



Freie Wähler Stadtratsfraktion Regensburg · Neue-Waag-Gasse 2 · 93047 Regensburg

Stadtratsfraktion Freie Wähler  
Regensburg  
Neue Waag Gasse 2  
93047 Regensburg

An die Medien

Fraktionsvorsitzende:  
Kerstin Radler  
1. stell. Vorsitzender:  
Dr. Christoph Schießl  
2. stell. Vorsitzender  
Ludwig Artinger

[Fraktion.fwr@regensburg.de](mailto:Fraktion.fwr@regensburg.de)  
[www-fw-regensburg.de](http://www-fw-regensburg.de)  
Tel.: 0941-507 1056  
Fax: 0941-507 1057

Regensburg, den 29.05.2024

### **Pressemitteilung der Fraktion der Freien Wähler vom 29.5.2024:**

Obwohl bereits Ende März die Vorlagen für die Kosten- Nutzen- Untersuchung, Förderungshöhe und Gesamtkosten der Stadtbahn im Stadtrat eingebracht worden sind, fehlt nach wie vor ein Finanzierungskonzept für den Eigenanteil in Höhe von 464 Millionen € (+/- 30 %) Stand 2030, erfahrungsgemäß wohl eher 500-600 Millionen €, obwohl ein solches von der Fraktion der Freien Wähler seither mehrfach angefordert worden ist.

Damit fehlt den Bürgerinnen und Bürgern aber für ihre Entscheidung am 9. Juni eine schlüssige Antwort auf die Frage, ob wir uns diese Stadtbahn überhaupt leisten können, ohne die Erfüllung der zahlreichen sonstigen Pflicht-oder auch freiwilligen Aufgaben, wie Schulsanierungen, Schulneubauten, Erfüllung des Anspruchs auf Kinderbetreuung, Velodrom, Gebäudesanierungen und Netzausbau (Stichwort: Green Deal!), um nur ein paar Beispiele zu nennen, vernachlässigen zu müssen.

Weil es aber für die Fraktion der Freien Wähler in Anbetracht des immens hohen Eigenanteils nicht vorstellbar ist, wie dieser solide und nachhaltig finanziert werden soll, macht es auch keinen Sinn, weitere Planungsmittel in geschätzt niedriger zweistelliger Millionenhöhe auszugeben, unabhängig davon, über welchen Zeitraum und in welcher Form eine solche Finanzierung erfolgen soll.

Die Finanzierbarkeit einer Stadtbahn wird auch nicht durch den leider erst vor kurzem der Öffentlichkeit präsentierten Kostenvergleich "Mitfall vs Ohnefall über 30 Jahre" belegt, weil die öffentlich mitgeteilten Zahlen und Rechenposten nicht ohne Weiteres nachvollzogen werden können und er deshalb mehr Fragen aufwirft als beantwortet, so Dr. Christoph Schießl, Vertreter im Ausschuss für den Neubau einer Stadtbahn.

Warum etwa werden in eine solche Vergleichsberechnung nicht die Finanzierungskosten für die Stadtbahn, also Zinsen, eingerechnet, wäre doch in einem solchen Fall die Investitionssumme-anders als im Ohnefall- relativ kurzfristig und im Gesamten zu finanzieren?

Warum beträgt der Eigenanteil an Investitionskosten im Mitfall nur 30 Millionen mehr als für die Stadtbahn alleine, sollen doch damit die gesamten Busanschaffungen (immerhin muss ja die E-Busflotte mit 130 Fahrzeugen erst aufgebaut werden), wie auch die Batterie-Ersatzbeschaffungen finanziert werden?

Müssen im Mitfall nicht auch Haltestellen barrierefrei umgebaut werden und gibt es für einen solchen Umbau nicht auch Förderungen und wenn ja, in welcher Höhe?

Warum muss ein zusätzlicher Bus-Betriebshof für 70 Busse mehr gebaut werden, ist doch ein Neubau des Bus-Betriebshofes gerade in Planung?

Warum werden nach acht Jahren noch Ersatzbeschaffungen für Batterien der E Busse vorgenommen, wenn die Laufzeit der Busse selbst ohnehin nur zwei Jahre länger ist?

Warum wird völlig vernachlässigt, dass in dem Betrachtungszeitraum autonomes Fahren ein Thema sein wird (siehe das Modellprojekt etwa in Hamburg, mit dem ein Beitrag zur Mobilitätswende geleistet werden soll)?

Jenseits all dieser Fragen sind aber aus Sicht der Fraktion der Freien Wähler, so Kerstin Radler, Fraktionsvorsitzende vor allem zwei Dinge entscheidend:

- 1) Im Mitfall verbleibt es für die nächsten mehr als 30 Jahre bei einem Rumpf- Netz von ca. 17 km, das nur einen Bruchteil der Stadt versorgt! Die angedachte Erweiterung des Netzes, oder gar die vollständige Erschließung der Stadt für den Stadtbahnbetrieb, von einer Erweiterung in den Landkreis ganz zu schweigen, bleibt außen vor, weil damit sicherlich Kosten in Höhe von mehreren weiteren Milliarden verbunden wären und damit der Kostenvergleich ganz anders ausfiele! Die Hauptlast der ÖPNV Versorgung Regensburgs würde also auch im Mitfall von E-Bussen getragen!

Im Ohnefall bekäme man dagegen zu leicht geringeren Kosten, mit rund 200 Elektro-Gelenkbussen ein deutlich verdichtetes und um Tangentiallinien ergänztes Busnetz mit erhöhter Taktung.

- 2) Bei Einführung der Stadtbahn sind die Kosten hierfür unumkehrbar, die Stadt ist auf Jahrzehnte gebunden und in ihrer Leistungsfähigkeit eingeschränkt; es gibt praktisch „kein Zurück mehr“.

Den Ausbau des E- Gelenkbussystems kann man dagegen nach und nach, immer im Lichte der aktuellen städtischen Finanzen, vornehmen und entscheiden, was sich die Stadt gerade leisten kann und auch will!