



So bunt wie die von James Rizzi künstlerisch gestaltete Heilbronner Stadtbahn muss die Regensburger gar nicht werden: Hauptsache sie kommt, umweltfreundlich und auf Schienen, finden die Grünen. Foto: dpa

Stadtbahn bleibt die grüne Zukunft

MOBILITÄT 268 Euro pro Einwohner gab die Stadt laut den Grünen 2013 für den Autoverkehr aus, sechs Euro für den ÖPNV. Die Grünen fordern ein Umdenken.

VON SUSANNE WIEDAMANN, MZ

REGENSBURG. Jürgen Huber ist eine Klarstellung wichtig: „Es geht uns nicht darum, den Fahrradverkehr zu vergolden und den Autoverkehr zu verteufeln.“ Vielmehr wollen die Regensburger Grünen zu einer Versachlichung der Diskussion um Mobilität in Regensburg beitragen. Margit Kunc hat sich deshalb an eine Sisyphos-Arbeit gemacht und den Regensburger Haushalt 2013 daraufhin durchforstet, wieviel Geld und aus welchen Bereichen in den Motorisierten Individualverkehr (MIV), den ÖPNV und den Radverkehr fließt. Genauer: Wieviel an „versteckten“ Subventionen.

Das Ergebnis: 268 Euro pro Einwohner und Jahr wurden 2013 nach ihren Berechnungen in den Motorisierten Individualverkehr gesteckt, nur sechs Euro dagegen in den ÖPNV und mit nur 0,95 Euro wurde der Radverkehr in der Stadt gefördert.

Rund 51 Prozent Autofahrer

2004 wurde der Verkehrsentwicklungsplan für Regensburg einstimmig im Stadtrat beschlossen, erinnerte Fraktionsvorsitzender und Landtagsabgeordneter Jürgen Mistol. Seither sei nichts passiert. Der Anteil von motorisiertem Individualverkehr liege unverändert bei 51 Prozent, der Fußgängerverkehr sei von 20 auf 17 Prozent gesunken, der ÖPNV von 16 auf 13 Prozent und der Fahrradverkehr in dieser Zeit von 13 auf 19 Prozent gestiegen.

Obwohl Mistol Schwankungen dieser Zählungen auch Parametern wie dem Wetter zuschreibt, ist für ihn eines klar: Die Absicht, die Bürger vom Autoverkehr zu umweltfreundlicheren Beförderungsweisen zu bewegen, ist nicht gelungen. Der Grund liegt seiner Ansicht nach darin, dass den Konzepten keine Taten folgten: „In den letzten 15 Jahren ist nichts passiert.“

Margit Kunc trotzte dem Haushalt nun Erkenntnisse ab, die ihrer Ansicht nach auch der Kämmerer ad hoc nicht liefern könnte. Sie wollte wissen, wie



Jürgen Mistol, Margit Kunc und Jürgen Huber

Foto: Wiedamann

viel die Stadt in die unterschiedlichen Mobilitätsarten investiert. Nach einem von ICLEI, dem International Council for Local Environmental Initiatives, vorgegebenen Schlüssel rechnete sie aus den Haushaltskosten der unterschiedlichen Posten wie „Bau- und Wohnungswesen, Verkehr“ oder „Wirtschaftliche Unternehmen, Grund- und Sondervermögen“ die in Regensburg anzunehmenden Kosten heraus. ICLEI beruft sich bei seinem Schlüssel auf die Schätzungen von drei Beispielkommunen, die diese aufgrund jahrelanger Erfahrung trafen.

Nach Stadträtin Kunc' Berechnung werden zum Beispiel 45 Prozent der Ausgaben des Gartenamts im Haushaltsbereich „Gesundheit, Sport, Erholung“ indirekt dem Autoverkehr zugeschrieben, durch die Pflege von Parkplätzen, der Zufahrtswege von Parkanlagen und Sportplätzen. „Das Wissen über die tatsächlichen Kosten für den Verkehr ist gering, weil nicht transparent“, sagt Kunc. „Mehr politisches Verantwortungsbewusstsein und Handeln für umweltfreundliche Mobilität ist dringend erforderlich.“ Mit den erhobenen Zahlen wollen die Grünen auf mehr Förderung für Radwege und den öffentlichen Nahverkehr drängen.

„Die Diskrepanz zwischen dem motorisierten Individualverkehr und der Förderung des ÖPNV und des Radverkehrs ist enorm.“

Stadtbahn eine Kernforderung

OB-Kandidat Jürgen Huber betont Versäumnisse und fordert Verbesserungen. „In den zurückliegenden 18 Jahren wurde vieles nicht gemacht. Ich unterstelle unseren politischen Mitbewerbern da eine ideologisierte Sichtweise.“ Etwa 70 000 der 144 000 in Regensburg eingesetzten Arbeitskräfte seien Pendler. Für die Grünen sei deshalb die schienengebundene Stadtbahn eine der Kernforderungen, um den Verkehr und die Umwelt zu entlasten. „Die Stadtbahn ist Elektromobilität, und die ist umweltfreundlich, ärmer an Schmutz und Lärm.“

Die Stadtbahn sei zu etwa 70 Prozent finanziell förderungsfähig, sagt Huber. Seiner Ansicht nach wäre sie bis allerspätestens 2020 realisierbar. Wichtig seien dann auch ausreichende Haltestellen, um Orte im Landkreis oder in neuen Wohn- und Arbeitsvierteln der Stadt, wie der Ladehofstraße, optimal ans S-Bahn-Netz anzubinden. „Was man in Heilbronn gemacht hat, können wir hier auch.“

KOSTEN DER MOBILITÄT

► **Margit Kunc' Auswertung** ergab für den Haushaltsplan 2013 eine Förderung mithilfe anderweitig zweckgebundener Mittel (z.B. für Kultur oder Sport) in Höhe von 37 186 036 Euro (was 268 Euro pro Einwohner entspricht), eine ÖPNV-Förderung von 828 450 Euro (6 Euro) und 130 000 Euro für Förderung des Radverkehrs (0,95 Euro).

► **Eine Kernforderung** der Grünen ist die Stadtbahn, die das Umland mitanbinden soll. Laut Mistol sollte man mit der S-Bahn idealerweise von Schwandorf bis zum Hauptbahnhof umsteigefrei durchfahren können. In Stadt und Landkreis müssten S-Bahnhalte entstehen.

► **Nach einem Gutachten**, das ein unabhängiges Münchner Ingenieurbüro erstellt hat und das 2006 im Planungsausschuss behandelt wurde, steht der Nutzen bei der Einführung einer Regio-Stadtbahn laut Stadt in keinem Verhältnis zu den erforderlichen Investitionen. Eine weitere Untersuchung der Verwaltung, die 2008 vorgestellt wurde, präferiert eine Busbahn als Zwischenlösung.

Doch auch sonst müsste mehr für umweltfreundliche Beförderung getan werden. Dass nur vier Fahrzeuge der Stadtverwaltung Elektro-Fahrzeuge seien, sei viel zu wenig. In Köln habe die Stadt eine Kooperation angestoßen, die unter anderem dazu führte, dass Taxiunternehmen auf Elektrofahrzeuge umstiegen. „Eine Einstiegs-hilfe in die E-Mobilität wäre, wenn die Parkhäuser mit Induktionsschleifen und Ladegeräten ausgerüstet würden.“ Und auch für die Fahrradfahrer müsste etwas getan werden, damit möglichst viele aufs Radl umsteigen. „In Münster gibt es am Bahnhof ein eigenes Parkhaus für Fahrräder.“ In Regensburg dagegen gebe es sogar an Fahrradständen noch viel zu wenige.

Dass eine dieser Forderungen noch vor der Kommunalwahl Gehör findet, glaubt keiner der drei Grünen-Politiker. Schließlich haben sie etliche dieser Projekte schon mehrfach als Anträge in Stadtratsgremien eingebracht. „Da müssen erst die politischen Mehrheitsverhältnisse verändert werden“, sagt Huber. Vieles, was im Verkehrsentwicklungsplan 2005 festgehalten wurde, könnte rasch umgesetzt sein. „Man muss das Rad nicht neu erfinden“, betont Kunc.