

der Flyer der BI Gleisfrei-Regensburg

eine sachliche Analyse



Bernd Edtmaier

Initiative Mobilität in Regensburg

**der Flyer der
BI Gleisfrei-Regensburg
eine sachliche Analyse**



Impressum:

Autor und Herausgeber:

Bernd Edtmaier
Initiative Mobilität in Regensburg
© 2024 Bernd Edtmaier

Alle Rechte vorbehalten. Abdruck (auch auszugsweise), sowie alle sonstige Wiedergabeverfahren nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Herausgebers.

Autorenadresse:

Bernd Edtmaier
Lore-Kullmer-Straße 22
93053 Regensburg
bernd.edtmaier@gmx.de
0151/40436600

Der Flyer von Gleisfrei Regensburg – eine sachliche Analyse

Der neue Flyer der BI Gleisfrei Regensburg möchte den Bürger mit 7 „Glaubensfragen“ davon überzeugen, am 9. Juni gegen das Stadtbahnprojekt zu voten. Schauen wir uns sachlich, neutral und objektiv an, wie hier der abstimmende Bürger überzeugt werden soll.

Flyer allgemein

Schon das Titelbild mit dem brennenden Geldschein lässt erahnen, dass es hier nicht um objektive Vermittlung von Fakten geht, sondern um subjektive Beeinflussung der Bürger, die mit Suggestivfragen bei jedem Punkt auf ein NEIN gelenkt werden sollen. Der Flyer besteht aus sieben „Glaubensfragen“. Man erkennt sofort, dass hier Fakten, Informationen und sachliche Argumente vorenthalten werden und stattdessen auf der emotionalen Ebene an den Bürger appelliert wird.

Man findet also in diesem Flyer keine Informationen, auf Basis derer sich der Bürger eine ausgewogene, objektive und vollständige Meinung bilden könnte.

Was diesen Flyer unseriös macht, ist die Tatsache, dass er sich ausschließlich auf die (vermeintlichen) Nachteile einer Stadtbahneinführung beschränkt und über die Vorteile kein einziges Wort verloren wird. Diese werden hier dem Bürger bewusst vorenthalten. Es findet eine Reduzierung auf den negativen Teil des Projektes statt. Der Bürger bekommt keine umfassende Information mit allen Vor- und Nachteilen, sondern nur eine emotionale Aneinanderreihung von Nachteilen präsentiert.



Punkt 1: Baukosten und Zeitplan

Versteckte Botschaft in der Kombination Bild und Frage: „Das Projekt wird teurer als geplant und länger dauern als vorgesehen.“ Belege dafür: keine!

Wichtige Informationen werden vorenthalten, so zum Beispiel, dass alle Kosten schon auf 2030 hochgerechnet sind (die 1,2 Mrd. sind 2024 878 Mio.). Weitere Behauptungen werden aufgestellt, zu denen auch keine Belege geliefert werden. Schließlich wird mit den prognostizierten 0,8 % Reduzierung des Individualverkehrs eine Prognose als Fixwert genommen und ohne Bezugswert dargestellt.

- ➔ 0,8 % Prognose bedeutet nicht, dass dieser Wert auch genau in der Höhe eintreten muss, es können auch viel höhere Werte eintreten (natürlich auch niedrigere).
- ➔ Die 0,8 % Prognose gelten für den Mitfall (= ÖPNV mit Stadtbahn). Um eine objektive Bewertung dieser Zahl vornehmen zu können, ist ein Vergleich mit dem Prognosewert im Ohnefall (= ÖPNV ohne Stadtbahn) vorzunehmen. Liegt die MIV-Reduzierung (MIV = motorisierter Individualverkehr) im Ohnefall bei 0 % (keine Reduzierung), dann sind die 0,8 % im Mitfall wenig. Würde sich im Ohnefall der MIV z.B. um 7 % erhöhen, dann ist eine Reduzierung um 0,8 % viel besser zu bewerten. Man muss Mit- und Ohnefall vergleichen, nicht Mitfall und Status Quo.

Um wieviel Prozent sich der Individualverkehr mit der Einführung einer Stadtbahn wirklich erhöhen wird, haben die Bürger selbst in der Hand. Es hängt zudem von sehr vielen unsicheren Faktoren ab, die eine gute Prognose sehr erschweren:

- Wie positiv wird die Stadtbahn angenommen?
- Wie ist die Verkehrssituation, wenn die Stadtbahn eingeführt wird?
- Welche Auswirkungen werden die Sanierung des Pfaffensteiner Tunnels und der Neubau der Sinzinger Autobahnbrücke haben?
- Wie ist dann die politische Situation in Land und Bund?
- Gibt es bis dahin Klimaschutzmaßnahmen, die sich auf den Verkehr auswirken?
- uvm...

FAZIT: Suggestivfrage, beeinflussendes Bild, Behauptungen ohne einen einzigen Beleg, Unterdrückung wichtiger Informationen, falsche Bewertung eines Prognosewertes, Irreführung der Bürger

Punkt 2: CO₂ Rucksack, Lärm und Umwelt

Versteckte Botschaft in der Kombination Bild und Frage: „Die Einführung der Stadtbahn belastet die Umwelt und die CO₂-Bilanz mehr, als sie die Umwelt entlastet und die CO₂-Bilanz verbessert.“

Hier wird ebenfalls eine Behauptung aufgestellt, die vollkommen den Ohnefall ausblendet. Auch ohne Stadtbahn sind im Bereich Mobilität Maßnahmen erforderlich, die erst mal eine zusätzliche Belastung darstellen. Man muss große Verkehrsprojekte über einen längeren Zeitraum beurteilen und nicht allein auf Basis ihrer Bau- bzw. Umsetzungszeit. Da würde vermutlich der Ausbau der A3 vernichtend beurteilt werden. Ein Projekt ist dann vorteilhaft, wenn der Nutzen den Aufwand übersteigt und es ist ein Kennzeichen von großen Projekten, dass tendenziell der Aufwand voransteht und der Nutzen sich erst über die Jahre herausbildet. Ein gutes Beispiel aus dem privaten Bereich ist ein Hausbau. Ein Projekt nur nach der Aufwandsphase zu beurteilen, wäre der Tod fast jeden Projektes.

Die Aussage über Lautstärke ist unqualifiziert und frei von Sachlichkeit, das Thema Baumfällungen greift nur den negativen Aspekt heraus, erwähnt aber nicht Ersatzpflanzungen und dass die Stadtbahntrasse im Bereich Aubach seit Jahrzehnten gesichert ist.

1. Baukosten und Zeitplan



Glauben Sie, dass...

es bei einer halben Milliarde Euro Eigenanteil für die Stadt Regensburg und einer Bauzeit von 6 Jahren für die Stadtbahnstrecke bleiben wird?

Ja Nein

Kosten und Bauzeit sind nur Schätzungen. Gerade bei Großprojekten laufen solche Zahlen oft aus dem Ruder.

Gesamtkostenschätzung (2018): 246 Millionen Euro
Gesamtkostenschätzung (2024): 1,2 Milliarden Euro !

Der Eigenanteil der Stadt Regensburg (464 Mio €) ist bereits um das **11,5 fache gestiegen**. Die Höhe der Förderung ist unklar. Es wird deutlich, dass der Schuldenberg andere wichtige Investitionen über Jahrzehnte blockieren wird (Schulen, Kindergärten, Radwege, Kultur usw.). Die Planungs- und Bauzeit von 6 Jahren ist angesichts zahlreicher Problemstellen unrealistisch.

Laut Masterplan nimmt der **Autoverkehr** durch die Stadtbahn lediglich um **0,8%** ab - und das bei diesen hohen Kosten!

2. CO₂ Rucksack, Lärm und Umwelt



Glauben Sie, dass...

der CO₂ Ausstoß von 155.000 Tonnen, der durch den Bau der Gleise entsteht, wieder ausgeglichen werden kann?

Ja Nein

Noch bevor der erste Zug rollt, werden für den Bau der Gleise etwa **155 000 Tonnen CO₂** freigesetzt. Die Straßen für Elektrobusse sind bereits gebaut! Zudem ist fraglich, ob die von der Stadt Regensburg angegebene CO₂-Einsparung von ca. 4000 Tonnen pro Jahr über die Jahre hinweg haltbar ist. Denn die zunehmende Anzahl der E-Mobilität lässt die Reduktion des CO₂ somit ins Leere laufen.

Viele **Straßenbahnen quietschen** in Kurven, ein E-Bus quietscht nicht!

Für den Bau der Trassen müssen in Regensburg weit über 600 Bäume gefällt werden - auch welche, die der Baumschutzverordnung unterliegen. **Wertvolle Grünanlagen** werden mit Schienen und Beton zerstört.

FAZIT: Suggestivfrage, beeinflussendes Bild, einseitige Darstellung, Behauptungen ohne einen einzigen Beleg, Unterdrückung wichtiger Informationen, Irreführung der Bürger

Punkt 3: Engstelle Mischverkehr

Versteckte Botschaft in der Kombination Bild und Frage: „Die Stadtbahn wird den ÖPNV nicht beschleunigen, weil sie „immer wieder“ im Mischverkehr steht.“ Obwohl das Verhältnis von eigener Trasse zu Mischverkehr mit etwa 70:30 bereits feststeht, wird hier „steht immer wieder im Mischverkehr“ formuliert und ein Bild gewählt, das schon zur gewünschten Antwort hinlenkt. Der Bürger wird beeinflusst.

Alternativ könnte man auch angeben, auf welchen Abschnitten die Stadtbahn auf eigener Trasse geführt werden wird, nämlich zu 70%. Es wird aber bewusst die negative Variante gewählt, die objektiv gesehen genau auf dieselbe Situation hinausläuft. Mit der negativen Formulierung findet wieder eine Beeinflussung des Bürgers durch Hinlenken auf die ge-wünschte Antwort statt.

Die untere Hälfte des grauen „Fakten“blocks ist überflüssig, weil es der Struktur der angegebenen Gebiete geschuldet ist, dass sich dort ÖPNV langsamer bewegt. Das ist kein Argument gegen eine Stadtbahn

FAZIT: Suggestivfrage, beeinflussendes Bild, einseitige Darstellung, Unterdrückung wichtiger Informationen, bewusst negative Formulierung, Irreführung der Bürger



3. Engstelle Mischverkehr

Glauben Sie, dass...

eine Stadtbahn so viel schneller ist, wenn sie mit dem restlichen Verkehr immer wieder im Mischverkehr steht?

Ja Nein

Wöhrdstraße, D.-Martin-Luther-Straße, Galgenbergbrücke, Galgenberg, Obertraublinger Straße, etc...

Hier muss sich die Stadtbahn den Verkehrsraum mit den anderen Verkehrsteilnehmern teilen. Steht das Auto im Stau, steht auch die **Stadtbahn im Stau.**

Außerdem bremsen Unfälle, Müllabfuhr oder Lieferverkehr auch eine Stadtbahn aus!

In Wohngebieten, im Naherholungsgebiet Aubachpark, im Hochschulgelände und an zahlreichen Kurven, Brücken und Kreuzungen kann die Stadtbahn ebenfalls nicht richtig Fahrt aufnehmen.

Punkt 4: Gefahr durch Gleise

Versteckte Botschaft in der Kombination Bild und Frage: „Mit der Einführung einer Stadtbahn werden Radfahrer gefährlicher leben.“ Eine Behauptung ohne Beleg. Ein Bild ohne Bezug auf die konkreten Verhältnisse in Regensburg.

Die Notwendigkeit des Ausbaus des Radwegnetzes ist keine Frage des Straßenbahnprojektes, sie ist im Mit- und im Ohnefall wichtig. Im Mischverkehr haben Radfahrer mit den Radwegen ihre eigene Trasse.

FAZIT: Suggestivfrage, beeinflussendes Bild, Einbringung irrelevanter Informationen, Beeinflussung der Bürger, einseitige Darstellung,



4. Gefahr durch Gleise

Glauben Sie, dass...

die Radwege durch den Bau einer Stadtbahn verbessert werden und Schienen keine Unfallgefahr für Zweiradfahrer darstellen?

Ja Nein

Überall dort, wo sich die Stadtbahn im Mischverkehr mit Zweirädern aller Art bewegt, kommt es zwangsläufig vermehrt zu **Unfällen.**

Besonders heikle Stellen wird es z.B. bergab am Galgenberg und in der D.-Martin-Luther-Straße geben.

Wichtig wäre, dass jetzt endlich **überall in Regensburg** ein vernünftiges **Radwegenetz** geplant und gebaut wird und nicht nur an der möglichen Stadtbahntrasse!

Punkt 5: Ausbau des Streckennetzes

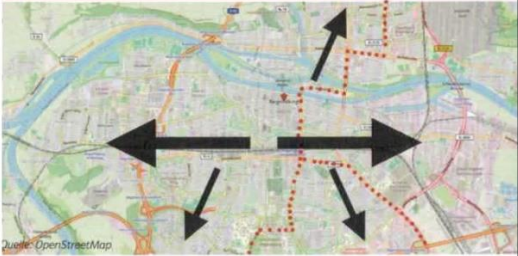
Versteckte Botschaft in der Kombination Bild und Frage: „Die Stadtbahn wird niemals erweitert werden.“ Jedoch sind die Begründungen für eine unsichere Förderung einer möglichen West-Ost-Linie im grauen „Fakten“-block allenfalls in der Gegenwart richtig, blenden aber die Möglichkeit einer Förderfähigkeit in Zukunft gänzlich aus. Die Frage nach der West-Ost-Verbindung kann eh kaum vor 2035 gestellt werden. Bis dahin wird eine West-Ost-Buslinie Aufschluss über das Fahrgastaufkommen auf dieser Relation geben.

Gar nicht zu Erwähnung kommen mögliche Erweiterungen durch Linienverlängerungen. Begründungen, warum diese Erweiterungen nicht durchgeführt werden könnten, fehlen. Auch die Behauptung einer schwierigen technischen Umsetzung im Bereich Bismarckplatz geht über das Behauptungsstadium nicht hinaus.

Im grauen „Fakten“-block wird eine Regio-S-Bahn als Alternative zur Stadtbahn dargestellt, tatsächlich sind beide Verkehrsmittel ergänzendes und sich nicht gegenseitig ausschließendes Element im gesamten Mobilitätskonzept. Die Regio-S-Bahn kann im Gegensatz zur Stadtbahn nicht zur Feinverteilung von Beförderungsströmen innerhalb des Stadtgebietes herangezogen werden.

FAZIT: Suggestivfrage, beeinflussendes Bild, fehlende Weitsicht, Behauptung ohne Belege, falsche Behandlung der Regio-S-Bahn, Irreführung der Bürger

5. Ausbau des Streckennetzes



Glauben Sie, dass...

das Streckennetz der Stadtbahn jemals erweitert wird?

Ja Nein

Eine West-Ost Erweiterung innerhalb Regensburgs wurde schon in mehreren Machbarkeitsstudien als kaum förderfähig und technisch schwierig umsetzbar beschrieben.

Der Bismarckplatz würde durch die Trassen zerschnitten werden. Aufgrund vollkommen **unsicherer Fördermöglichkeiten** wird es keine Erweiterung des Stadtbahnnetzes ins Umland geben.

Das neu beschlossene **Regio-S-Bahnnetz** rund um Regensburg bietet künftig vielen Pendlern eine attraktive Alternative auch ohne Stadtbahn.

V.I.S.d.P.: Heinz-Eberhard Deckart, Rennerstr. 28, 93053 Regensburg, T. 0152/31926858

Punkt 6: Überleben der Altstadt

Versteckte Botschaft in der Kombination Bild und Frage: „Die Baustellen beim Bau der Stadtbahntrassen und die Stadtbahn als solches führen zum Tod von Handel, Gastronomie.“

Die Situation der Altstadt und deren Handel und Gastronomie ist komplex und der Ausbau von ÖPNV ist in der Baustellenzeit sicherlich eine Herausforderung. Allerdings führen die Baustellen der Stadtbahn nicht zu unüberwindbaren Problemen, zumal der Altstadtbereich nur einen kleinen Bereich des kompletten Stadtbahnnetzes ausmacht. Natürlich ist es Aufgabe der Stadt, während der Baustellenzeit den Zugang des Lieferverkehrs zur Altstadt zu ermöglichen und auch danach. Aber eine Verkehrsberuhigung der Wöhrdstraße wird die Altstadt von Individualverkehr entlasten und ist auch im Sinne der Anwohner.

Das, was Gleisfrei „Umsteigzwang“ nennt, ist ganz einfach eine notwendige Maßnahme, um im Rahmen der Neuordnung des ÖPNV eine Verbesserung im Bereich der Buslinien vornehmen zu können. Die Buslinien auf den Stadtbahntrassen müssen eingespart werden, um anderswo zur Optimierung des Busnetzes eingesetzt werden zu können. Da aber die Taktung der Buslinien jene die der Stadtbahnen angepasst werden, ist ein Umsteigen in den erforderlichen Fällen sicherlich zumutbar.

FAZIT: Suggestivfrage, irrelevantes Bild, einseitige Darstellung, Einbringung irrelevanter Informationen, Beeinflussung der Bürger

6. Überleben der Altstadt



Glauben Sie, dass...

Handel, Gastronomie und Tourismus die jahrelangen Baustellen überleben werden?

Ja Nein

Die Herausforderungen an die innerstädtischen Betriebe und Geschäfte sind bereits heute schon enorm. **Jahrelange Baustellen** verschärfen diese Situation noch weiter.

Die Wöhrdstraße wird für den Durchgangsverkehr gesperrt - somit ergibt sich eine schlechtere Anbindung des Lieferverkehrs an die Altstadt. Der Weg in die Altstadt wird durch den **Umsteigezwang** für viele nicht komfortabler, der ÖPNV verbessert sich dadurch nicht.

Kontaktieren Sie uns, wenn Sie Fragen haben. Mehr Informationen finden Sie auf unserer Homepage: www.Gleisfrei-Regensburg.de



Punkt 7: Stadtbahn alternativlos?

Versteckte Botschaft in der Kombination Bild und Frage: „Der eBus ist eine akzeptable Alternative für die Stadt-bahn und führt schneller zur Erreichung der Ziele „Lösung des Verkehrsproblems“ und „Erreichung der Klimaziele.““

Zur Lösung eines Problems gibt es meistens mehrere Möglichkeiten und die Aufgabenstellung lautet, die Möglichkeit zu ermitteln, die – unter Berücksichtigung aller Faktoren – den meisten Erfolg verspricht. Dabei wird es wohl nie die Lösung geben, die allen und jedem gerecht wird. Die Stadt Regensburg hat in den letzten Jahren große Anstrengungen unternommen, um diese beste Lösung zu finden. Es gibt mehrere Gründe, warum ein ÖPNV mit Stadtbahn im Vergleich zur reinen eBus-Lösung Vorteile hat. Die Stadtbahn vergrößert die ÖPNV-Kapazitäten, setzt Buskapazitäten frei und führt zu weniger Fahrpersonalbedarf als ein reines Bussystem. Darüber hinaus ist eine Stadtbahn klimafreundlicher als akkubetriebene eBusse und bringt die Stadt näher an die Erreichung der Klimaziele als eine reine eBusflotte.

FAZIT: Suggestivfrage, einseitige Darstellung

7. Stadtbahn alternativlos?



Glauben Sie, dass...

eine Stadtbahn, die irgendwann nach 2030 in Betrieb geht, alternativlos für Regensburg ist?

Ja Nein

Als Alternative zur schweren Stadtbahn könnten wir bereits jetzt das Busnetz verbessern und weiterhin auf **Elektrobusse** umstellen. Mit der Stadtbahn stellt man die Weichen für ein starres, unflexibles und teures System, das die Chancen auf einen **zukunftsfähigen, technologieoffenen ÖPNV** verhindert.

Daher: Gleisfrei in die Zukunft!

**JA ZU REGENSBURG
NEIN
ZUR STADTBahn**



Zusammenfassung

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass dieser Flyer sicherlich nicht dazu geeignet ist, den Bürger sachlich und umfassend über das Stadtbahnprojekt zu informieren. Durch Suggestivfragen, einseitige Darstellung, Unterdrückung wichtiger Fakten und beeinflussende Formulierungen soll der Bürger zu einem negativen Abstimmungsverhalten geführt werden. Zudem werden Behauptungen aufgestellt, die nicht belegt werden. Der Flyer ist beeinflussend, einseitig und unsachlich.

Am 9. Juni 2024 werden in Regensburg die Weichen für die künftige Mobilität gestellt. In einem Bürgerentscheid wird gefragt, ob die Planung für eine Stadtbahn fortgesetzt werden soll.

Gegner dieses Projektes wollen es mit allen Mitteln bekämpfen und schrecken auch vor Lügen und Falschmeldungen nicht zurück.

Diese Analyse arbeitet den Wahrheitsgehalt der Aussagen der BI Gleisfrei-Regensburg heraus und stellt die Aussagen richtig.



Bitte informieren Sie sich gründlich, bilden Sie sich Ihre Meinung in Abwägung der Vor- und Nachteile und gehen Sie bitte zur Abstimmung!

www.regensburg-mobil-mit-stadtbahn.de
www.stadtbahnregensburg.de