



Pressemitteilung

D.-Martin-Luther-Straße 7, 93047 Regensburg, Telefon 0941/507-1050

STADTRATSFRAKTION
REGENSBURG



csu-fraktion@regensburg.de



[csu_fraktion_regensburg](https://www.instagram.com/csu_fraktion_regensburg)



[csu-stadtratsfraktion-regensburg.de](https://twitter.com/csu-stadtratsfraktion-regensburg.de)



[csustadtratsfraktionregensburg](https://www.facebook.com/csustadtratsfraktionregensburg)

Regensburg, 26. Mai 2024

CSU-Fraktion hinterfragt Kostenvergleich zum ÖPNV mit und ohne Stadtbahn: „Milchmädchenrechnung“

Die CSU-Stadtratsfraktion kritisiert den kürzlich veröffentlichten Kostenvergleich für den Regensburger ÖPNV mit Stadtbahn (Mitfall) und ohne Stadtbahn (Ohnefall). Die Fraktion bemängelt, dass die Berechnungen weder nachvollziehbar sind noch technische und gesellschaftliche Entwicklungen berücksichtigen.

Ein wesentlicher Kritikpunkt betrifft die Kosten für den Umbau von barrierefreien Haltestellen. Im vorgelegten Vergleich wird dieser Umbau nur beim E-Bus-System ohne Stadtbahn eingepreist. Tatsächlich betrifft der barrierefreie Ausbau jedoch alle 631 Haltestellen in Regensburg. Bisher sind nur 20 Prozent der Haltestellen barrierefrei, während andere Großstädte in Bayern diesen Umbau erledigt oder fast abgeschlossen haben. Zudem sind nur knapp 40 Prozent der Bushaltestellen mit Wartehallen ausgestattet und weniger als 10 Prozent verfügen über digitale Fahrgastinformationen. Hier besteht erheblicher, zeitnaher Handlungsbedarf, unabhängig davon, ob die Stadtbahn gebaut wird oder nicht. Es handelt sich nämlich um barrierefreien Ausbau um gesetzliche Vorgaben.

Bürgermeisterin Astrid Freudenstein betont: „Der barrierefreie Ausbau unserer Haltestellen muss schneller gehen - für Menschen mit Behinderung, für Ältere und für alle, die eine Verletzung haben oder mit Kinderwagen unterwegs sind. Sie alle sind auf den Bus angewiesen. Auch die Ausstattung mit Wartehäuschen ist kein Luxus, sondern wichtig für die Akzeptanz und die Qualität des ÖPNV.“

Die CSU-Fraktion kritisiert, dass die Zahlen der Kostenschätzung auf nicht verifizierbaren Annahmen beruhen, denen aus unserer Sicht keine nachvollziehbare Daten- und Faktenlage zu Grunde liegt. Eine solche wäre aber essenziell, um für die Bürgerinnen und Bürger, aber auch für die Entscheidungsträger eine faktenbasierte Entscheidungsrundlage zu haben.

Ein weiterer Kritikpunkt ist, dass die vorgelegte Studie auf Zahlen aus dem Jahr 2016 basiert und keinerlei technische Fortschritte berücksichtigt. Kathrin Fuchshuber, Sprecherin der CSU im Ausschuss für den Neubau einer Stadtbahn, äußerte sich dazu:

„Da wir keine aktuellen Daten und Zahlen haben und immer noch Zahlen aus 2011 und 2016 nach 2035 hochextrapolieren, ist es ein planerischer und rechnerischer Blindflug.“ Bereits jetzt fahren in Deutschland autonome Kleinbusse, wie in Kelheim und Hamburg um eine Quartiersanbindung zu gewährleisten. Innovationen wie autonomes Fahren oder Bus-Platooning, bei dem mehrere Busse autonom dem ersten Bus folgen, sind in den aufgeführten Betrachtungen und Kosten nicht berücksichtigt. Dadurch könnten z.B. insbesondere die Personalkosten reduziert werden.

Fuchshuber äußert sich zudem verwundert: „Kurz vor dem Bürgerentscheid wird dieser Bus-versus-Stadtbahn-Vergleich aus dem Hut gezaubert. Stattdessen hätten wir schon lange einen Schritt zurücktreten müssen, um die Sicht auf ein zukunftsfähiges, flexibles Mobilitätskonzept für Regensburg und seine Einpendler frei zu machen. Und zwar unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer und auf Basis von aktuellen Daten von Quell- und Zielverkehren.“

Eine zentrale und unbeantwortete Frage bleibt, wie das Verkehrsproblem der über 90.000 Einpendler aus den umliegenden Landkreisen gelöst werden soll. Hier ist ein hohes Maß an Innovation und Flexibilität erforderlich. Die Stadtbahn ist lediglich innerstädtisch ausgelegt und bietet für dieses primäre Problem keine Lösung.

Auch in puncto Finanzierbarkeit besticht eine Lösung mit Bussen, da dieses System eine flexiblere und an die Finanzlage der Stadt angepasste Investitionsplanung ermöglicht. Der Ausbau des Busnetzes könnte sofort beginnen, ohne Zeitverzögerungen und ohne dabei Straßen aufzureißen.

Die für die Stadt anfallenden Kapitalkosten bei dem Mitfall sind dagegen in dem vorgelegten Kostenvergleich in keiner Weise berücksichtigt.