

Kommentare zum Infoblatt der Stadt RBG für den Bürgerentscheid am 9. Juni 2024

Keine näheren und vor allem kritischen Informationen zur Stadtbahn von Seiten der Stadt Regensburg.
Die Stadt informiert **nicht** über alle Belange und gaukelt **falsche Zahlen** vor.
Es ist ein reines Prestigeprojekt von einigen Stadträten und der Oberbürgermeisterin und hat keinerlei Daseinsberechtigung,



1. Welches Wachstum? Die Zahlen der letzten und folgenden Jahre zeigen nur ein moderates Wachstum. Die großen Firmen in Regensburg verlagern Arbeitsplätze ins Ausland, z.B. Continental : ca. 1000.
2. Das **Ergebnis** fiel nur in 2 von 3 untersuchten Fallbeispielen ganz knapp für eine Stadtbahn aus!
3. Es wurde keine **Einführung** einer Stadtbahn, sondern nur eine erste Planungsuntersuchung einer Stadtbahn entschieden!

4. Auf Grund welcher Daten wurde diese **Empfehlung** erstellt? Es gibt z.B. keinerlei gesicherte Zahlen über die aktuellen Fahrgastzahlen, da keine Zählsysteme in den Bussen vorhanden sind. Die ‚Berechnungen‘ basieren nur auf wilden Spekulationen.
5. Verglichen mit der Machbarkeitsstudie von 2018 sind die zu erwartenden **Kosten** jetzt schon von ca. 450 Mio. auf 1,2 Mrd. gestiegen und das, ohne eine detaillierte Planung der Trasse mit realen Gegebenheiten. Die wirklichen Kosten werden noch viel höher ausfallen!
6. Die **Fördermöglichkeiten** sagen überhaupt nichts aus über die dann später erhaltene Förderhöhe. Das ist eine rein virtuelle Zahl. Durch den knappen Staatshaushalt werden sicherlich nicht die vollen Förderhöhen zum Zuge kommen und die Stadt bleibt auf erheblichen Kosten sitzen.
7. Die neuen Nutzen/Kosten-Rechnung muss erst noch im Detail überprüft werden. Basierend auf den Erfahrungen der letzten Jahre wurde hier sicherlich wieder ganz massiv „schöngerechnet“ und Annahmen mit herangezogen, die nicht mit der Realität zusammenpassen.
8. Welche **Öffentlichkeitsbeteiligung**? Es gab weder eine reale Beteiligung noch einen wirklichen Dialog. Sogar auch bei den „zufällig“ ausgewählten Bürgern gab es nur ein Diktat, aber keine Beteiligung. Anregungen und Kritiken wurden seitens der Stadt vollkommen ignoriert oder sogar ins Lächerliche gezogen, besonders von der OB.

9. Bitte gehen Sie **alle** am 9. Juni zur Wahl und stimmen Sie mit ihrem **NEIN** für einen sinnvollen ÖPNV in Regensburg und stoppen Sie bitte dieses Wahnsinnsprojekt!

10. Mit einem **JA** stellen Sie die Weichen für ein starres, unflexibles und teures System, das alle Chancen auf einen zukunftsfähigen ÖPNV verhindert. Eine Umsetzung würde viele Jahre brauchen und das Leben und den Verkehr in der Stadt komplett lähmen. Die Folgekosten müssten noch von unseren Enkeln getragen werden.
11. Die Erfahrungen zeigen, dass keine Bürger in die Planungen mit eingebunden bzw. angehört werden. Es wird einfach über die Köpfe der Bürger hinweg weitergeplant und Unmengen an Geld von ortsfremden Planungsbüros verschwendet.
12. Ein tragfähiges Straßenbahnnetz in nur 6 Jahren ist vollkommen unrealistisch, wenn man sich die notwendigen, massiven Umbaumaßnahmen ansieht.

13. Mit einem **NEIN** entscheiden Sie sich für sinnvolle Änderungen in Richtung zukunftsträchtiger, bedarfsgerechter und flexibler Lösungen beim ÖPNV. Bisher wurden schon ca. 10-20 Mio. Euro für eine sinnlose Bahn-Planung verschwendet. Die eingesparten Gelder könnten für viele sinnvolle Maßnahmen, z.B. Modernisierung von Schulen und Kindergärten, Umgestaltung von Stadtflächen und Verbesserung vom Radwegnetz verwendet werden. Sie würden dafür sorgen, dass es nicht nur ein ‚Stadtbahnplanungsamt‘, sondern ein ‚Amt für sinnvollen ÖPNV‘ geben würde. Sie würden die Stadtverwaltung zwingen die Straßenbahn-Scheuklappen abzulegen und in alle sinnvollen Richtungen zu recherchieren, um am Ende zu einer für Regensburg sinnvollen Lösung zu kommen. **NEIN** zur Stadtbahn, ja zum zukunftsfähigen ÖPNV!

Informationen zur Stadtbahn

Hier finden Sie einen Überblick über den aktuellen Stand der Stadtbahn-Planungen. Es gilt zu entscheiden, ob die nötige Umgestaltung des zukünftigen Nahverkehrs in Regensburg mit oder ohne Stadtbahn weitergedacht wird. Weitere Informationen finden Sie unter www.stadtbahnregensburg.de



W&V
Regensburger Mensch wird der schließlich seine Grenzen sind: häufiger funktionier

Wieso ein Bürgerentscheid „Stadtbahn“?

Mit dem Wachstum der Stadt und der Region erhöhen sich die Anforderungen an einen umweltfreundlichen und funktionsfähigen ÖPNV. Die Stadt hat ab 2016 untersuchen lassen, ob sich für den Umbau des Nahverkehrs große (Elektro-)Busse oder eine Stadtbahn besser eignen. Das Ergebnis fiel eindeutig zugunsten einer Stadtbahn aus. Daher hat im Juni 2018 der Stadtrat mit großer Mehrheit entschieden, die Einführung einer Stadtbahn anzugehen und hierfür zunächst eine Vorplanung erarbeiten zu lassen.

W&V
Busse oder keine Spuren weltgrün neutralen (elektrische) E-Busflotte viele Menschen mit fähiger. Ein Abschnitt zu einem Stadtbahn öffentlich-verhältnis Dabei wird Stadtzentrum. Etwa 1000 Menschen umge

Nun liegen erste Ergebnisse in Form einer Empfehlung für den Gesamtstreckenverlauf im Stadtgebiet (Kernnetz, s. Rückseite), eine Analyse zur Verkehrswirksamkeit, die zu erwartenden Kosten und Fördermöglichkeiten sowie die sog. Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) vor. Die Öffentlichkeit wurde in verschiedenen Formaten beteiligt und hat viele Anregungen geliefert.

Ob die Planungen für das Großprojekt Stadtbahn weiter fortgesetzt werden, sollen nun alle stimmberechtigten Bürgerinnen und Bürger im Rahmen des Bürgerentscheids „Stadtbahn“ (nach § 18a der Gemeindeordnung) am 9. Juni 2024 entscheiden:

• Wenn eine Mehrheit mit „Ja“ stimmt, werden die Planungen für eine Stadtbahn Schritt für Schritt weiter ausgearbeitet. Für jeden Streckenabschnitt ist detailliert zu planen, wie der Trassen- und Verkehrsraum umgestaltet werden soll. Die Bürgerinnen und Bürger, insbesondere die Menschen, die entlang der Trasse wohnen, werden eingebunden. Es wäre eine sog. Planfeststellung durchzuführen, um Baurecht zu schaffen. Erst wenn alle Hürden genommen sind und die Finanzierbarkeit gesichert ist, kann die Umsetzung der Stadtbahn beschlossen werden. Die ersten Stadtbahnen könnten dann voraussichtlich ab Anfang der 2030er-Jahre in Betrieb genommen werden.

W&V
Die gesch nach heute rechnet man den Euro. Bund und bessere für die E-Bus- Umsetzungs Betriebsh ein rechn. Höhe von rechnet man ca. 464 Mio

• Wenn eine Mehrheit mit „Nein“ stimmt, werden die Planungen für eine Stadtbahn sofort eingestellt. Die wachsenden Anforderungen und die bereits beschlossene Umsetzung der Mobilitätswende müssen anders geplant und gelöst werden.

Die Stadtbahn Investition Stadtbahn kostengünstiger Umsetzungszeitraum als

Stand
b die



Warum muss der Nahverkehr verändert werden?

Regensburg wächst. Mehr Einwohner bedeuten mehr Menschen, die von A nach B kommen wollen. Bisher wird der öffentliche Nahverkehr in Regensburg fast ausschließlich mit Bussen betrieben. Er stößt bereits jetzt an seine Grenzen. Vor allem die Straßen Richtung Stadtzentrum sind zu Stoßzeiten oft überlastet. Busse haben dann häufig Verspätung. Damit der ÖPNV auch in Zukunft gut funktioniert, braucht es Veränderungen.

en
en
inter-
hrs
nen.
hn
hn
r-
ng für
z, s.
e zu
e die
ffent-
nd
äter
en

Wie kann der Nahverkehr umgebaut werden?

Busse oder Bahnen brauchen – wo immer es geht – eigene Spuren. Sonst stehen sie im Stau. Aus Klima- und Umweltgründen muss Regensburg auf einen starken, CO2-neutralen Nahverkehr setzen, also eine Kombination aus (elektrischer) Stadtbahn und E-Bussen oder einer reinen E-Busflotte. Möglichst große Fahrzeuge können pro Fahrt viele Menschen effizient transportieren. Durch eine Stadtbahn mit guter Taktung wird der Nahverkehr leistungsfähiger. Ein Stadtbahnnetz muss über mehrere Jahre in Abschnitten aufgebaut werden und ist im Gegensatz zu einem reinen Busnetz ortsfest. Die Einführung einer Stadtbahn beinhaltet die Chance zur Neugestaltung des öffentlichen Raums. Bestehende Flächen- sowie Verkehrsverhältnisse müssen insgesamt neu geordnet werden. Dabei wird das Straßen- und Radwegenetz verändert. Im Stadtzentrum (Welterbe) wird auf Oberleitungen verzichtet. Etwa die Hälfte des Trassennetzes kann auf Rasengleisen umgesetzt werden.

ung)
ist
s-
nd
er
e
t zu
nd
ung
dt-
ler

Was kostet die Stadtbahn?

Die geschätzten Gesamtkosten der Stadtbahn liegen nach heutigen Preisen bei ca. 880 Mio. Euro, hochgerechnet auf das Jahr 2030 entspricht das ca. 1,2 Milliarden Euro. Mit einer NKU größer 1 ist das Projekt durch Bund und Land förderfähig. Derzeit gibt es deutlich bessere finanzielle Fördermöglichkeiten für eine Stadtbahn (teilweise bis 90% der förderfähigen Kosten) als für E-Busse. Die Gesamtförderquote für Planung und Umsetzung (Kernnetz mit Straßenbahnfahrzeugen und Betriebshof) liegt derzeit bei über 60%. Es ergibt sich ein rechnerischer Eigenanteil der Stadt Regensburg in Höhe von ca. 334 Mio. Euro (Preisstand 2023). Hochgerechnet auf die Ausführungszeit ab 2030 ergeben sich ca. 464 Mio. Euro.

die
ie
los-
ders

Die Stadtbahneinführung wird zunächst deutlich höhere Investitionskosten als eine reine E-Busflotte auslösen, die Stadtbahn lässt sich dafür aber nachzeitigem Stand kostengünstiger betreiben. Über einen langen Betrachtungszeitraum sind die Gesamtkosten sowohl der Stadtbahn als auch einer reinen E-Busflotte hoch.

14. Welches **Wachstum**? Die Zahlen der letzten und folgenden Jahre zeigen nur ein sehr moderates Wachstum. Die großen Firmen in Regensburg verlagern Arbeitsplätze ins Ausland, z.B. Continental : ca. 1000 Stellen.
15. Richtig, es gibt noch viel Potential z.B. das Bussystem und das Radwegnetz in Regensburg zu verbessern. Andere Lösungen wurden überhaupt noch nicht in Betracht gezogen. Bislang wurden diese Aktionen durch die sinnlosen Stadtbahnplanungen blockiert.
16. Seit Corona hat sich in vielen Teilen die Arbeitswelt in Richtung Homeoffice hin verändert, d.h. auch bei einer Bevölkerungszunahme kann keine automatische Erhöhung der Fahrgastzahlen erwartet werden. Zum anderen hat sich auch die Zahl der Radfahrer deutlich erhöht. Auch das Potential der Busse ist noch längst nicht voll ausgeschöpft, siehe die Vielzahl von fast leeren Bussen.

17. Eigene Spuren, ja, aber nicht über 24h starr. Eine Busspur kann z.B. zu bestimmten Zeiten von Autos mitbenutzt werden, ohne zusätzliche Fläche zu verschwenden. Eine Straßenbahntrasse kann nur von der Bahn, aber nicht anders verwendet werden, auch Rettungsdienste werden dadurch in den Stau neben der Trasse gezwungen. Der verbleibende Verkehrsraum ist dann zu schmal und lässt keine Ausweichmöglichkeiten zu.
18. Der Bau der Stadtbahn ist ein erheblicher CO2 Produzent. Es werden ZUSÄTZLICH Tonnen an Stahl und Beton benötigt. Der CO2-Rucksack kann frühestens in 40 Jahren von der Stadtbahn abgetragen werden.
19. Die Verwendung möglichst große Fahrzeuge hilft nur in den kurzen Spitzenzeiten. Im Rest vom Tag fahren dann unflexible lange, schwere Züge leer durch Regensburg. Mit Bussen kann schnell, flexibel und effektiv den ganzen Tag über reagiert werden.
20. Der Aufbau der Bahntrasse verschlingt Millionen und blockiert für >10 Jahre das Leben in Regensburg.
21. Die Bahn kann nur auf eigener Trasse fahren. Busse können flexibel, leistungsbezogen und bedarfsgerecht ausweichen.
22. Ohne Stadtbahn wären viel mehr Möglichkeiten vorhanden die Stadtfächen neu zu gestalten. Allein das eingesparte Geld könnte für eine Auffrischung der Kernstadt verwendet werden. Durch den, nicht durch die Bahn blockierten, Verkehrsraum könnten viel mehr Radwege oder eine flexiblere Verkehrsführung realisiert werden.
23. Warum keine Oberleitungen im Stadtkern, wo es nicht stören würde, in den Wohngebieten sollen die Anwohner aber die Drahtseile vor der Nase akzeptieren?
24. Die aktuellen Planungen zeigen jetzt schon weniger als 50% mögliche Rasengleise. Ökologisch hilft ein Rasengleis gar nichts. Darunter befindet sich Beton.

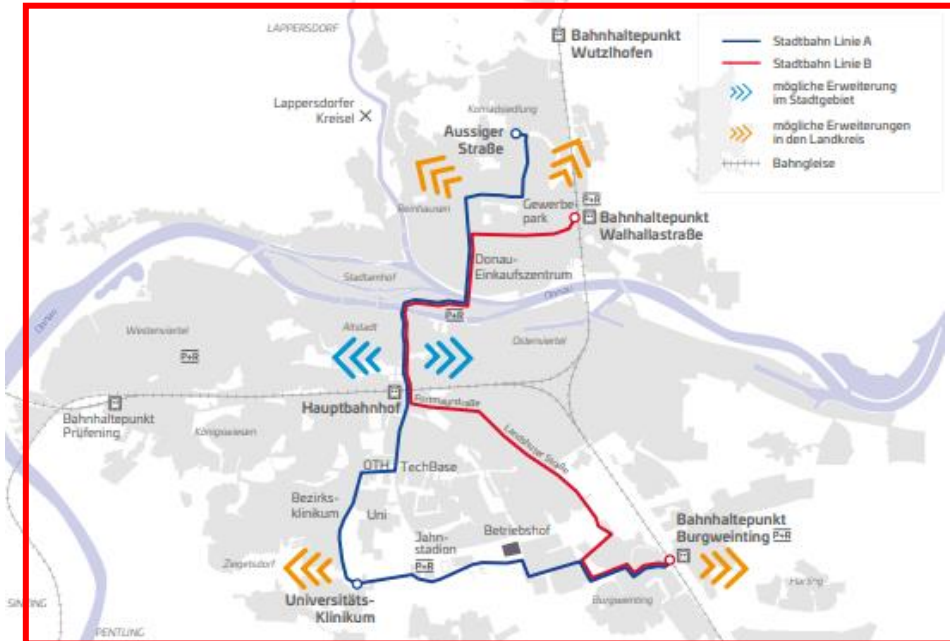
25. Verglichen mit dem Masterplan sind die zu erwartenden Kosten jetzt schon von ca. 450 Mio. auf 1,2 Mrd. gestiegen und das, ohne eine detaillierte Planung der Trasse mit realen Gegebenheiten. Es wurden in keinem Abschnitt der Trasse Bodenuntersuchungen durchgeführt, um festzustellen, ob z.B. überhaupt eine tragfähige Unterschicht vorhanden ist, oder mit viel finanziellen Aufwand eine komplizierte Zusatztechnik notwendig wird. Die wirklichen Kosten werden noch viel höher ausfallen!
26. Die theoretischen Fördermöglichkeiten sagen überhaupt nichts aus über die später dann erhaltene Förderhöhe. Das ist eine rein virtuelle Zahl. Durch den knappen Staatshaushalt werden sicherlich nicht die vollen Förderhöhen zum Zuge kommen und die Stadt bleibt auf erheblichen Kosten sitzen. Nach diesem Stand müsste die Stadt nur für den Bau 464 Mio. zusätzlich ausgeben, wobei sie in 2024 für das bestehende **45 Mio Haushaltsloch**, ohne Bahn, schon keine Lösung hat. Das würde zu erheblichen Erhöhungen, z.B. bei der Grundsteuer, Gewerbesteuer führen.

27. Richtig, der Bau wäre MASSIV teurer als eine E-Busflotte bzw. andere Lösungen. Aber zu bedenken sind nicht nur die direkten Kosten. Der Bahnbau würde MASSIVE Einschnitte für die nächsten 5-10 Jahre und länger in Regensburg nach sich ziehen. Der gesamte Verkehrsraum an der Trasse müsste neu aufgebaut werden und dass bei laufendem Verkehr, z.B. in der Landshuterstraße fahren täglich aktuell 25.000 Auto. Beim Neubau der Straße inkl. Trasse würde hier kein Autoverkehr möglich sein!
28. Der Bau der Bahntrasse würde sehr lange dauern. Andere Lösungen, z.B. kombinierte Busspuren, Innenstadtberuhigung, Busnetzoptimierungen könnten sofort umgesetzt werden. D.h. der Umweltschutz könnte sofort und nicht erst in 10-15 Jahren beginnen.
29. „kostengünstiger“? **FALSCH!** Beispiele aus anderen Städten (z.B. ???) zeigen, dass der Betrieb einer Stadtbahn um den Faktor 2-3 höher ist als für eine Busflotte. Hier eingerechnet ist z.B. auch schon eine nur halb so lange Lebenszeit von Bussen. Was aber sogar eine Chance ist, um in Zukunft alle 10 Jahre immer die aktuelle Technik zu bekommen. Die Stadtbahn bekommt man mit der Technik von gestern und für die nächsten 20 Jahren sind dann Neuerungen blockiert. Ein Zug lässt sich nicht so einfach ersetzen wie ein Bus.

Wo soll die Stadtbahn fahren?

Zunächst sollen zwei Stadtbahn-Linien mit einem 5 bis 10 Minuten-Takt gebaut werden, das sog. Kernnetz. Dieses wurde ausgewählt, weil hier die meisten Menschen unterwegs sind. Ferner kann das Kernnetz am besten mit dem anknüpfenden Bus- und Bahn-System verzahnt werden. Zusammen mit der Optimierung des Busnetzes entsteht für möglichst viele Menschen eine schnelle Verbindung. Die Nutzen-Kosten-Untersuchung fällt derzeit sehr gut aus: der Nutzen beträgt das 1,54-fache der Kosten.

Als zukünftige Erweiterungen – die nicht Teil der ersten Planung und Einführung sind – wurden an- und mitgedacht: eine Ost-West-Linie im Stadtgebiet sowie eine Fortführung in den Landkreis.



Vergleich

(Stand 1. März 2024)

	IST-Zustand	KÜNFTIGES BUSNETZ IN REGENSBURG*	
		MIT Stadtbahn	OHNE Stadtbahn
Fahrzeiten zwischen			
Alex-Center – Universität	21 Min.	16 Min.	22 Min.
Burgweinting/BUZ – Dachauplatz	17 Min.	14 Min.	21 Min.
KH St. Josef – Westbad	32 Min.	27 Min.	34 Min.
Lilienthalstraße – Zuckerfabrikstraße	33 Min.	23 Min.	33 Min.
Benötigte Fahrzeuganzahl			
Busse Kapazität: 100 Fahrgäste Lebensdauer: ca. 10 Jahre Zugänglichkeit: barrierearm 2 Rollstuhlplätze	136	130	202
Stadtbahnen Kapazität: 300 Fahrgäste Lebensdauer: ca. 30 Jahre Zugänglichkeit: 100% barrierefrei 4 Rollstuhlplätze	---	24	---
Benötigtes Fahrpersonal	350	385	505

* Prognose für 2035. Zugrundegelegt ist das zu erwartende erhöhte Verkehrsaufkommen

30. Aktuell fahren die meisten Busse mit einem 10 bis 30 Minuten Takt. Außerhalb der Stoßzeiten fahren mit diesem längeren Takt zu großen Teilen des Tages die meisten Busse fast leer. Folglich würden mit den kürzeren Taktzeiten und der wesentlich höheren Passagierkapazität dann die meisten Bahnen leer fahren. Allein aus ökologischen Gesichtspunkten ein No Go. Für die ausgelasteten Strecken könnten für die wenigen Stunden am Tag leicht andere, bessere Lösungen gefunden werden.

31. Eine Optimierung des Busnetzes (und andere Maßnahmen) muss nicht auf eine Stadtbahn warten, sondern könnte sofort realisiert werden.

32. Die aktuelle Nutzen/Kosten Rechnung muss erst noch genau überprüft werden, es ist anzunehmen, dass hier ausschließlich nur mit unrealistischen „Best-Case“-Zahlen gerechnet wurde.

33. Die Ost-West Erweiterung wurde schon in der Machbarkeitsstudie als nicht förderfähig und technisch nur sehr schwer umsetzbar bestätigt. Mit dieser 3. Linie würde Regensburg den beliebten Bismarkplatz verlieren, da mehrere Züge quer über den Platz fahren würden! Den Anbindungen an die Randgemeinden z.B. Wenzenbach, Neutraubling wurden schon durch deren Bürgermeister eine Absage erteilt, da die Strecken nicht förderfähig sind und die Gemeinden das nicht finanzieren wollen/können.

34. In Burgweinting führen dann zwei Linien mitten durch einen Naherholungsraum, der vor wenigen Jahren noch aufwendig renaturiert wurde. Sollten doch noch Pentling und Neutraubling mit angebunden werden, fahren weitere 1-2 zusätzliche Linien durch den Aubachpark.

35. Anbindung an den Lappersdorfer Kreisel nur mit einer teuren, zusätzlichen Brücke möglich. Wenzenbach und Neutraubling haben der Anbindung bereits eine Absage erteilt.

36. Ost-West-Linie durch die Altstadt nicht umsetzbar (Bismarkplatz, Tiefgarage, etc.)

37. Wo soll in Burgweinting ein P+R Parkplatz entstehen? Es gibt hier keine Flächen. Wäre dieser beim Bahnhof, müssten alle Autos erst durch die 30er Zone dorthin anfahren, was die Obertraublingerstraße noch mehr belasten würde.

38. Wo kommen die großen Zeitersparnisse mit Stadtbahn her? Schon die Machbarkeitsstudie ergab, dass bei einer Fahrt zwischen den Endhaltestellen Sandgasse nach Burgweinting nur 3 Min. mit einer Bahnfahrt eingespart werden würden.

39. Wie kommen die großen Verschlechterungen ohne Stadtbahn zusammen? Die Bevölkerung in Regensburg und damit der Verkehr wird nicht so stark ansteigen, dass das zu begründen ist. Bei den aktuellen Trends, z.B. Homeoffice ist zu erwarten, dass die Verkehrslage zumindest gleichbleiben wird.

40. Ebenso wird hier Äpfel mit Birnen verglichen. Sollte die Stadtbahn nicht realisiert werden, gäbe es viel Potential und Geld um das Busnetz deutlich zu verbessern und andere Lösungen endlich einzuführen. Somit würden sich die Fahrzeiten ohne Stadtbahn deutlich verkürzen.

41. Stadtbahn barrierefrei: ganz im Gegenteil. Aus den Bussen kann heute schon, wegen bereits vorhandener Absenk-Mechanik, direkt barrierefrei auf den Gehweg ausgestiegen werden. Sogar beim großen Bahn-/ Bus-Terminal beim DEZ befinden sich die Busse nicht an den gleichen Bahnsteigen wie die Stadtbahn!

42. Rollstuhlplätze: Obwohl die Stadtbahn die dreifache Personenkapazität hat, sind nur 4 Rollstuhlplätze vorhanden. Würden hier anstelle der Bahn weiterhin 3 Busse fahren, wären das 6 anstatt 4 Rollstuhlplätze.

43. Auch wenn die Stadtbahn eine eigene Trassen hat, so fährt sie doch immer wieder mit den MIV (Mischverkehr), somit kann sie den Vorteil nicht ausspielen und steht auch mit im Stau. Durch die Verkleinerung des verbleibenden Verkehrsraums wird es sogar noch viel mehr Staus geben.