

# Stadt-Umlandbahn-Regensburg - die Gleise sind schon da!

Städtedreiecksbahn nach Langquaid

18.3.2017

Jan Mascheck

Pro Städtedreiecksbahn

# Einweihung Bhf. Burglengenfeld 1914



# Sonderfahrt nach Burglengenfeld



# Was spricht für eine Reaktivierung der Strecke nach BUL?

- **Viele Zugezogene aus Regensburg, die in Regensburg arbeiten, aber im Städtedreieck wohnen:**
  - **Burglengenfeld** – Prognose 2009, Wachstum bis 2015 um 2,7% auf 12.700 Einwohner in Burglengenfeld
  - Realität 2015, Zuwachs um 5,7% auf 13.000 Einwohner
  - **Maxhütte-Haidhof** – 2015: 11.000 Einwohner, das sollte erst 2020 laut Prognose geschehen
  - **Teublitz** -2015 ca 7.500
  - **Insgesamt 2015 – 31.500**, laut Prognose von 2006 war das Erreichen dieses Wertes im Jahre 2036 geplant.
  - Im Vergleich zu 1970 ist die **Einwohnerzahl** im Städtedreieck **um ca. 15% gewachsen**

# Entlastung des Straßenverkehrs:

- über 70.000 Personen pendeln täglich nach Regensburg.
- die Bahnstrecke stellt eine echte Alternative für Schüler, Studenten, Pendler, Einkäufer, Ausflügler und Nachtschwärmer dar
- Bring- und Holfahrten zum bzw. vom Maxhütter Bahnhof in die Nachbarstädte Teublitz und Burglengenfeld werden deutlich reduziert oder sogar unnötig, was zu einer Entlastung des Verkehrs im gesamten Städtedreieck führt.
- Zubringerstraßen und Autobahn A93 würden ebenso entlastet
- Reduzierung von Schwerlastverkehr durch Verlagerung auf die Schiene

# Heidelberg Cement



1953

# Verlagerung von LKW-Verkehr von der Straße auf die Schiene am Beispiel Heidelberg Cement

- Etwa 30 Züge bringen pro Jahr rund 30 000 Tonnen Steinkohle ins Zementwerk
- Hüttsand Anlieferung – zur Produktion von geschlackten Zementen – mit 70 000 Tonnen im Jahr wäre per Bahn möglich.

# Verlagerung von LKW-Verkehr von der Straße auf die Schiene am Beispiel Heidelberg Cement:

- Die komplette Versorgung des Werkes nur mit Braunkohle, könnte über die Schiene sichergestellt werden.
- Fazit: Ohne Gleisanbindung würde das Zementwerk zukünftig keine Kohle per Bahn erhalten, sondern müsste sich nach einer Alternative per LKW-Anlieferung umsehen. Durch die Gleisanbindung kann ein großer Teil der Rohstoffe für das Zementwerk per Bahn angeliefert werden. LKW-Anlieferungen werden dadurch deutlich reduziert und vermehrt von der Straße auf die Schiene verlagert. Dies führt zu einer Verkehrsentlastung für das gesamte Städtedreieck.

# Parkplatz- und Verkehrssituation in Regensburg

- ungünstige Parkplatzsituation in Regensburg
- Die Stadt Regensburg hat zudem ein zunehmendes Problem mit dem ansteigenden Individualverkehr.
- Die Hauptzugangsstraßen sind morgens und abends stark überlastet. Der Individualverkehr staut sich bzw. kommt nur sehr langsam an den Stadtgrenzen Regensburgs voran.

# Aufwertung des Wohn- und Unternehmensstandorts Städtedreieck

- zeitgemäße Bahnanbindung macht die Kommunen im Städtedreieck für Zuzügler attraktiv
- Die Schiene ist ein bedeutender Standortfaktor im Städtedreieck für bestehende Unternehmen und zukünftige Betriebsansiedlungen

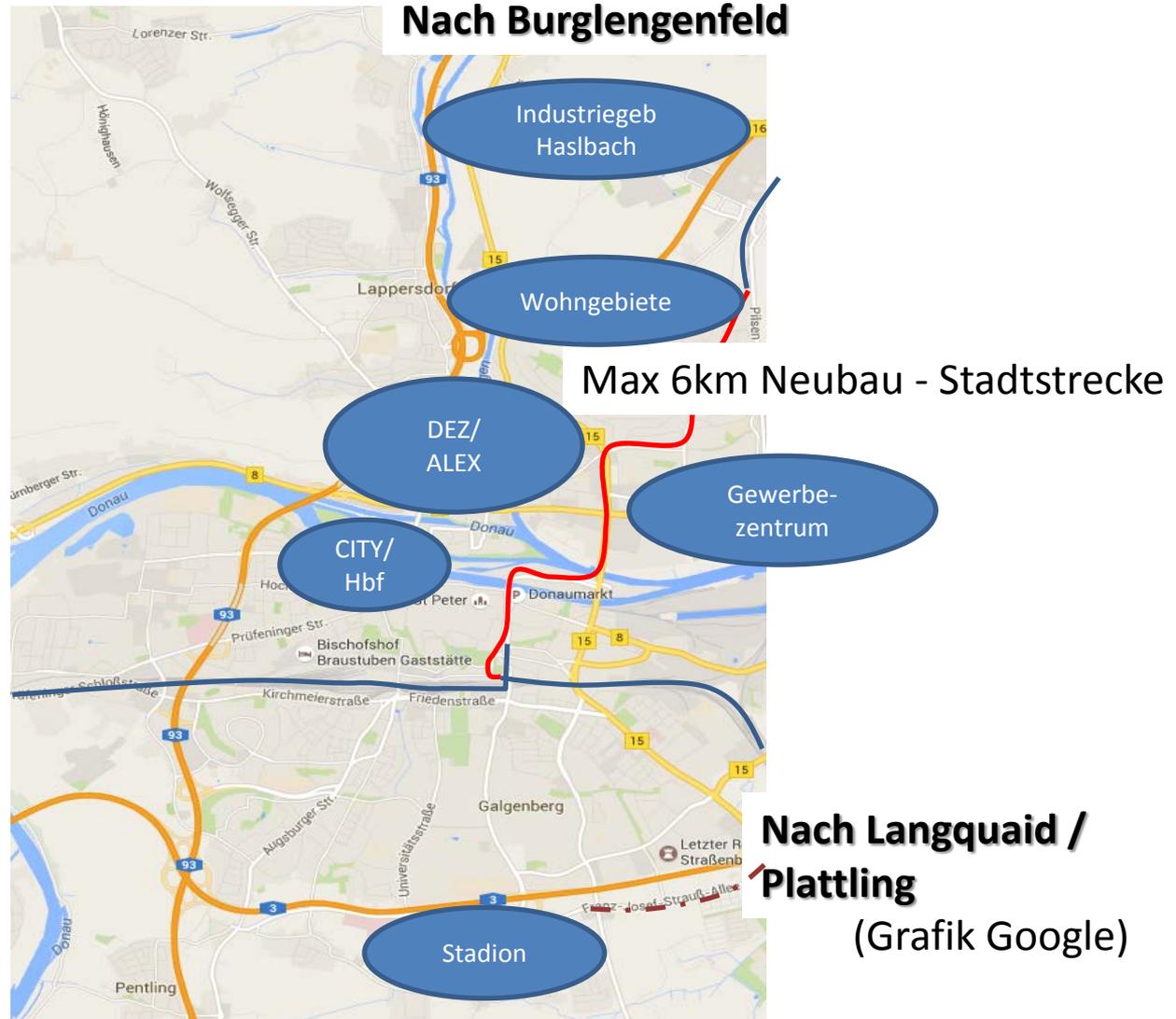
# Stadt-Umlandbahn-Regensburg

## Die Gleise sind schon da!

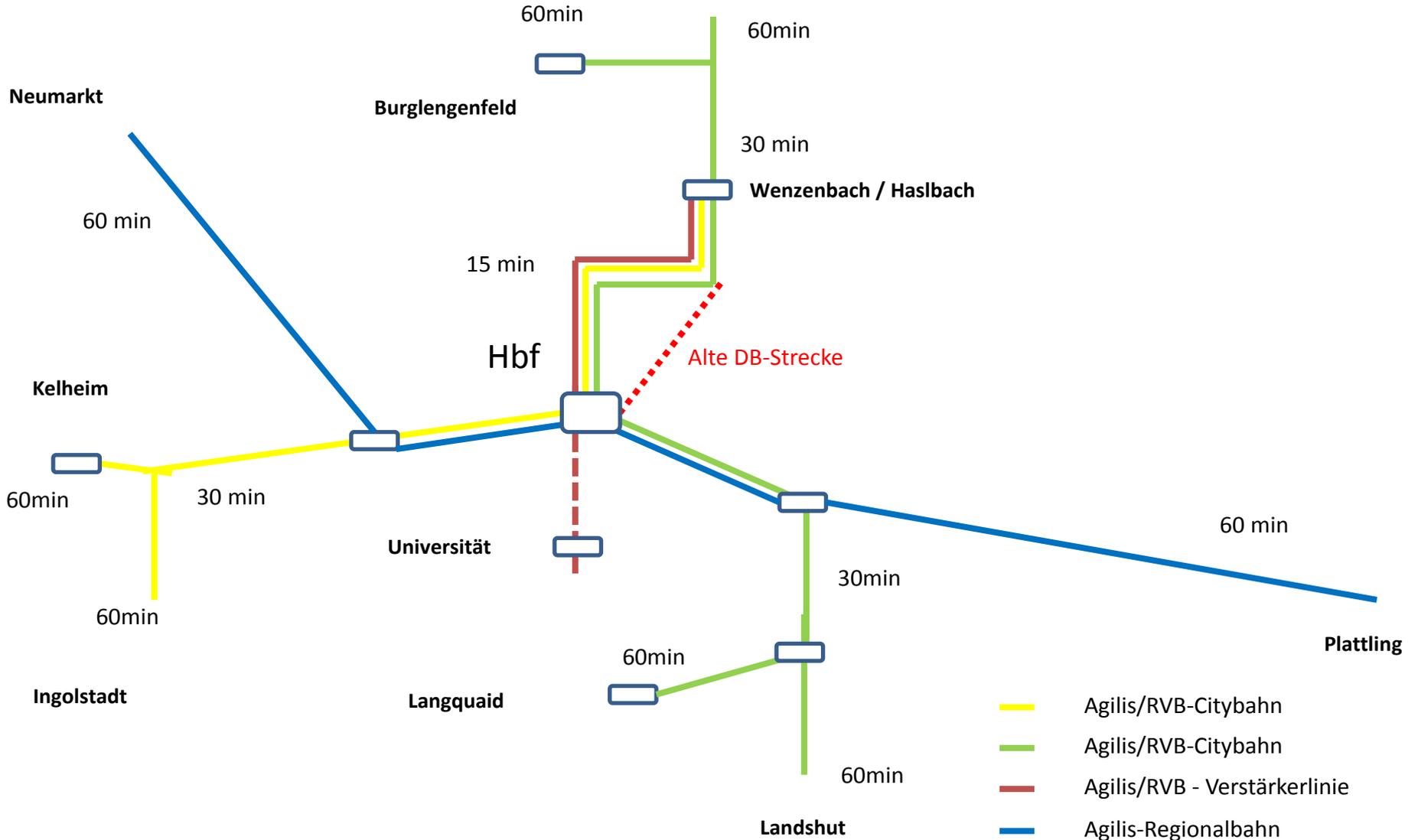


(Grafik Google)

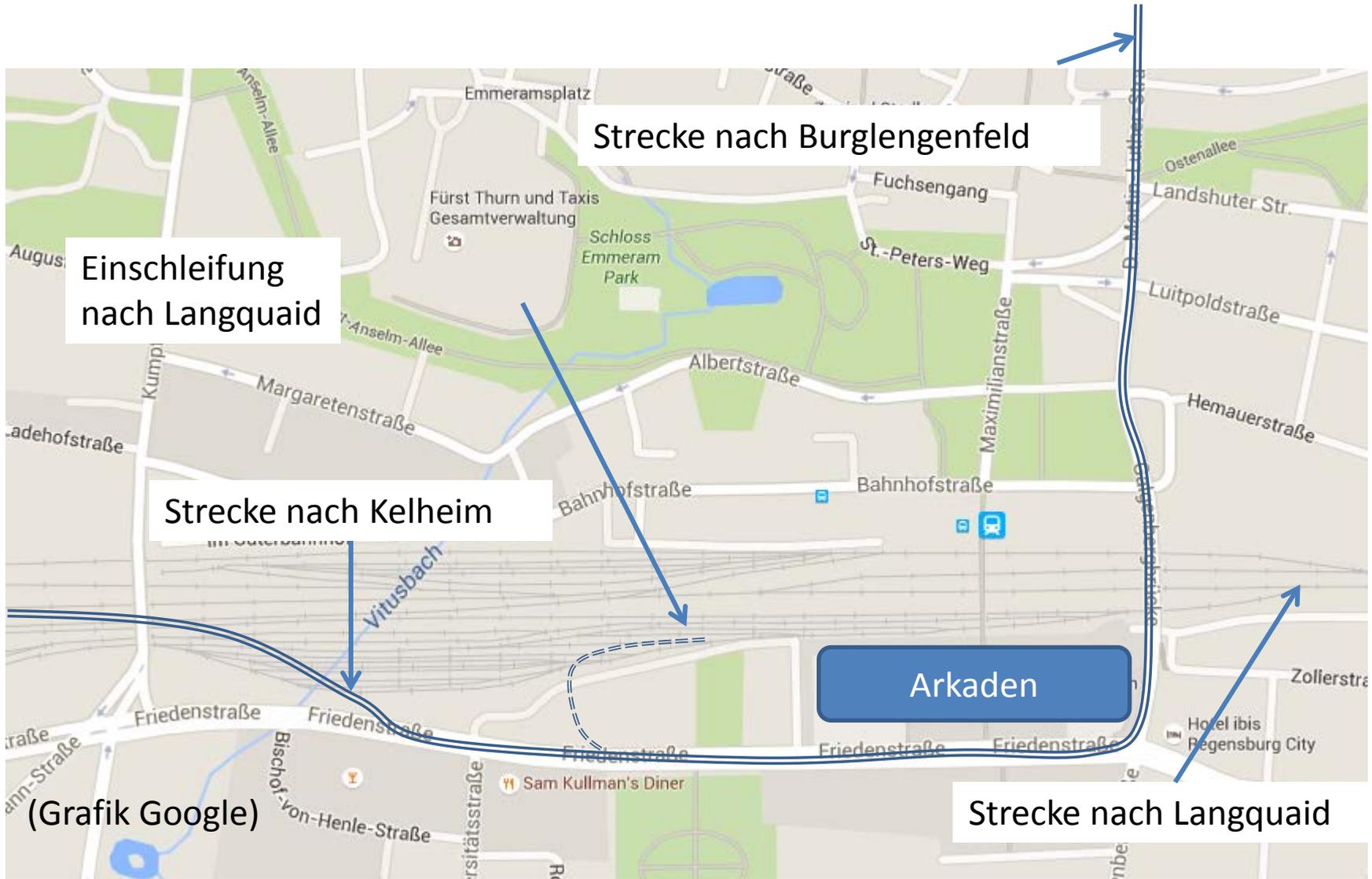
# Durchschleifung durch Regensburg



# Taktung



# Hauptbahnhof – Einschleifung



# Durchschleifung durch Regensburg

- **Zur Zeit** Strecke Wenzenbach- Hbf: ca 10 km  
ca 70kmh/h = **9 min**
- **Strecke Wenzenbach – Isarstr- Hbf:**  
Wenzenbach-Isarstr: 4km mit 70 kmh = 3,4min  
und Isarstr - Hbf durch die Stadt 6km a  
20km/h Durchschnittsgeschwindigkeit = 18  
min, **insgesamt 21,4min**
- **21,4 min statt 9 min = 12,4 min längere  
Fahrzeit**

# Beispiele

Citylink Chemnitz



Kassel Linie 4



Vollbahn TW - Zwickau

# Leichttriebwagen



# Attraktivität der Regionalbahn steigt

- Durch ‚Nichtumsteigen-Konzepte‘
- Beispiel: Fahrt Regenstauf-DEZ
  - Mit PKW: **19 min (ohne Umsteigen)**
  - Mit Bahn + Bus (zum Hbf): **35 min** (Bahn 10 min + Bus 8 Min + Umstieg & Wartezeit)
  - Bus: **30 min (kein Umsteigen)**
  - **Mit Stadt-Umlandbahn-Regensburg: 12 min ohne Umstieg**

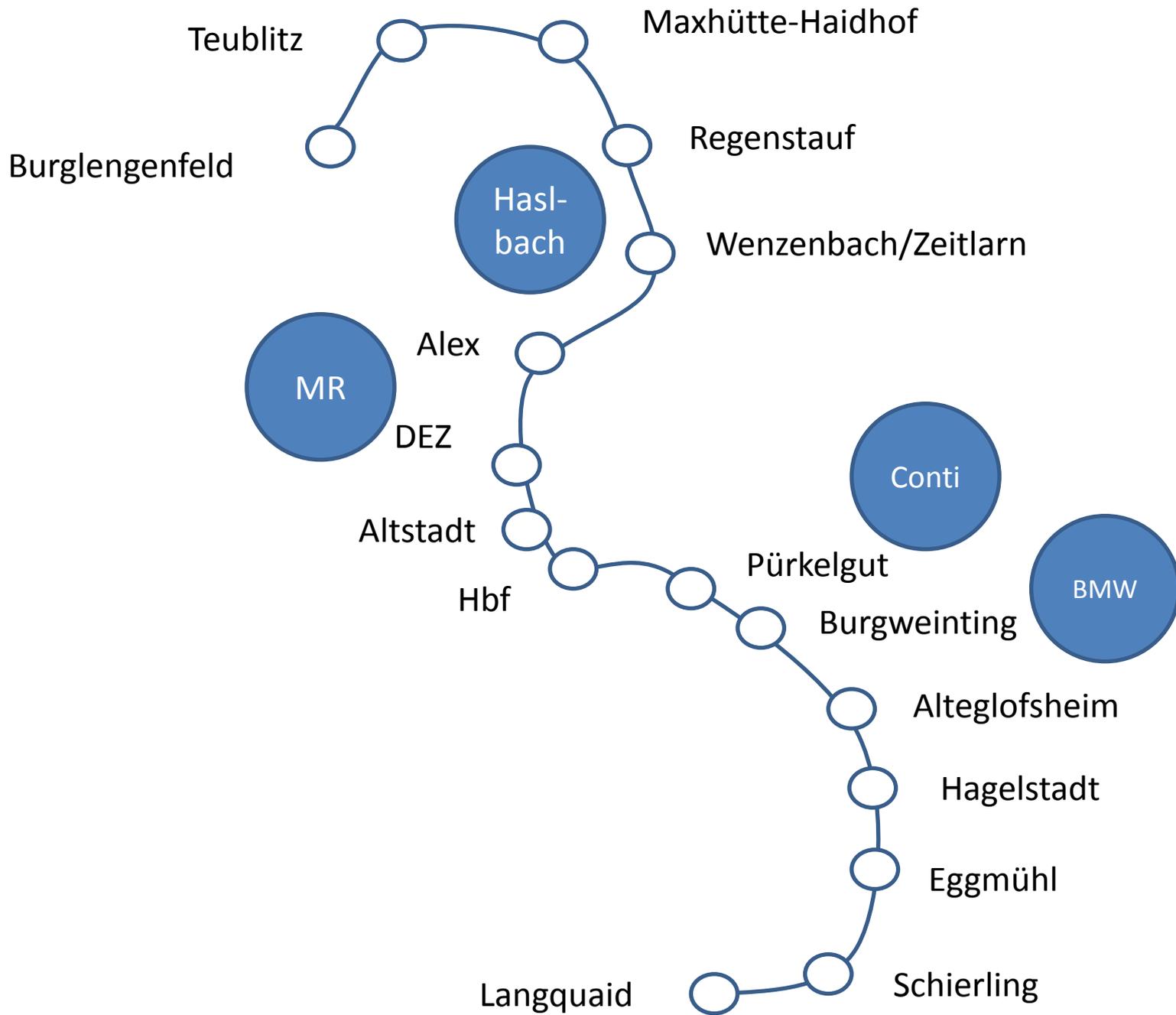
# Neuer Ansatz

- ‚Citybahn‘ - **Regionalbahn** mit innerstädtischer Erschließungsfunktion
- **Investition ca 60 Mio Euro** in 2 gleisige Anlage (6km) Wenzenbach – DEZ – Hbf und Ausbau Maxhütte-Burglengenfeld sowie Richtung Langquaid
- Nicht Straßenbahn ins Umland, sondern **Eisenbahn in die Stadt** -> „Agilis, Oberpfalzbahn & RVB fahren durch die Stadt statt außen vorbei“
- **KEINE autonom geplante neue Straßenbahn!**
- **NORDHÄUSER MODELL (Wittek-Brix)**

# Neuer Ansatz - Stadtbahn

- **Geringste Investition (umgelegte Kosten je km...)**
  - Nur Neubau von 6km innerstädtische Gleisanlage
  - **Kein** neues Depot
  - **Keine** neue Werkstatt
  - **Keine** neue Administration
  - **Keine** ‚Extra‘-Züge – nur Tausch der schon vorhandenen gegen andere
- **Geringere Betriebskosten (gegenüber autonomer, neuer Tram)**
  - Nur 6km Gleisneubau müssen sich extra amortisieren
  - Bisherige Triebwagenführer fahren auch weiter
  - Bisherige Werkstätten und Depots der Bahn werden weiter benutzt
  - Citybahn fährt zu „Grenzkosten“!

(nach Wittek-Brix)



# 12 min längere Fahrt??!

## Eggmühl-Maxhütte

### Jetzt

- Eggmühl-Rgbg Hbf 20 min
- Umstieg 17 min
- Rgbg Hbf – Maxhütte 18 min
- Insgesamt: 55 min
- 1 x umsteigen

### Stadt-Umlandbahn

- Maxhütte – Rgbg Hbf: 30 min (12 min länger)
- Rgbg Hbf – Eggmühl: 20 min
- Insgesamt: 50 min
- Ohne Umstieg!

# Filme

<https://youtu.be/Ym6VxRlrMu8>

<https://www.youtube.com/watch?v=jWJM03gBJl4>

# Nutzen

- Regensburg bekommt Stadtbahn ‚fast‘ geschenkt – zu Grenzkosten
- Das Umland bekommt eine hochattraktive Anbindung ebenfalls ‚fast‘ geschenkt, die Gleise sind schon da
- Die Attraktivität des Umlandes als Wohn- und Lebensmittelpunkt steigt

# Shuttle-Verkehr zum Regensburger Bürgerfest?

- Citylink-Fahrzeuge von Stadler Rail Pankow fahren von Burglengenfeld nach Langquaid und zurück
- 3 Rundläufe? Betrieben von der Laabertalbahn?
- Fahrzeug gestellt von Stadler Pankow?

# Bürgerfest-Shuttle



**Danke!**