

# Mobilität der Zukunft

- Impulsvortrag -

Sandra Schönherr  
Betriebsleiterin  
das Stadtwerk Regensburg.Mobilität GmbH

 das Stadtwerk.  
Regensburg



# 1. Die urbane Mobilität der Zukunft

## Stadtentwicklung

- Wachsende Stadt
- Junge & dynamische Bevölkerung
- Neuerschließungen

Attraktives,  
zukunftsfähiges  
Mobilitäts-  
Angebot für  
Regensburg

## Mobilitätswende

- Energieversorgung
- Nachhaltigkeit
- Wandel Bewusstsein Bevölkerung

**Stadtbahn**  
starkes Rückgrat,  
**Stadtbus**  
Erschließung  
in der Fläche,  
**Mobilitätsstationen**  
in jedem Stadtteil,  
**Multimodalität**  
Vernetzung von  
Sharing-Angeboten,  
P+R, Rad, ÖPNV



## 2. Zukünftiges Mobilitätsangebot – mehr für alle Stadtgebiete



### Planungsprämissen:

- Zukunftssicheres Mobilitätsangebot im ganzen Stadtgebiet durch Stadtbahn und -bus als starke Partner
  - Stadtbahn: starkes Rückgrat
  - Stadtbus: Erschließung in der Fläche
- min. T20 in allen Stadtteilen
- bessere Erschließung in allen Stadtteilen
- Erschließung vorhandener Infrastruktur
- Entlastung von Engstellen

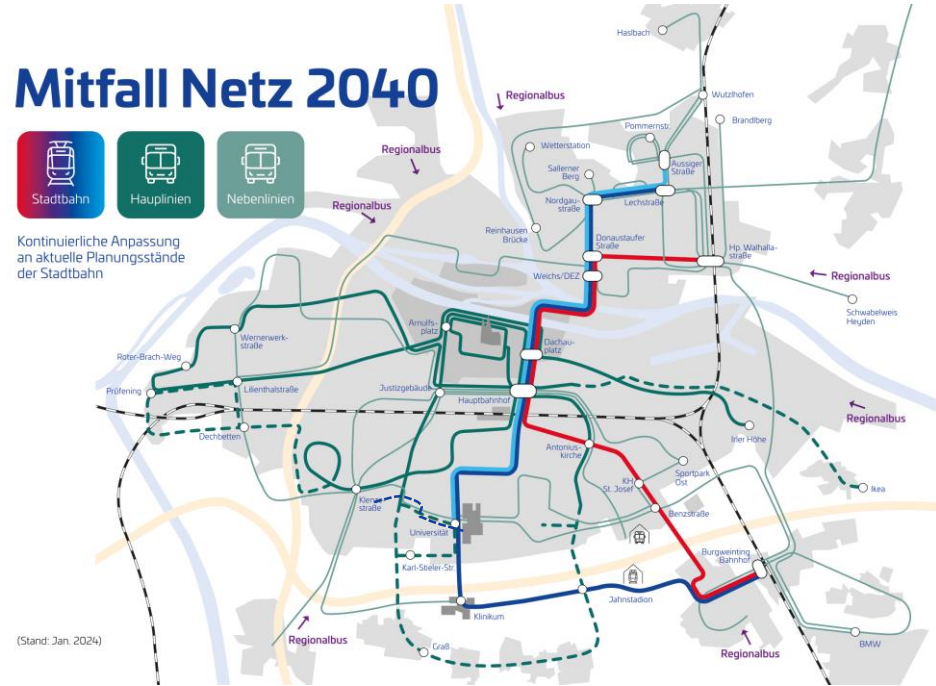
### Strategie Umsetzung:

- nahezu separates Nord- und Südnetz für den Stadtbus
  - Verknüpfung der Verkehrsträger
  - neue Durchmesserlinien im Stadtgebiet
  - Tangentiallinien zwischen den Stadtteilen
  - Untergliederung in Haupt- & Nebenlinien
    - 4 Hauptlinien: HVZ T10 / optimierter Gelenkbuseinsatz
    - 13 Nebenlinien: HVZ T20 / Standardlinienbus
- ➔ Ergänzt durch Regionalbus zur ganzheitlichen Erschließung

### Mitfall Netz 2040



Kontinuierliche Anpassung an aktuelle Planungsstände der Stadtbahn



# 2. Zukünftiges ÖPNV-Netz im Regensburger Süden - Fokus: OTH & Universität -



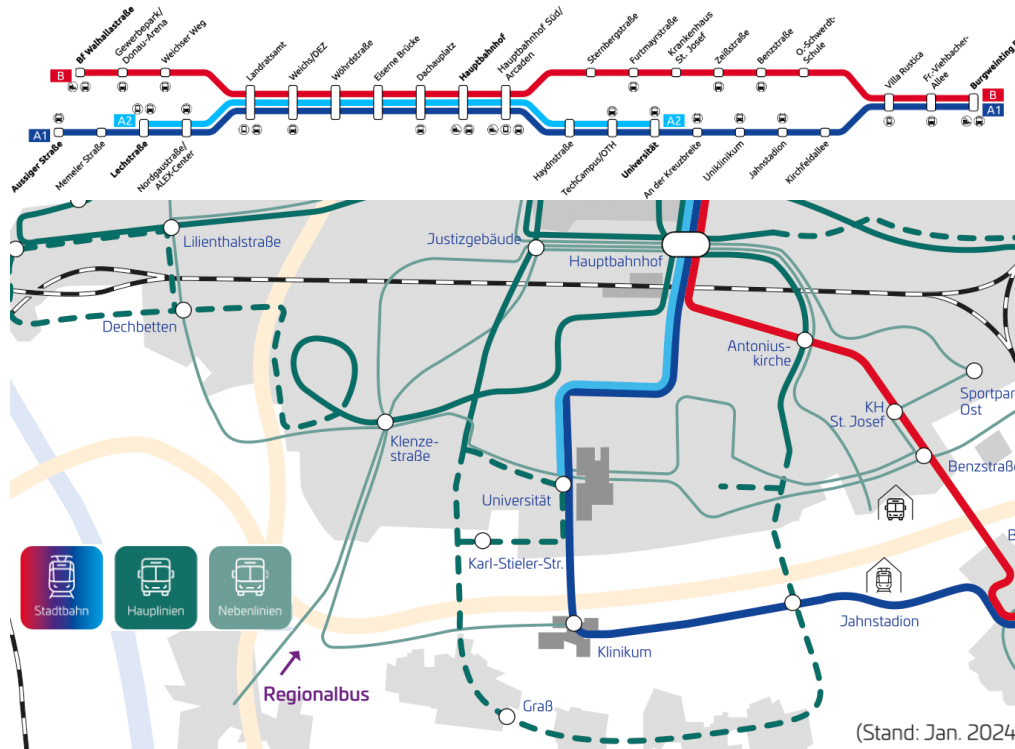
## Studierende aus Regensburg & Region

= Antriebskraft für Mobilitätswende

- Jung & dynamisch
- Fokus auf Nachhaltigkeit

## Zukünftiges ÖPNV-Angebot

- Vollelektrisch in Stadtbahn & Stadtbus zum Campus und alle Stadtteile
- schnelle Verbindung von Stadtnorden & Hauptbahnhof zu OTH & Universität, sowie zur Uniklinik mit der Stadtbahn
- Verknüpfung mit der Stadtbahn an der Universität, Uniklinik, Hauptbahnhof, Jahnstadion
- Ost-West-Tangente: Vom Sportpark Ost über den TechCampus bis Uni / OTH bis zum Westbad  
→ Direkte Anbindung vom Stadtosten an den Universitäts- und OTH-Standort über den TechCampus oder Bajuwarenstr.  
→ Anbindung vom Stadtwesten über Klenzestraße an den Universitäts- und OTH-Standort sowie zum TechCampus
- Direkte Verbindungen in die westliche Altstadt



(Stand: Jan. 2024)

# 3. Was passiert - ohne Stadtbahn?

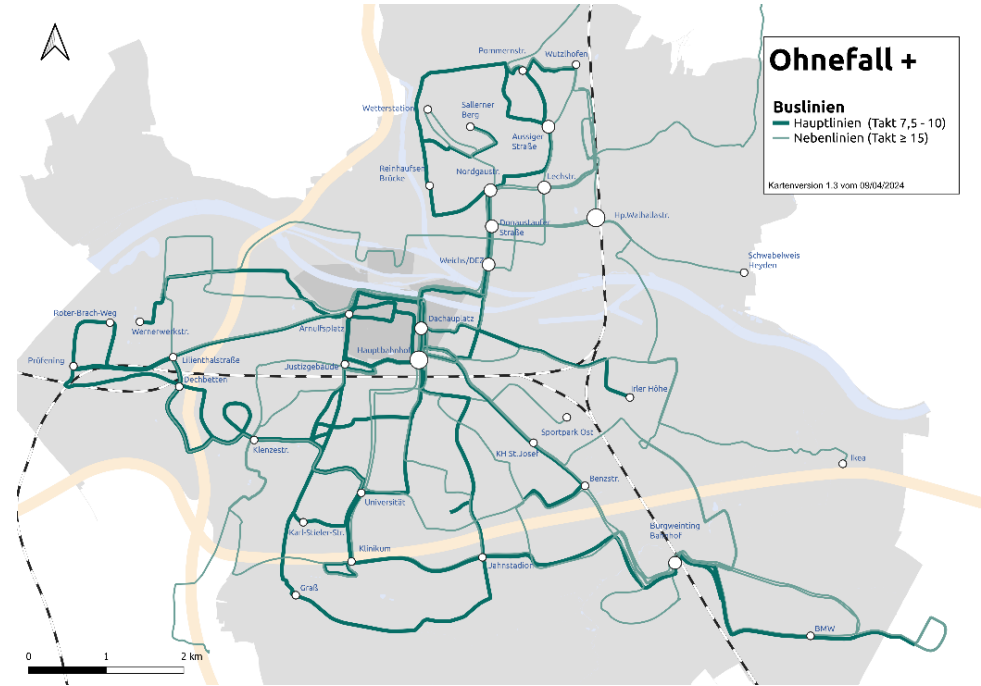


## Planungsprämissen:

- Basis ist das Bestandsbusnetz
- Starke Nord-Süd-Achse analog Stadtbahn
- Wachstumsprognose der Stadt wird aufgenommen
- Vorhandene Infrastruktur wird weiter genutzt
- Prüfung der Kapazität und Leistungsfähigkeit entlang zentraler Abschnitte
- Prüfung der Haltestellenbelegung, ob offensichtliche Überlastungen erkennbar sind
- mind. T20 in allen Stadtteilen
- überwiegender Gelenkbuseinsatz

## Strategie Umsetzung:

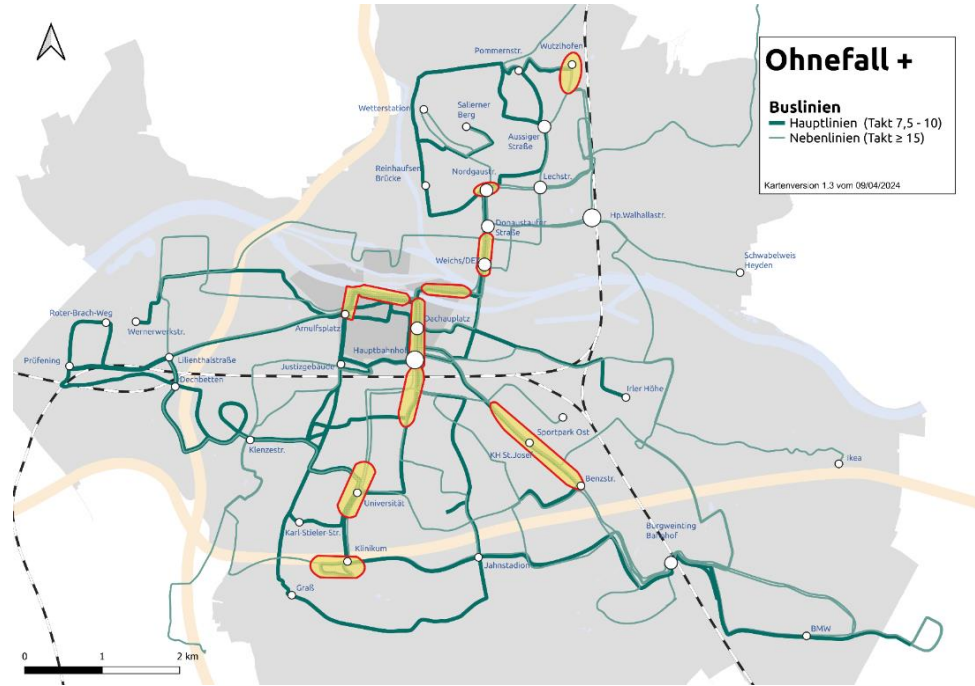
- Verkürzung der Taktzeiten städtischer Buslinien
  - T10 auf T7,5
  - T20 auf T10
- Bau eines 2. Busbetriebshofes für E-Mobilität
- Untergliederung in Haupt- und Nebenlinien
- Einführung einer Nord-West-Tangente
- Ergänzt durch Regionalbus zur ganzheitlichen Erschließung



# 4. Notwendige Infrastrukturanpassung ohne Stadtbahn



- Erweiterte Haltestellen:
  - 14 deutlich erweiterte Haltestellen, z.B. DEZ, Dachaplaz, Universität
  - Landshuter Straße (Kap-Hst.), längere Halteketten
  - Barrierefreiheit von allen 60 Haltestellen entlang der Trasse
- Hohe ÖPNV-Belastung in der Altstadt (Takt je Richtung):
  - Unterer Wöhrd: von 2,9 Min neu 2,3 Min ➔ **21%**
  - Minoritenweg: von 6,7 Min neu 5,5 Min ➔ **18%**
  - D.-M.-Luther-Str.: von 1,7 Min neu 1,2 Min ➔ **30%**
  - Donauparallele: von 3,3 Min neu 2,5 Min ➔ **24%**
  - Roter-Brach-Weg: von 10 Min neu 7,5 Min ➔ **25%**
  - Galgenbergbrücke: von 1,5 Min neu 1,3 Min ➔ **13%**➔ Neuorganisation des Straßenraums zur ÖPNV-Trasse/ Anliegerstraße
- Neue Kreuzungen mit ÖPNV-Bevorrechtigung und eigenen Busspuren



➔ weitreichende Eingriffe in die Infrastruktur von Regensburg sind erforderlich, um das Busnetz zu stabilisieren

## 4. Herausforderungen im



**Attraktives,  
zukunftsfähiges  
Mobilitäts-Angebot für  
Regensburg ?**



**Personalsteigerung auf 505 Mitarbeiter** für das erweiterte Stadtbussystem  
Herausforderung :

- Verdopplung des Recruiting auf mehr als 40 Personen pro Jahr
- 18% höhere Personalkosten im Vergleich zum Mitfall

Die hohe **ÖPNV-Belastung steigt** durchschnittlich um 20%  
Herausforderung:

- bringt System an Grenzen, die Abwicklungsgeschwindigkeit sinkt um -7%
- eigene ÖPNV Trassen in der Altstadt und am Hauptbahnhof
- Mindestens 14 neue vergrößerte Haltestellen, mehr Kap-Haltestellen

**Investitionen** notwendig:

- **neuer Bus -Betriebshof** für Ladeinfrastruktur
- **Straßen** für die hohe ÖPNV-Belastung **ertüchtigen**
- es entsteht **kein** neues Grün entlang der ÖPNV-Wege
- zusätzliche **60 Bushaltestellen barrierefrei** erstellen

Eine Neuorganisation der Verkehrsteilnehmer braucht auch der Bus,  
um die erforderliche Mobilität der Zukunft  
und die Ziele des Umweltverbundes zu erreichen

# 5. Fazit



	Mitfall	Ohnefall+
<b>Kapazität</b>	✓ deutliche höhere Kapazität auf den zentralen Achsen der Stadtbahn	⚡ moderate Kapazitätssteigerung möglich, bleiben deutlich hinter der Stadtbahn zurück
<b>Taktfolge der Fahrzeuge</b>	⚡ geringere Fahrtenfolge durch größere Fahrzeuge und klarere Netzstruktur	✓ Verbesserung der Bedienungshäufigkeit je Haltestelle
<b>Erschließung &amp; Konnektivität</b>	➡ keine wesentlichen Unterschiede	➡ keine wesentlichen Unterschiede
<b>Reisegeschwindigkeit</b>	✓ mit konzipierten <b>18,8 km/h</b> schneller unterwegs als bisher (17,9 km/h)	⚡ mit <b>16,7 km/h</b> geringer als im Mitfall und geringer als bisher (stärkere Verkehrsdichte)
<b>Engpass-Situationen im Stadtgebiet</b>	✓ Verbesserung durch weniger Fahrzeuge mit hoher Kapazität und Spurführung	⚡ verschärfte Situation gegenüber heute durch dichtere Taktzeiten (mehr Fahrzeuge)
<b>Energieeffizienz</b>	✓ geringerer Energieverbrauch/-kosten je angebotenem Platzkm	⚡ <b>+12,6%</b> Energieverbrauch/-kosten je angebotenem Platzkm
<b>Barrierefreiheit</b>	✓ deutliche Verbesserung durch nahezu spaltfreien Einstieg in die Stadtbahn	⚡ Verbesserung nur durch zusätzlichen Ausbau von mindestens <b>60 Halteplätzen</b> erreichbar
<b>Personalkosten</b>	✓ effizienterer Einsatz durch Fahrzeuggröße Stadtbahn	⚡ <b>+18,1%</b> im Vergleich zu Mitfall, <b>120 VZP</b> zusätzlich notwendig
<b>Flexibilität im Störfall</b>	⚡ geringer durch Spurgebundenheit und Notwendigkeit von Ersatzbussen	✓ höhere Flexibilität (Infrastruktur, Wegeföhrung, Gefäßgrößen)



# 5. Fazit

## Die Entwicklung der zukünftigen Mobilität in Regensburg mit Stadtbahn



erfordert eine neue Sicht auf das  
gesamte Mobilitätsangebot:

- Hohe Erschließungsqualität in allen Stadtteilen
- Dezentralisierung Knotenpunkte
- Schnelleres Gesamtnetz
- Keine Denkschranken:
  - Technologieoffen
  - Multimodal

