

„Was kostet eigentlich die Mobilität?“

Die Stadt fördert den Autoverkehr mit 268 Euro pro Bürger, den ÖPNV mit nur sechs Euro

Regensburg. Wie viel gibt die Stadt eigentlich pro Jahr für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) aus? Dieser Frage widmete sich die Fraktion der Grünen und fand heraus, dass sich diese Größe nicht so einfach aus dem Haushaltsplan der Stadt herauslesen lässt. „Nicht einmal der Kämmerer kann auf Anhieb eine Summe nennen“, sagt Stadträtin Margit Kunc, die sich deshalb die Arbeit gemacht hat, die Ausgaben für die Mobilität 2013 zu ermitteln. Mit 37 Millionen Euro jährlich unterstützt die Stadt den Autoverkehr, ist ihr Ergebnis.

Diese Zahl soll nicht polarisieren, machte Stadtrat Jürgen Huber am Dienstag in einem Pressegespräch deutlich. „Sie soll zu einer sachorientierten Diskussion verhelfen.“ Rechnet man nämlich weiter, so kommen auf einen Einwohner in Regensburg 268 Euro Förderung für den MIV, sechs Euro für den ÖPNV und knapp ein Euro für den Radverkehr.

Umweltfreundlicher Verkehr wächst nicht

Und darin sieht der Landtagsabgeordnete Jürgen Mistol das Problem. In den letzten 15 Jahren habe sich die Verteilung der Verkehrsarten in der Stadt kaum verändert. Der MIV liegt mit 51 Prozent vergleichsweise hoch, der ÖPNV sei von 16 auf 13 Prozent gesunken, der Radverkehr von 13 auf 19 Prozent gestiegen und der Fußgängerverkehr von 20 auf 17 Prozent gesunken. Schwankungen könnten durchaus auch durch äußere Einflüsse wie die Witterung verursacht worden sein, sagte Mistol. Doch es sei eindeutig zu erkennen, dass es keine Veränderung hin zu einer vermehrten Nutzung umweltfreundli-



Jürgen Mistol, Margit Kunc und Jürgen Huber wollen den Verkehr umweltfreundlicher gestalten. Am liebsten mit einer schienenengebundenen Stadtbahn. (Foto: bd)

cher Verkehrsmittel gebe. Maßnahmen, die dieses Verhältnis verbessern sollten, wurden bereits im Verkehrsentwicklungsplan, der von Stadtrat 2005 einstimmig verabschiedet wurde, formuliert, aber nicht umgesetzt, sagte Mistol. Finanzmittel wurden nicht abgerufen. Die Grünen haben klare Vorstellungen, wie man die Belastungen durch den Autoverkehr reduzieren kann.

„Man muss schauen, wo der Verkehr herkommt“, sagte Huber. Für die 144000 Pendler, die täglich in die Stadt strömen, fordern die Grünen eine schienengebundene Stadtbahn, die im Idealfall bis Schwandorf im Halbstundentakt fahre. Mit einer finanziellen Förderung bis zu

70 Prozent sei zu rechnen. Damit sei dieses Projekt schneller als bis 2020 zu realisieren. „Innerhalb der Stadt haben die Menschen zu 90 Prozent einen Weg nicht weiter als sechs Kilometer“, sagt Huber. Für diese sollte das Radfahren attraktiver gestaltet werden. Dazu gehörten auch überdachte Abstellplätze.

Der Stadtrat habe vor zwei Jahren einen Radverkehrsplan verabschiedet, der auch gut sei. Aber die Umsetzung müsse jetzt folgen, sagte Mistol.

Margit Kunc hofft, dass ihre Zahlen jetzt die nötige Aufmerksamkeit finden. Im Haushaltsplan 2013 der Stadt sind die Kosten für die Mobilität nur versteckt zu finden. In einem aufwendigen Verfahren hat sie

mit einem von ICLEI, dem International Council for Local Environmental Initiatives, vorgeschlagenen Schlüssel den Haushalt durchforstet. ICLEI hat anhand dreier Beispielstädte Zahlen für die kommunale Praxis entwickelt. So werden zum Beispiel 45 Prozent der Ausgaben des Gartenamtes aus dem Bereich „Gesundheit, Sport und Erholung“ indirekt dem Autoverkehr angerechnet. Das sind Ausgaben für den Fuhrpark, die Pflege von Zufahrtswegen und Parkplätzen oder auch Sportplätzen und Schulhöfen.

Das Wissen über die tatsächlichen Kosten für den Verkehr ist gering, sagt Kunc. Sie wünscht sich mehr Verantwortungsbewusstsein in der Politik.