

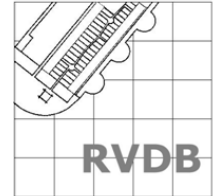
Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam



Stadregion Arnhem-Nijmegen

Sintropher-Projekt Nijmegen – Kleve

Evaluierung der Entscheidungsalternativen

Datum
Kenmerk
Erste versie

8. Februar 2011
VNA087/Gvb/1533

1 Einleitung

In den vergangenen Monaten hat ein Konsortium von Beratungsstellen eine Studie zu den verschiedenen technischen und transportspezifischen Aspekten, die mit der Reaktivierung der grenzüberschreitenden Bahnverbindung zwischen Nijmegen und Kleve in Zusammenhang stehen, durchgeführt. Das Ergebnis dieser Studie ist im Abschlussbericht „Alternativen voor een railverbinding Nijmegen – Kleve – Weeze Airport“ (Alternativen zu einer Bahnverbindung Nijmegen – Kleve – Weeze Flughafen, Dezember 2010) zusammengefasst. Es kann festgestellt werden, dass mit den technischen Daten, die der Studie entnommen werden können, im Prinzip das gesamte Datenmaterial für eine Abwägung seitens der Entscheidungsträger vorhanden ist.

Eine solche Abwägung erfordert jedoch eine genaue Prüfung dieser technischen Daten auf der Grundlage eines breiten gesellschaftlichen, räumlich-ökonomischen und politischen Kontexts. Im vorliegenden Papier soll hierzu ein Vorschlag unterbreitet werden. Um die technischen Aspekte sorgfältig in einem breiter gefassten Kontext abwägen zu können, wurden die Ergebnisse der oben genannten Machbarkeitsstudie im Rahmen einer Evaluierung (Review) eingehend geprüft. Auf der Grundlage dieser Abwägung wurde eine kohärente Strategie formuliert, bei der ausdrücklich auch eine intelligente Phaseneinteilung berücksichtigt wurde, mit dem Ziel, kurzfristig ein realisierbares Projekt starten zu können. Die Evaluierung umfasst ferner eine Entscheidungshilfe für die Entscheidungen, die auf der Grundlage der durchgeführten Studie getroffen werden können.

2 Nijmegen – Kleve: Eine aussichtsreiche Verbindung

Grenzüberschreitende Bahnverbindungen stehen im Brennpunkt des Interesses der Politik. Im Initiativbericht von Koopmans/Kramer (TK 32 351, De grenzen voorbij; grensoverschrijdend regionaal personenreïsverkeer (Über die Grenzen hinweg: Grenzüberschreitender regionaler Personenzugverkehr)) fordern die Autoren den Verkehrsminister auf, den grenzüberschreitenden öffentlichen Personenverkehr zu verbessern. Die Vision des Sintropher-Projekts lässt erkennen, dass auch in Europa die Bereitschaft zur Reaktivierung von grenzüberschreitenden Verbindungen hoch ist. Im jüngsten niederländischen Koalitionsvertrag „Freiheit und Verantwortung“ des Kabinetts Rutte 1 werden grenzüberschreitende Verbindungen explizit genannt: „In den Grenzregionen wird der Schienenverkehr grenzübergreifend entwickelt; dazu gehört auch die Anbindung an ausländische Hochgeschwindigkeitszüge.“

Vor dem Hintergrund dieses politischen Kontexts und der Machbarkeitsstudie kann festgestellt werden, dass die Reaktivierung der Verbindung zwischen Nijmegen und Kleve ein aussichtsreiches Projekt ist. Mit einer Anzahl von ca. 2.000 Fahrgästen im Grenzgebiet und einer Anzahl von 4.000 bis 5.000 Fahrgästen pro Tag zwischen Nijmegen und Nijmegen-Heijendaal kann der Transportwert für eine Basisfrequenz von 2x pro Stunde als ausreichend bezeichnet werden. Der Transportumfang ist vergleichbar mit einem Projekt wie Maastricht – Hasselt (siehe Anlage). Auch der Vergleich mit anderen grenzüberschreitenden Bahnstrecken, wie dieser derzeit vom niederländischen Ministerium für Infrastruktur und Umwelt angestellt wird, zeigt, dass die Verbindung zwischen Nijmegen und Kleve zusammen mit der regionalen Straßenbahnverbindung Maastricht – Hasselt in transporttechnischer Hinsicht eine der aussichtsreichsten ist.

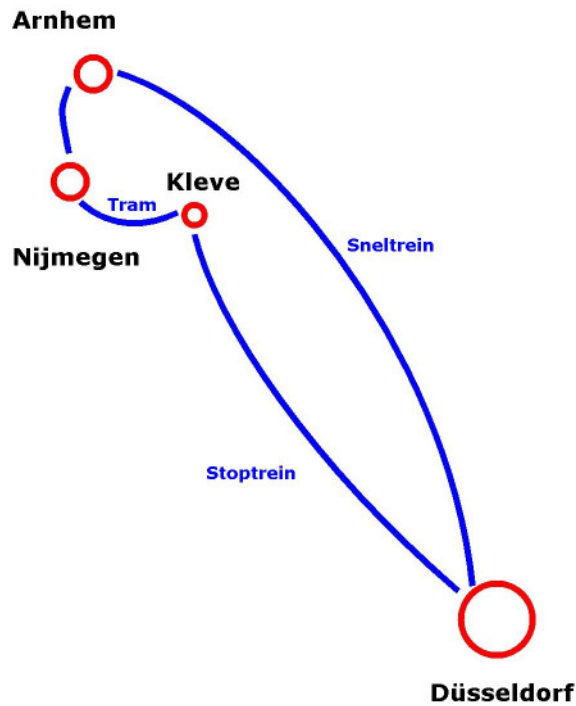
Verbindung	Erwarteter zukünftiger Transportwert auf 24-Stunden-Basis
Arnhem - Emmerich	920 (bei einer Frequenz von 1x/h)
	580 (bei einer Frequenz von 1x/2h)
Hengelo - Bad Bentheim	1.270 (bei Weiterführung der Strecke Rheine - Bad Bentheim bis nach Hengelo)
	1.200 (bei Weiterführung der Strecke Zutphen - Oldenzaal bis nach Nordhorn)
	1.190 (niederländische und deutsche Züge verkehren bis Bad Bentheim, wo Reisende umsteigen müssen)
Groningen - Leer	1.060 (für Schnellzug Groningen - Leer)
	1.170 (für Direktverbindung Groningen - Bremen)
	1.490 (für IC-Qualität auf der Strecke Groningen - Bremen)
	1.800 (für IC+-Qualität auf der Strecke Groningen - Bremen)
Zusammenfassung:	Erwarteter zukünftiger Transportwert auf 24-Stunden-Basis
Arnhem - Emmerich	600-900
Hengelo - Bad Bentheim	1.200-1.300
Groningen - Leer	1.100-1.800

Angesichts der räumlich-ökonomischen Entwicklung der Region als Ganzes, und zwar sowohl im Hinblick auf die Stadt Nijmegen als auch für die Stadt Kleve und die Gemeinde Kranenburg, die in wirtschaftlicher Hinsicht stark von Nijmegen abhängen, ist es von großer Wichtigkeit, dass die Reaktivierung der Bahnlinie zwischen Nijmegen und Kleve als Projekt angegangen wird.

3 Zukunftsperspektive

Die Wahl zwischen Straßenbahn und Zug hängt nicht nur von technischen und finanziellen Aspekten ab. Vielmehr muss bei der Entscheidung die Zukunftsperspektive für die Stadtregion und den Kreis Kleve im Allgemeinen und für die Verbindungen zwischen Deutschland und der Stadtregion im Besonderen in einem breiten Zusammenhang berücksichtigt werden. In der vom Konsortium ausgeführten Machbarkeitsstudie wurde die Zukunftsperspektive für die Verbindung Nijmegen – Kleve nicht separat beurteilt. Die Betrachtungen des vorliegenden Abschnitts sollen eine Ergänzung zur vorliegenden Studie darstellen und die Varianten der Zug- oder regionalen Straßenbahnverbindung näher untersuchen.

3.1 Zugverbindung Nijmegen – Kleve



Von einem breiteren Blickpunkt aus betrachtet kann festgestellt werden, dass die schnelle Direktverbindung zwischen der Stadtregion und dem Ruhrgebiet über Arnhem verläuft (ICE, HSL-Ost). Diese Beziehung zwischen den beiden Regionen könnte mit einer Weiterführung der Regionalexpress-Verbindung von Düsseldorf über Oberhausen, Wesel und Sonsfeld nach Arnhem weiter verstärkt werden. Hieraus lässt sich die Schlussfolgerung ziehen, dass für die Strecke Nijmegen – Kleve als Glied einer überregionalen Verbindung mit Düsseldorf auch auf lange Sicht keine Wachstumsperspektiven zu sehen sind. Eine eventuelle Weiterführung der RE10-Verbindung (Regionalexpress 10) von Düsseldorf über Kleve nach Nijmegen würde damit gleichzeitig die Endsituation für diese Bahnverbindung darstellen und - mit anderen Worten - stets auf eine regionale Verbindung mit Kleve sowie auf eine suboptimale überregionale Verbindung mit Düsseldorf beschränkt bleiben.

3.2 Regionale Straßenbahnverbindung

Niederländische Seite

Eine regionale Straßenbahnverbindung zwischen Nijmegen und Kleve hat dahingegen eine ganz andere Zukunftsperspektive. Die Stadtregion hat nämlich einen Plan für den hochwertigen öffentlichen Personenverkehr (HOV) zwischen Arnhem und Nijmegen aufgestellt, der für die Stadt Nijmegen die Einführung einer Straßenbahnlinie auf der Nord-Süd-Verbindung zwischen dem Waalsprong, der Innenstadt und Heijendaal vorsieht. Die Straßenbahnverbindung Nijmegen – Kleve kann in diese Verbindung eingebunden werden, wodurch eine direkte Verbindung

zwischen Kleve und Kranenburg und dem Zentrum von Nijmegen entsteht. Damit kann ein Straßenbahnbetrieb auf der Strecke Nijmegen - Kleve als erste Phase eines Wachstumsprozesses betrachtet werden. In erster Linie innerhalb des städtischen Ballungsgebiets von Nijmegen (Heyendaal, Plein 44 usw.), langfristig ist eine Ausweitung in Richtung Bommel über Trassen des festgelegten HOV-Netzes der Stadtregion Arnhem-Nijmegen denkbar. In diesem Zusammenhang kann langfristig auch in Erwägung gezogen werden, auf der Eisenbahnstrecke zwischen Elst und Tiel ausschließlich Straßenbahnen verkehren zu lassen. Damit würde die Einführung einer Straßenbahnverbindung zwischen Nijmegen und Kleve den Anfang der Entwicklung eines regionalen Straßenbahn-HOV-Systems in der Region bilden.

Deutsche Seite

Untersuchungen hinsichtlich des ausschließlichen Betriebs von Straßenbahnen auf bestehenden Eisenbahnstrecken zeigen deutlich, dass die Weiterführung der Straßenbahnverbindung nach Weeze auch auf lange Sicht keine realistische Option ist: Die Fahrgeldeinnahmen würden die Betriebskosten und Investitionen nicht decken. In allen Fällen müsste daher von einer Straßenbahnverbindung bis Kleve Hauptbahnhof ausgegangen werden.

3.3 Abwägung Zukunftsperspektive Straßenbahn vs. Zug

Falls sowohl der Zug- als auch der Straßenbahnbetrieb eine mögliche Option darstellt und beide Optionen finanziell vergleichbar sind, verdient die Option des ausschließlichen Straßenbahnbetriebs zwischen Nijmegen und Kleve aufgrund ihrer Zukunftsperspektive den Vorrang. Auch aus deutscher Sicht ist diese Option zu rechtfertigen, da für die Stadt Kleve und die Gemeinde Kranenburg die Anbindung an die Innenstadt von Nijmegen einen nicht zu unterschätzenden Mehrwert mit sich bringen würde. Eine direkte Straßenbahnverbindung zur Innenstadt von Nijmegen würde Kleve und Kranenburg als Wohnort attraktiver machen und könnte gleichzeitig als effektives Mittel zur Bekämpfung des drohenden Bevölkerungsrückgangs genutzt werden.

4 Beurteilung der Studienergebnisse

Aus der Studie geht hervor, dass beide Optionen, also sowohl die Weiterführung der Zugverbindung als auch der ausschließliche Straßenbahnbetrieb auf der Strecke Nijmegen – Kleve machbar sind. Was die Größenordnung betrifft, scheinen die transportspezifischen Effekte und die Investitions- und Betriebskosten zunächst vergleichbar zu sein. Bei näherer Betrachtung werden jedoch Unterschiede erkennbar.

4.1 Einwände in Bezug auf die Weiterführung der RE10-Verbindung

Die Weiterführung der Regionalexpress-Verbindung scheint zunächst die Option zu sein, die am logischsten ist, da die Zugverbindung bereits besteht. Ungeachtet der Tatsache, dass diese Verbindung nur ein begrenztes Wachstumspotenzial bietet und eine geringere Bedeutung für die räumliche Entwicklung und für die Bewältigung des Bevölkerungsrückgangs hat, haben technische Untersuchungen zudem verschiedene Einwände gegen eine solche Weiterführung hervorgebracht:

- Die Eingliederung in Groesbeek: die Gemeinde ist an einer Reaktivierung der Bahnlinie nicht interessiert. Hier werden lindernde Maßnahmen erforderlich sein, um die Unterstützung der Gemeinde Groesbeek zu erlangen.
- Die Bahnsteigkapazität in Nijmegen ist unzureichend.
- Auf der Teilstrecke zwischen Nijmegen Heijendaal und Nijmegen Hauptbahnhof (Centraal) ist keine Fläche für das Anlegen eines dritten Gleises vorhanden. Die bestehende Busbahn müsste hierfür verlegt werden, was jedoch mit hohen Kosten verbunden wäre. Dasselbe gilt für die Verlegung von Gleisen. Übrigens ist in der Studie dieser Aspekt lediglich als PM-Posten aufgeführt, was uns zu der Meinung veranlasst, dass der Realitätsgehalt der Zugooption überschätzt wurde.
- Die Kapazität des bestehenden Gleises reicht nicht aus, um zusätzliche Züge zwischen Nijmegen und Kleve verkehren lassen zu können. Außerdem wären zusätzliche technische Investitionen notwendig, um die Sicherheit während der Fahrt auf dem niederländischen Streckenabschnitt gewährleisten zu können.
- In der Kleveener Wiesenstraße hat die ursprüngliche Bahntrasse Platz für einen Parkplatz gemacht. Hier müsste daher eine neue, möglicherweise sogar niveaufreie Gleisstrecke gebaut werden. Jedoch würde auch ein solches Vorhaben Eingliederungsprobleme mit sich bringen. Die heutige Trasse eignet sich viel besser für eine niveaugleiche Straßenbahnlinie.

Wenn man also alle oben genannten Aspekte berücksichtigt, werden die für die Weiterführung der Regionalexpress-Verbindung erforderlichen Investitionskosten wesentlich höher ausfallen als der in der Machbarkeitsstudie genannte Betrag in Höhe von 60 bis 70 Millionen.

4.2 Die regionale Straßenbahnverbindung kann weiter optimalsiert werden

Auch wenn sich die Studie eingehend mit dem Betrieb einer regionalen Straßenbahnverbindung befasst, wurden die Möglichkeiten, die eine solche Verbindung bietet, noch nicht voll ausgeschöpft:

- Der Umstieg in den Regionalexpress in Kleve kann optimalisiert werden; die Anschlüsse an Züge in Kleve, sowie an Busse (z. B. an den Shuttle-Bus zum Flughafen Weeze), müssen für den Fahrplan der Straßenbahn maßgeblich sein (integraler Taktfahrplan).

- Der im Fahrplan kalkulierte Umlauf der Straßenbahn kann auf der Grundlage der Umlaufzeiten, der Anzahl der Haltestellen, der Traktion und der maximalen Geschwindigkeit der Fahrzeuge weiter optimiert werden.
- Die Straßenbahnverbindung muss vollständig außerhalb des Bahngeländes realisiert werden, wobei Teilabschnitte bei Nijmegen, Groesbeek und Kleve nicht als Eisenbahninfrastruktur angelegt zu werden brauchen, sondern als reguläre, im öffentlichen Raum integrierte Straßenbahnlinie; das Fahren auf Sicht wäre hier eine Option ebenso wie der Bau einer zusätzlichen Haltestelle.
- Bei der Realisierung muss eine zukünftige Anbindung an Campus Heijendaal einerseits und an die Innenstadt von Nijmegen andererseits berücksichtigt werden.
- In der Studie wurde der Mehrwert, den eine Weiterführung der Straßenbahnlinie aus der Richtung Kleve und Kranenburg zum Zentrum von Nijmegen mit sich bringen würde, unterschätzt. Auch der stärkende Effekt für die regional-ökonomische Struktur, wurde in der Studie nicht dargelegt.
- Der Bezug zum vorhandenen Verkehrsnetz muss eindeutig hergestellt werden, wobei dieser jedoch in der ersten Phase mit minimalen Konsequenzen verbunden sein muss.
- Die Infrastrukturkosten müssen auf ein Minimum reduziert werden.
- Die Traktion muss sowohl in finanzieller als auch in transporttechnischer Hinsicht optimiert werden.

Beim letzten Punkt ist zu berücksichtigen, dass die Anschaffung von Fahrzeugen mit dieselektrischem Antrieb sehr kostspielig sein kann (wie sich dies kürzlich bei der Ausschreibung der Region Braunschweig gezeigt hat). Möglicherweise kommt dadurch der Stichzeitpunkt für eine vollständige Elektrifizierung früher in Sicht als bisher (implizit) angenommen wurde.

Aus den obigen Ausführungen lässt sich die Schlussfolgerung ziehen, dass der Transportwert und der Betrieb einer regionalen Straßenbahnverbindung zwischen Nijmegen und Kleve eindeutig optimiert werden kann. Es wird davon ausgegangen, dass die Beurteilung dieser Option damit günstiger ausfallen wird.

5 Strategie

Aufgrund der oben genannten Punkte schlagen wir folgende Strategie vor:

- Man sollte sich für die Realisierung einer regionalen Straßenbahnverbindung zwischen Kleve Hbf (Bahnhofsvorplatz) – Nijmegen Bahnhofsvorplatz – Nijmegen Plein 44 einsetzen. Was die Projektausführung anbelangt, sollte man für eine Realisierung bis 2020 plädieren.
- Das Projekt sollte als ein Stand-alone-Projekt (die so genannte erste Phase) angegangen werden, also als ein zu realisierender Teil des in Phasen auszuführenden HOV-Plans der Stadtregion Arnhem-Nijmegen.
- In der zweiten Phase des HOV-Plans (im Zeitraum 2020-2025) sollte die Straßenbahnverbindung zwischen Heijendaal und Zentrum (Plein 44) angelegt und gleichzeitig der bestehende öffentliche Personenverkehr südlich des Waals (Linie 10 und 5 sowie der Rijn-Waal-Sprinter) angepasst werden, um einen

Parallelbetrieb zu vermeiden. Diese zweite Phase muss natürlich auf die nächste Konzessionsperiode abgestimmt werden. Von einer Ausbreitung der Verbindung in Form eines Abzweigs nach Heijendaal in der ersten Phase ist abzuraten. Damit würde die Komplexität des Projekts enorm zunehmen, und zwar sowohl im Hinblick auf die Eingliederung als auch hinsichtlich der transporttechnischen und juristischen Abstimmung mit dem Inhaber der Konzession für das bestehende Busnetz.

- Die dritte Phase (2025-2030) des HOV-Plans sieht die Weiterführung der Straßenbahnverbindung über den Waal nach Bommel/Elst und die damit einhergehende Reorganisation des Busnetzes nördlich des Waals vor.

Das Projekt Kleve – Nijmegen – Plein 44

- Der Projektumfang sollte so abgesteckt werden, dass grundsätzlich keine Konsequenzen für die neue Transportkonzession entstehen.
- In Hinblick auf die Investition in das Projekt sollte dieses eigenständig und außerhalb des MIRT-Verfahrens (niederländisches mehrjähriges Programm für Infrastruktur, Raum und Transport) realisiert werden. Voraussetzung hierfür ist, dass der für diese Verbindung geleistete staatliche Zuschuss an einen Höchstbetrag von 60 bis 80 Millionen gebunden ist. Dieser Betrag kann auch ohne MIRT-Zuschuss mit Hilfe von einmaligen Zuschüssen und mit europäischen Fördermitteln aufgebracht werden.
- Um die Straßenbahnverbindung zu einem solchen Investitionsbetrag realisieren zu können, muss der Fokus auf ein für die Marktparteien möglichst attraktives Projekt sowie auf eine innovative Vertragsform gerichtet sein, die vorsieht, dass ein privates Konsortium zum Beispiel den Bau, den Betrieb, die Verwaltung und die Instandhaltung übernimmt. Die genaue Vertragsform ist in der folgenden Untersuchungsphase näher festzulegen. Hierbei stehen Fragen bezüglich des Risikos des Straßenbahnbetriebs (für den Betreiber oder für den Auftraggeber), bezüglich des Eigentums der Fahrzeuge und bezüglich der in der zweiten Phase zu erfolgenden Ausweitung an zentraler Stelle.
- Für eine attraktive Ausschreibung am Markt sollte das Projekt möglichst überschaubar und vom Umfang her sehr gut zu kontrollieren sein. In der zweiten Untersuchungsphase muss das Projekt daher auf der Grundlage verschiedener Aspekte weiter ausgearbeitet und optimiert und schließlich auf das Niveau eines vorläufigen Entwurfs gebracht werden. Hierbei geht es um:
 - verwaltungstechnische Aspekte (Entscheidungsprozess, Eingliederung, Grad der Akzeptanz);
 - transporttechnische Aspekte (Transportwert, Geschwindigkeit, Haltestellen, Traktion);
 - juristische Aspekte (Flächennutzungspläne, Zulassungsvoraussetzungen);
 - betriebliche Aspekte (Umlaufzeiten, Fahrzeugeinheiten, Verwaltung der Haltestellen, Instandhaltung).
- Auf der Grundlage des Ergebnisses der zweiten Untersuchungsphase sollte eine niederländisch-deutsche Projektorganisation mit einer eindeutigen Verwaltungsaufgabe angestrebt werden: die Ausschreibung und Ausführung des Projekts.

6 Entscheidungen auf der Ebene der Entscheidungsträger

Auf der Grundlage der vorliegenden technischen und transportspezifischen Studie kann auf der Ebene der Entscheidungsträger Folgendes festgelegt werden:

- Die grenzüberschreitende Bahnverbindung zwischen Nijmegen und Kleve ist eine aussichtsreiche Verbindung.
- Diese Verbindung hat die größte Aussicht auf Erfolg, wenn diese als freiliegende Straßenbahnverbindung zwischen Kleve Hbf und Nijmegen Bahnhofsvorplatz realisiert wird.
- Die Verbindung sollte die erste Phase des HOV-Plans für die Region Nijmegen bilden, wie dies im HOV-Beschluss der Stadt Nijmegen und im HOV-Plan der Stadtregion Arnhem-Nijmegen festgelegt ist.
- In der sich anschließenden Untersuchungsphase ist das Projekt weiter auszuarbeiten und zu optimieren, wobei die Investitions- und Betriebskosten auf ein Minimum zu beschränken sind.
- Außerdem ist zu erörtern, welche Ausschreibungsmethode in Bezug auf den Bau, den Betrieb, die Verwaltung und Instandhaltung der Verbindung sowie im Hinblick auf die in den folgenden Phasen angestrebte Ausweitung die am meisten geeignete Methode ist.
- Es müssen Vorbereitungen für eine grenzüberschreitende Projektorganisation Nijmegen – Kleve getroffen werden, deren Aufgabe die Ausschreibung des Projekts und die Realisierung dieser Verbindung sein muss.

Anlage 1 Referenzprojekte

A.

In der folgenden Übersicht werden verschiedene Projekte genannt, die jeweils mit (reaktivierten) grenzüberschreitenden Bahnverbindungen in Zusammenhang stehen.

- Maastricht-Hasselt – Regiotram, regionale Schnellstraßenbahnverbindung von Hasselt aus.
- Maastricht-Brüssel – Schnellzug, der von der belgischen Bahn betrieben wird und der über Lüttich verkehrt, mit Anschluss an Hochgeschwindigkeitszüge nach London und Paris.
- Heerlen-Aachen – Regionalzug, Teil der EuregioBahn, dem regionalen Bahnnetz in Aachen und Umgebung.
- Enschede-Gronau – Regionalzug, Verbindung, auf der Züge in Deutschland weiterfahren, unter anderem nach Oldenburg.
- Groningen-Leer – Regionalzug, einer der regionalen Eisenbahndienste, die von der Stadt Groningen aus betrieben werden.
- Saarbrücken-Sarreguemines - Regionalzug, Ausläufer der regional-städtischen Schnellstraßenbahn von Saarbrücken im Saarland nach Frankreich.

B.

Bei der zweiten Gruppe der Referenzprojekte handelt es sich um die Nutzung von (einst stillgelegten) Bahnlinien für den Regionalstraßenbahnverkehr. Diese Projekte könnten in irgendeiner Form den Anfang für einen Straßenbahnbetrieb in der Stadt bilden.

Übrigens kann das oben genannte Projekt von Saarbrücken auch dieser zweiten Projektkategorie zugeordnet werden.

- Zwole-Kampen – Nutzung der bestehenden Bahnlinie für den ausschließlichen Straßenbahnbetrieb (Eröffnung für 2014 geplant), Option einer Linie in der Stadt.
- Biel – Regionalstraßenbahn-Projekt in der Schweiz; Weiterführung des regionalen Bahnverkehrs als Straßenbahnverbindung in die Stadt.
- Nantes-Châteaubriant – ehemalige Bahnlinie, die für den Betrieb einer regionalen Straßenbahn umgebaut wird, Eröffnung im Herbst 2012. Übrigens wird Anfang dieses Jahres der Straßenbahnbetrieb im gemischten Verkehr aufgenommen, wobei auf der Strecke nach Clisson Züge verkehren.
- Lyon – diverse regionale Bahnlinien werden für den Betrieb von Straßenbahnen angepasst (Eröffnung voraussichtlich ab 2014).
- Alicante-Benidorm – regionale Bahnlinie wurde für den Betrieb eines regionalen Straßenbahnnetzes umgebaut (weitgehend bereits in Betrieb).
- Übriger Teil Spaniens – in verschiedenen Regionen liegen seriöse Pläne für die Nutzung von regionalen Bahnlinien für den Betrieb von Straßenbahnen vor. Langfristig wird auch die Weiterführung in städtische Gebiete als Option in Erwägung gezogen.
- Bergamo – Straßenbahnbetrieb auf der ehemaligen Bahnlinie, langfristig ist auch hier die Weiterführung in die Stadt vorgesehen.
- Sassari – regionales Straßenbahnnetz befindet sich in der Entwicklung, erste Phase mit Straßenstrecke durch die Stadt in Betrieb.

- Cagliari – städtisch-regionales Straßenbahnnetz befindet sich in der Entwicklung, Nutzung von umgebauter Bahnlinie (teilweise bereits in Betrieb) und Ausbau entlang neuer Trassen (in Planung).