 19,1% auf aktuell 24% und der Fußgängerverkehr stieg auch von 20,4% auf 24%. Außerdem: 73% aller Wege der Regensburger sind kürzer als 5 Kilometer. Brauchen wir für 5 Kilometer wirklich eine Stadtbahn, die dann auch nur den Norden und den Süden inklusive Burgweinting bedient?

**Frage: Was ist mit einer zusätzlichen West-Ost Verbindung?**

Auch dies wurde in der Machbarkeitsstudie geprüft. Die Berechnungen ergaben, dass die Passagierzahlen ab Krankenhaus Barmherzige Brüder zu gering sind und somit die Schiene nicht förderfähig ist. Auch ist es schwer vorstellbar, dass alle 5 Minuten ein 45 Meter langer Zug durch das Jakobstor fährt und dann am Stadttheater vorbei an den Brunnen des Bismarckplatzes vorbeifährt.

**Frage: Aber ein höherwertiger öffentlicher Nahverkehr ist doch zeitgemäß?**

Höherwertig heißt in diesem Zusammenhang, dass die Stadtbahn genügend Fahrgäste transportieren kann, dass sie schnell ist und dass sie nicht im Stau steht, also eine eigene Trasse hat. Schaut man sich die jetzige Streckenführung genau an, dann kann man unschwer erkennen, dass in vielen Bereichen (gesamte Sandgasse bis Brandlbergerstraße, gesamte Wöhrdstraße, Abschnitte in der Dr. Martin Luther Straße, Galgenberg, Teile in Burgweinting) die Stadtbahn keine eigene, abgegrenzte Fahrbahn hat. Störungen durch z.B. Lieferwagen, Müllabfuhr, Unfall usw. lassen die Stadtbahn zum Stillstand kommen. Ausweichen und die Störung umfahren kann eine Stadtbahn nicht. Auch die Geschwindigkeit ist ein Problem bei den kurzen Strecken zwischen den vielen Haltestellen. Die Stadt-

bahn wird nicht die Geschwindigkeit einer Münchner S-Bahn oder U-Bahn erreichen. In der Machbarkeitsstudie wird dazu vermerkt, dass die Stadtbahn im Schnitt gegenüber den Bussen um ganze 6% schneller sein wird.

**Frage: Warum ist denn der Bau einer Stadtbahn so teuer?**

Nachdem bei uns in Regensburg die Stadtbahn in der Vergangenheit auf nur wenigen Streckenabschnitten mitgeplant worden ist, müssen jetzt die vorhandenen Straßenräume völlig neu zwischen Autospuren, Radwegen, Fußgängerwegen und den Schienen aufgeteilt werden. Man spricht hier von einer neuen Planung von Hauswand zu Hauswand. Auch muss berücksichtigt werden, dass unter den Stadtbahnschienen keine Abwasserrohre, Leitungen und sonstiges liegen darf. Alles muss neu verlegt werden. Dies bedeutet Dauerbaustellen und kostet viel Geld.

Für die 14,5 km Stadtbahn (im Vergleich dazu die 330 km innerstädtisches Busnetz) muss ein neuer, eigener Betriebshof errichtet werden. Dort müssen die 25 Züge in der Nacht untergebracht werden, dort muss eine Werkstatt mit Ersatzteillager errichtet werden, es müssen Servicetechniker eingestellt werden....

**Frage: Aber wir müssen doch etwas gegen den Klimawandel tun? Wir müssen doch CO2 einsparen?**

Laut Machbarkeitsstudie von 2018 kann Regensburg jährlich 3.700 Tonnen mit einer Stadtbahn einsparen. 146.000 Tonnen dürften beim Bau des Gleiskörpers, der Haltestellen, des Betriebshofs, usw. laut einer Berechnung freigesetzt werden. D.h. es würde 40 Jahre dauern, bis der CO2-Berg durch die Stadtbahn wieder abgetragen wäre. Echte grüne Politik hat sich inzwischen darauf geeinigt, so wenig wie möglich neu zu bauen. Stattdessen sollten z.B. vorhandene Gebäude revitalisiert werden. Die Verbesserung des DB-Anschlusses, die Ertüchtigung von Radwegen und die Verbesserung des Busverkehrs (E-Busse) ist für das Klima die bessere Wahl.

**Frage: Wie sieht es mit der Durchsetzbarkeit des Stadtbahnprojektes aus?**

2020 gab es einen Bürgerentscheid in Wiesbaden gegen eine neue Stadtbahn. Ablehnung mit 62%. Selbst in der „grünen“ Studentstadt Tübingen wurde der Neubau einer Stadtbahn im Jahr 2021 abgelehnt. Die Argumente sind in der Regel ähnlich. Wenn noch keine Stadtbahn/Straßenbahn vorhanden ist, ist ein völliger Neubau viel zu teuer, zu starr, unveränderbar.

Auch muss berücksichtigt werden, dass im weiteren Planungsprozess ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden muss. Es kann dann jeder Bürger dagegen klagen, dass er Lärm oder Risse in seinem Haus befürchtet oder die Oberleitungen der Stadtbahn seinen Ausblick stören. Ganz zu schweigen, dass mit Sicherheit etliche Straßenbäume dann nicht mehr stehen werden.

Dies alles vor dem Hintergrund, dass es durchaus Alternativen gibt.

**Frage: Ja, was gäbe es denn für Alternativen?**

Zum Beispiel eine „Blue Lane“: Bei zweispurigen Straßen und den Autobahnen um Regensburg dürfen zu den Stoßzeiten auf einer Spur nur Busse, Taxis und Autos mit mindestens 2 Insassen fahren. Das wäre eine Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs und ein Anreiz für die Pendler, zu den Stoßzeiten nicht allein die Fahrbahnen zu beanspruchen. In den USA schon seit langem ein erfolgreiches Modell.

Wir sprechen beim Stadtbahnprojekt von einem Zeitraum von gut 10 bis 15 Jahren und einem Investitionsvolumen von 500 Mio. bis 1 Mrd. Euro. Mit diesem Geld und in diesem Zeitraum sind im Hinblick auf die CO2-Bilanz in Regensburg zielführendere Investitionen möglich und realistisch, zum Beispiel autonom fahrende Elektrobusse und Rad-Schnellstrecken.

Stefan Aumüller von der Initiative „Regensburg gleisfrei“