

**der neue Flyer der
BI Gleisfrei-Regensburg
wieder sachlich analysiert**



Bernd Edtmaier
Initiative Mobilität in Regensburg

**der neue Flyer der
BI Gleisfrei-Regensburg
wieder sachlich analysiert**



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 neue Flyer von Gleisfrei Regensburg – wieder sachlich analysiert

Auch der neue Flyer der BI Gleisfrei Regensburg möchte den Bürger mit sehr zweifelhaften Mitteln 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

Der Flyer beginnt gleich auf der Titelseite mit dem Vorwurf des Greenwashings. Dieser Begriff bedeutet wörtlich „grünwaschen“ und im übertragenen Sinn: „sich ein grünes Mäntelchen umhängen“. Es ist eine kritische Bezeichnung für das Verbreiten von Informationen und Kommunikationsinhalten und für sonstige Aktivitäten, die bewusst darauf zielen, einem Unternehmen oder Projekt in der Öffentlichkeit ein umweltfreundliches und verantwortungsbewusstes Image zu verleihen, ohne dass es dafür eine hinreichende Grundlage gibt. Gleisfrei-Regensburg wirft also der Stadt vor, den Bürger hinsichtlich der Umweltverträglichkeit der Stadtbahn bewusst zu täuschen.

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

Was auch diesen Flyer unseriös macht, ist die Tatsache, dass er sich wie sein Vorgänger 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 wieder 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. Darin gleicht er dem vorangegangenen Flyer.

Kosten

Ohne tiefere Kenntnis des Stadthaushaltes stellt Gleisfrei-Regensburg die Finanzierung in Frage und spricht damit dem Stadtrat ab, am 20. März 2024 unter Abwägung aller finanziellen Risiken einen sinnvollen und tragbaren Beschluss gefasst zu haben.

Die zwei Behauptungen, dass

- die Stadt bei Umsetzung des Stadtbahnprojektes keinen Spielraum für andere Investitionen hat und
- das Geld für Kitas, Schwimmbäder, Sport, Freizeit, Kultur und Soziales fehlen wird

werden nicht durch Fakten belegt. Somit handelt es sich um reine Mutmaßungen, die aber an den entsprechenden Stellen nicht als solche gekennzeichnet sind. Mutmaßungen werden als Fakten dargestellt.



Kosten



Mit der Stadtbahn fährt sich Regensburg aufs Abstellgleis

Hier mehr!

Die Finanzierung der Stadtbahn engt die Stadt auf Jahrzehnte ein. Sie hat damit keinen Spielraum für andere Investitionen. Bereits jetzt hat Regensburg ein Haushaltsloch. Die Förderung durch Bund und Freistaat ist für 2030 angesichts leerer Staatskassen ungewiss. Das Geld wird für Kitas, Schwimmbäder, Sport, Freizeit, Kultur und Soziales fehlen.

Kostenexplosion (Prognosen sind weiter steigend)



Jahr	Gesamtkosten (Mio €)	Eigenanteil - ohne Zinsen (Mio €)
2018	246	40
2023	878	334
2030	1,2 Milliarden €**	464
2035	??	??

* Öffentlich kommunizierter Kostensatz, Seite 116 der Machbarkeitsstudie komobile 2018
** Seite 18 der Beschlussvorlage 1. 3. 2024 (Masterplan 2024)

Wir meinen: Schulen statt Schulden!

Der größte Fehler auf dieser Seite ist aber die Grafik, die die Kostenexplosion darstellen soll. Wenn man sich gründlich auf der Internetseite der Stadt informiert, findet man heraus, dass hier Äpfel mit Birnen verglichen werden, denn die 246 Mio € in 2018 beinhalten nur die Kosten für die Trassen, nicht aber beispielsweise für Fahrzeuge oder das Depot. Die Zahlen bei 2024 und 2030 hingegen beinhalten alle Kosten. **Diese Grafik stellt wohl die größte Lüge dieses Flyers dar! Eine vorsätzliche Täuschung der Bürger!**

„Schulen statt Schulden!“: der Spruch soll ausdrücken, dass man durch Ablehnung des Stadtbahnprojektes Geld einsparen und in wichtigeren Bereichen investieren könnte und auch sollte. Dabei ist aber zu bedenken, dass mit Ablehnung des Projektes einerseits die möglichen Fördermittel der Stadt nicht mehr zur Verfügung stehen, weil diese zweckgebunden sind und andererseits trotzdem in den Ausbau des ÖPNV investiert werden muss. Das dürfte einen Großteil des Eigenanteils für eine Stadtbahn ausmachen bei einem Nutzen, der weit unter dem eines ÖPNV mit Stadtbahn liegt und beides relativiert die hohen Kosten für eine Stadtbahn deutlich. Zudem sind Schulen Ländersache und werden entsprechend durch Land & Bund gefördert.

FAZIT: Unsachliches Bild, unsachlicher Spruch, Behauptungen ohne einen einzigen Beleg, Unterdrückung wichtiger Informationen, Irreführung der Bürger

Umwelt

„Unterm Rasengleis liegt auch Beton“

Beim Betrachten dieser Seite fällt auf, dass sehr viele verschiedene Themen auf eine einzige Seite gepackt werden. Es ist für den Bürger unmöglich, sie alle anhand dieser einen Seite zu erfassen. Eine bewusste Überforderung. Die Themen sind:

- Rasengleise
- CO₂
- Baumfällen
- Modalsplit
- Kosten-Nutzen-Verhältnis

Seit die BI Gleisfrei-Regensburg ihre „Arbeit“ aufgenommen hat, stellt sie das Thema Rasengleis absichtlich in einen falschen Zusammenhang. Dem Bürger soll gezeigt werden, dass diese kaum umweltfreundlicher sind, als Betonrassen. Dass das gar nicht Aufgabe von Rasengleisen ist, spielt dabei keine Rolle. Wichtiger als die korrekte sachliche Darstellung ist die Botschaft an den Bürger, der oftmals leichtgläubig diese Täuschung nicht erkennt.

Sowohl die Bauphase, also die Herstellung der Stadtbahn mit all ihren Trassen und Bausteinen, als auch der Betrieb machen in der Gesamtsumme eine Einsparung von 3500 t CO₂-Äquivalent pro Jahr möglich. Wie beim Vorgänger wird auch in diesem Flyer beim Thema Umwelt/CO₂ der Ohnefall gänzlich ausgeblendet. Es gilt wieder: 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.

Wieder tauchen die prognostizierten 0,8 % Reduzierung des Individualverkehrs auf und wieder wird diese Prognose als fixer Wert genommen und ohne Bezugswert dargestellt. Schlimmer noch: die Gesamtkosten zum geschätzten Preisniveau von 2030 in Höhe von 1,2 Mrd EUR werden in direkten Bezug zu diesen 0,8 % gesetzt. Aber erstens gilt nach wie vor:

- ➔ 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?

Umwelt



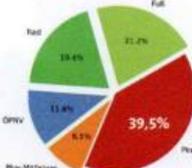



Anschauen

Die Mär vom Umweltschutz
(unterm Rasengleis liegt auch Beton)

Viel Beton, viel Stahl und viel Baustellenverkehr bedeuten viel CO₂-Ausstoß, bevor die erste Bahn gefahren ist. Die Einsparung durch die Stadtbahn im Autoverkehr ist hingegen minimal. Etwa 600 Bäume müssen gefällt werden und das Erholungsgebiet Aubachpark in Burgweinting wird zerstört.

Binnenverkehr Regensburg ohne Stadtbahn



Binnenverkehr Regensburg mit Stadtbahn



1,2 Milliarden € ↑

für 0,8% weniger PKW-Lenker*

*Beschlussvorlage 1.3.2024 (Seite 10 und 26). Der innerstädtische Autoverkehr wird nur um 0,8 % reduziert.



Wir meinen: Wiese statt Beton!

- 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...

Zweitens ist eine Reduktion des Individualverkehrs zwar eine wichtige, aber beileibe nicht die einzige Aufgabe, die ein leistungsfähigerer ÖPNV zu erfüllen hat. Auch die Erreichung der Klimaziele ist mit einem ÖPNV mit Stadtbahn leichter möglich, da sie viel weniger umweltbelastenden Akkumüll produziert als eBusse – möglicherweise sogar gar keinen, falls für den oberleitungsfreien Bereich Superkapazitoren (Supercaps) zum Einsatz kommen.

Analog zum ersten Flyer wird beim Thema Baumfällungen nur der negative Aspekt herausgestellt, erwähnt aber nicht Ersatzpflanzungen und dass die Stadtbahntrasse im Bereich Aubach seit Jahrzehnten gesichert ist. Es wird nach der Einführung der Stadtbahn nicht weniger Bäume und nicht weniger Erholungsgebiete geben. Das wird wohlweislich verschwiegen.

Der Slogan „**Wir meinen: Wiese statt Beton!**“ geht am Thema „Lösung des Verkehrsproblems“ vorbei und dient nur als weiteres Mittel zur Täuschung der Bürger. Gleisfrei bevorzugt den Ausbau von Busspuren statt einer Stadtbahn, was einen Widerspruch zu diesem Slogan darstellt.

FAZIT: Täuschung und Irreführung der Bürger, einseitige Darstellung, Behauptungen ohne einen einzigen Beleg, Unterdrückung wichtiger Informationen, falsche Bewertung eines Prognosewertes, Widersprüche

Kein Netz

Unter diesen Punkt wirft Gleisfrei-Regensburg wieder viele Einzelthemen, die auf einer Seite gar nicht ausreichend abgehandelt werden können:

- Umsteigsituation
- Einbindung von Pendlern in das Mobilitätskonzept
- Mögliche Erweiterungen des Startnetzes

Das, was Gleisfrei „Umsteigzwang“ nennt, ist ganz einfach eine notwendige Maßnahme, um im Rahmen der Neuordnung des ÖPNV eine allgemeine und nicht nur punktuelle 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 an die der Stadtbahnen angepasst wird und diese eine Taktung von 10 Minuten in Außenbereichen und ca. 3 Minuten im Kernbereich zwischen Landratsamt und Galgenbergbrücke aufweisen wird, ist ein Umsteigen in den erforderlichen Fällen sicherlich zumutbar. Wir sprechen von einer Umsteigezeit von wenigen Minuten.

Der Flyer stellt die Behauptung auf, dass „die Stadtbahn die Pendler nicht abholt“ und „der Landkreis von der Stadtbahn nicht erfasst“ wird. Dabei weist schon das Startnetz wichtige Verknüpfungen ins Umland auf, die in der zweiten Ausbaustufe ergänzt und erweitert werden können. Dazu gehören:

- Verknüpfungen zu den Regionalbahnen an den Bahnhöfen Walhallastraße, Burgweinting, Hauptbahnhof und Prüfening
- Umsteigmöglichkeiten an P&R-Anlagen, wie z.B. Bahnhof Walhallastraße, Jahnstadion, Prüfeningstraße und später eventuell Lappersdorfer Kreisel und Kneiting

In einem zweiten Schritt ist es möglich, die Stadtbahn geeignet ins Umland zu verlängern, und zwar

- nach Lappersdorf
- nach Pentling
- zu BMW und Neutraubling

Diese Erweiterung kann die Stadt aber nicht in Eigenregie umsetzen, es ist das Zusammenspiel mit dem Landkreis erforderlich. Dafür ist auch kein großes Netz in den Landkreis hinein notwendig. Die Regio-S-Bahn mit attraktiverer Taktung ist ausreichend, um an den Bahnhöfen die Verknüpfung zum städtischen ÖPNV herzustellen. Diese S-Bahn allein ist aber nicht ausreichend, um auch die Feinverteilung innerhalb des Stadtgebiets vornehmen zu können. Aus diesem Grund sind beim Thema „Ein- und Auspendeln ohne Auto“ beide zwingend notwendig: Regio-S-Bahn und leistungsfähiger innerstädtischer ÖPNV.

Das mangelnde Fahrgastaufkommen einer möglichen West-Ost-Linie ist allenfalls in der Gegenwart richtig und auch der Grund, warum diese attraktive Verbindung nicht im Startnetz enthalten ist. Die Frage nach der West-Ost-Verbindung kann aber eh kaum vor 2035 gestellt werden. Bis dahin wird eine entsprechende Buslinie Aufschluss über das Fahrgastaufkommen auf dieser Relation geben.

Der Slogan „**Wir meinen: statt Bahn direkte Busverbindungen!**“ ist nicht ausreichend durchdacht, weil er auf ein reines Bussystem abzielt, das aus drei Gründen nicht so einfach umzusetzen ist oder nicht ans Ziel führt:

1. Mit einem reinen Bussystem die Klimaziele zu erreichen ist schwieriger als mit einer Stadtbahn, da diese klimafreundlicher ist als die eBusse (Stichwort Li-Ion-Akkus).
2. Die große Kapazität der Stadtbahn auf den beförderungstarken Relationen setzt Buskapazitäten frei, mit denen das ergänzende Busliniennetz verbessert werden kann – eben auch mit neuen Direktlinien und Tangentiallinien
3. Beim derzeitig vorherrschenden Fahrermangel ist der geringere Bedarf an Fahrpersonal bei einem ÖPNV-Netz mit Stadtbahn gegenüber einem reinen Busnetz ein weiterer Vorteil.

FAZIT: ungenaue Darstellung, Unterdrückung wichtiger Informationen, bewusst negative Formulierung, Irreführung der Bürger

Kein Netz



Umsteigezwang

Viele direkte Buslinien werden mit der Stadtbahn unterbrochen, dadurch muss viel umgestiegen werden. Mit jedem Umstieg verliert man rund 30% ÖPNV-Nutzer.

Wir meinen: statt Bahn, direkte Busverbindungen!

Auch in Zukunft kein Netz.

Die Stadtbahn holt die Pendler nicht ab

Der Landkreis (96.000 Pendler an den Wochentagen) wird von der Stadtbahn nicht erfasst. Ein großes Netz an Schienen in den Landkreis hinein ist unrealistisch. (Kornobile-Studie 2018, Seite 3 folgende)



Die Linie C wird es nicht geben, weil das Fahrgastaufkommen hierfür nicht reicht und die Streckenführung durch das Jakobstor und über den Bismarckplatz (Tiefgarage darunter) unrealistisch ist. (Kornobile-Studie 2018, Seite 88)

Starr & Langsam

Die BI Gleisfrei-Regensburg betont immer wieder, dass eine Stadtbahn zu 30% im Mischverkehr fahren wird, was ihr Tempo reduziert. Sicherlich wäre eine Stadtbahn, die zu 100% auf eigener Trasse fährt, optimal, was die Beförderungsgeschwindigkeit betrifft, aber die 70%, die sie in Regensburg im Startnetz erzielen wird, sind schon eine entscheidende Verbesserung im Vergleich zum jetzigen reinen Busverkehr. Der Geschwindigkeitsvergleich mit einem eBike ist hier wenig zielführend.

Man muss schon bzgl. der Geschwindigkeit die richtigen Verkehrsträger miteinander vergleichen. Für den Vergleich der ÖPNV-Systeme bietet sich der Bus an, wobei ein „Bus auf eigener Trasse“ den Ausbau von Busspuren erfordert, was dem Slogan „*Wiese statt Beton*“ weiter oben widerspricht. Beim Thema Verkehrswende lohnt am ehesten das Auto als Vergleichspartner.

Die Staufahrt im Mischverkehr ist bei einer Stadtbahn sicher nicht größer als beim Bus. Bei den angegebenen Straßen am wenigsten in der immer wieder zitierten Wöhrdstraße, die mit einer Stadtbahn verkehrsberuhigt werden soll, was die Staufahrt dort in die Nähe von Null bringen wird. Übrigens dürfen Busse bei Stau ihre Linienführung nicht verlassen. Hier gibt es also keinen signifikanten Nachteil bei der Stadtbahn. Busse fahren nicht am Stau vorbei.

Der Slogan „*Wir meinen: flüssiger Verkehrs sieht anders aus!*“ lenkt von eigentlichen Problem ab. Das Verkehrsmittel, das den Verkehrsfluss verhindert, ist eindeutig das Auto. In diesem Zusammenhang ist es nicht hilfreich, einen Geschwindigkeitswettbewerb innerhalb des Umweltverbundes durchzuführen. Deshalb ist es wichtig, das ÖPNV-System zu finden, das am meisten geeignet ist, eine echte Alternative zum Auto darzustellen. Dazu gehört halt mehr als nur die reine Durchschnittsgeschwindigkeit des Verkehrsträgers.

FAZIT: einseitige Darstellung, nicht geeignete Vergleiche, Unterdrückung wichtiger Informationen, bewusst negative Formulierung, Irreführung der Bürger

Starr & Langsam



Tempo: Die Stadtbahn ist nicht schneller als ein E-Bike oder ein Bus auf eigener Trasse!

Die Stadtbahn erreicht eine Reisegeschwindigkeit von 20,4 bis 21,1 km/h*. Das schafft man mit dem E-Bike auch. (*Beschlussvorlage 1. 3. 2024, Seite 8)

Wir meinen: **flüssiger Verkehr sieht anders aus!**

Mischverkehr: Die Stadtbahn muss durchs Nadelöhr

Staufahrt besteht im Mischverkehr in der südlichen Sandgasse, der Donaustauer Straße, der Wöhrdstraße, in der D. Martin-Luther-Straße, an der Galgenbergbrücke, am Galgenberg und in Burgweinting. Eine Stadtbahn kann einem Stau oder einer Unfallstelle nicht ausweichen.



»»» Mischverkehr: Die Stadtbahn teilt sich die Straße mit dem Auto-Verkehr.

Lärm und Bedarf

Bei einer Stadtbahn von Lärm zu sprechen, ist nach all den Diskussionen über die Lautstärke einer Stadtbahn schon im Bereich einer Lüge. Gleisfrei behauptete anfangs „bis zu 104 dB“, hat diese Aussage mittlerweile auf 70 dB reduziert. In Wahrheit liegt eine Stadtbahn bei ca. 48 bis 55 dB und ist damit nicht lauter als der übrige Verkehr, sondern meist leiser, was schon subjektiv leise wirkt. Unser Ohr funktioniert sehr stark über Vergleiche von Lautstärken. Alle Verkehrsteilnehmer haben unter bestimmten Voraussetzungen ihre typischen Geräusche. Auch ein eBus quietscht in bestimmten Situationen.

Bei einer Diskussion über Fahrgastzahlen und -kapazitäten einen Endhaltestellenbereich als Beispiel zu nehmen, macht keinen Sinn. In Endhaltestellenbereichen sind die Fahrgastzahlen erfahrungsgemäß gering, weil sich auf dem Weg dorthin der Bus oder Zug leert und nach der Abfahrt dort erst sukzessive füllt. Die entsprechende Grafik ist auch aus einem anderen Grund nicht geeignet, über Fahrgastzahlen Aufschluss zu geben. Kirchfeldallee wird aktuell nur von den Buslinien X4 und 7 bedient und künftig mit Stadtbahn von einer Linie ganz und von einer Linie nur ein kurzes Stück. Hier einen für Burgweinting repräsentativen Vergleich anzustellen, wird an dieser Haltestelle nicht gelingen, zumal auch die jetzige Situation nur bedingt mit der nach Einführung vergleichbar ist. Die Grafik und der Text darunter passen eh nicht zusammen.

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

Stillstand

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.

Man führt nicht „auch noch eine Stadtbahn“ über die Nibelungenbrücke. Diese Brücke wird derzeit von zahlreichen Buslinien genutzt, die mit einer Stadtbahn fast vollständig wegfallen. Das bedeutet also, dass die Stadtbahn diesen Bereich nicht zusätzlich belastet, sondern den dort stattfindenden Busverkehr ersetzt.

Der Slogan „**Stadtbahn = Stau + Stress + Stillstand**“ ist meiner Meinung nach etwas übertrieben, denn zur Stadtentwicklung gehören nun mal von Zeit zu Zeit große Bauprojekte, von denen wir in den letzten Jahrzehnten eine ganze Reihe in Regensburg hatten. Baustellen sind nie schön, aber man muss schon sehen, dass eine

Lärm & Bedarf



Klagen

Die Planungsphase wird sich durch Einsprüche und Klagen jahrelang verzögern und weiter Kosten verursachen.



Lärm

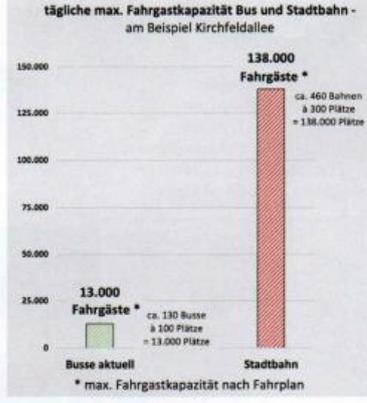
Viele Straßenbahnen quietschen ohrenbetäubend. Wir haben inzwischen tolle E-Busse! Ein E-Bus quietscht nicht.

Wir meinen: Statt Bahn 2040 - Verkehrswende jetzt!



Thema Lärm

tägliche max. Fahrgastkapazität Bus und Stadtbahn - am Beispiel Kirchfeldallee



Modus	Fahrgäste	Beschreibung
Busse aktuell	13.000	ca. 130 Busse à 100 Plätze = 13.000 Plätze
Stadtbahn	138.000	ca. 460 Bahnen à 300 Plätze = 138.000 Plätze

* max. Fahrgastkapazität nach Fahrplan

Fahrgastkapazität: Alle fünf Minuten 300 Personen von und nach Burgweinting?

Diese dauerhaft riesige Kapazität ist täglich nur für eine Stunde sinnvoll und kann mit Bussen viel besser gesteuert werden. Heute leere Busse, morgen leere Bahnen.

Stadtbahntrasse nicht in einem Stück gebaut wird, sondern immer in Teilabschnitten, die sukzessive gebaut und freigegeben wird. Dass die Einführung einer Stadtbahn nicht zum Stillstand führt, haben viele andere Städte vorgemacht.

Bezüglich der Forderung „**Vorrang für Bus, Rad und Fußgänger!**“ gehe ich persönlich noch einen Schritt weiter und fordere *Vorrang für den Umweltverbund!* Dieser besteht aus ÖPNV, Radfahrern und Fußgängern.

FAZIT: einseitige Darstellung, Heraufbeschwören eines negativen Szenarios, um den Bürger zu verängstigen

Alternativen

Die BI Gleisfrei schlägt als Alternative zur Stadtbahn die Regio-S-Bahn vor, „um die Pendler zu den Arbeitsplätzen zu bringen“. Ich sehe das als sehr gute und wirkungsvolle Ergänzung zum städtischen ÖPNV aus Stadtbahn und Bussen, nicht aber als Alternative zur Stadtbahn. Die Regio-S-Bahn hat mit Bahnhof Walhallastraße, Bahnhof Burgweinting, Bahnhof Prüfening drei Haltepunkte am Stadtrand und dazu den Hauptbahnhof. Das ist nicht ausreichend für eine Feinverteilung im Stadtgebiet.

Das bessere Konzept sieht so aus, dass Regionalbusse und die Regio-S-Bahn die Pendler an das Stadtgebiet heranbringen und ab dort der innerstädtische ÖPNV aus Stadtbahn und Bus die Feinverteilung übernimmt. Für Autoeinpender bietet sich an den bestehenden oder noch geplanten Park&Ride-Anlagen die Möglichkeit, auf den ÖPNV umzusteigen. Dieses Konzept funktioniert in umgekehrter Richtung analog.

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: einseitige Darstellung, Regio-S-Bahn nicht für innerstädtischen ÖPNV geeignet

Zusammenfassung

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass auch dieser Flyer nicht dazu geeignet ist, den Bürger sachlich und umfassend über das Stadtbahnprojekt zu informieren. Durch falsche und, 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 einer 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 mancher Aussagen von 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