

Anmerkung zur folgenden Kurzbetrachtung von Rainer Kuschel:

„Warum das Stadtbahnprojekt zum Scheitern verurteilt ist - 7 (Tod-)Sünden der Planung“

Rainer Kuschel war

- **Geschäftsführer des Regensburger Verkehrsverbundes RVV und**
- **Betriebsleiter der Regensburger Verkehrsbetriebe RVB**

und ist anerkannter Fachmann für den ÖPNV in Regensburg.

Veröffentlichung mit freundlicher Genehmigung des Autors

Warum das Stadtbahnprojekt zum Scheitern verurteilt ist - 7 (Tod-)Sünden der Planung

Eine Kurzbetrachtung
Rainer Kuschel
18.03.2024

Das Stadtbahnprojekt scheitert nicht an sturen Streckenanliegern oder anderen kritischen Gruppierungen. Ursache ist vielmehr, dass von Anfang an nicht der Weg sorgfältiger und fachgerechter ingenieurmäßiger Planungsarbeit beschritten wurde. Stattdessen wurde -aus welchen Gründen auch immer- ein Wunschergebnis, nämlich eine Stadtbahn muss es sein, als Eingangsgröße missbraucht. Diese vom Ansatz her falsche Vorgehensweise lässt sich mit noch so viel Werbung nicht ausgleichen.

Sünde 1, Grundsätzliche Mängel nicht identifiziert

Bei korrekter Bearbeitung und ohne Verzückung beim Stichwort „Schienenverkehr“ muss am Anfang die Frage stehen, welcher Mangel löst überhaupt in Regensburg einen Veränderungswillen aus. Der Mangel ist nicht ein unzureichendes innerstädtisches ÖPNV-Angebot oder die Vielzahl der Studierenden. Nüchtern betrachtet ist es ein zeitweiliges Missverhältnis zwischen verfügbarem Straßenraum und den Fahrzeugen, die sich in diesen Straßen bewegen. Das heißt, zu verschiedenen Zeiten sind an verschiedenen Stellen in der Stadt mehr Fahrzeuge unterwegs, als die Straßen vertragen.

Sünde 2, Fehlende Analyse

Wenn man den Mangel kennt und ihn präzise beschreiben kann, heißt das noch nicht, dass man damit sofort in eine Projektierung einsteigen kann. Zunächst ist eine Analyse erforderlich: Woher kommt das Missverhältnis zwischen Fahrzeugzahl und Straßenraum? Sind die Straßen zu schmal? Sind es falsche Ampelsteuerungen? Sind es die Omnibusse? Ist es der zunehmende Warenverkehr mit falsch parkenden Lieferfahrzeugen? Sind es die Regensburger selbst? Sind es die täglich rund 90.000 Einpendler?

Bei näherer Betrachtung scheinen es die Pendlerfahrzeuge zu sein. Warum? Nun, die Probleme fallen sowohl örtlich wie auch zeitlich mit dem Pendleraufkommen zusammen (Arbeitszeiten, Unternehmensstandorte).

Das zieht die Frage nach sich: Welche Pendler sind die Hauptverursacher? Sind es alle Pendler? Sind es nur die mit dem Ziel Innenstadt? Sind es nur Pendler, die aus einer bestimmten Himmelsrichtung kommen?

Sünde 3, Keine sachgerechten Ziele

Wenn man durch eingehende Analyse herausgearbeitet hat, wo die eigentlichen Ursachen des Mangels liegen, dann geht es im nächsten Schritt darum, sachgerechte Ziele zu formulieren. Das ist keine Verwaltungsaufgabe. Hier ist der Stadtrat gefragt. Es geht darum, die Weichen zu stellen, wie der Verkehr der Stadt in der Zukunft aussehen soll. Das bloße Verbreitern von Straßen wird hoffentlich niemand mehr ernsthaft in Erwägung ziehen.

Wie können solche Ziele aussehen? Die folgenden Formulierungen sind lediglich Beispiele und keine Vorschläge. Es geht darum, die Systematik zu verdeutlichen.

Es sollen XX% der Pendler von nördlich der Donau ihre Ziele im Stadtgebiet mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen können. Und das möglichst umstiegsfrei und während der gesamten Betriebszeiten der Unternehmen.

Oder

Weit vor dem Stadtrand sollen P+R-Plätze für XX% der Einpendler geschaffen werden. Von dort sollen XX% der Arbeitsplätze mit Sonderlinien umstiegsfrei erreicht werden können.

An den Beispielen sieht man, dass es nicht um bestimmte Verkehrssysteme oder gar Fahrzeuge geht. Vorrang hat die Beseitigung des Missverhältnisses zwischen Fahrzeugen und Straßenraum, eines Mangels, der tief in die Regensburger Lebensqualität einschneidet.

Was gibt es statt solcher Ziel-Formulierungen in Regensburg?

Einen Regensburg-Plan 2040!

In diesem finden sich ab Seite 54 durchaus verstörende Aussagen. Da steht beispielsweise, dass das Bussystem nicht erweiterbar sei. Das ist schlicht falsch. Man kann mit größeren Bussen fahren, man kann häufiger fahren und man kann auf neuen Linien fahren, um Fahrgastaufkommen zu entzerren.

Die wesentlichen Inhalte des im Regensburg-Plan 2040 nachfolgenden Textes sind

„Der Bus steht im Stau“,

„Wir brauchen eine Bahn; die ist viel schneller, weil sie einen eigenen Fahrweg hat“,

„Den Platz für den Fahrweg nehmen wir den übrigen Verkehrsteilnehmern weg“.

Diese abenteuerliche Logik ist die Mutter allen Unfugs.

Warum gibt man nicht auch den Bussen eigene Fahrwege? Und zwar den ganz normalen Linienbussen ganz normale Busspuren. Man braucht kein aufwändiges und teures spurgeführtes Bus-System (BRT). Allein schon die höhere Fahrgeschwindigkeit wäre der Schlüssel für einen erfolgreicherer ÖPNV.

Die erkannten Mängel und Ursachen (Pendlerverhalten) beseitigt man nicht durch ein rein innerstädtisches Verkehrssystem mit Fahrzeugen, die nur durch das Verordnen von Zwangsumstiegen gefüllt werden können.

Sünde 4, Unvollständige Mobilitätsdaten

Erst wenn man die Ursachen des Mangels identifiziert hat und sinnvolle Ziele formuliert hat, kann man sich mit geeigneten Lösungsmöglichkeiten befassen. Viel Auswahl gibt es nicht. Es läuft darauf hinaus, Maßnahmen zu finden, mit denen man möglichst viele Pendler als ÖPNV-Fahrgäste gewinnen kann.

Dazu muss man wissen, von wo bewegen sich die Menschen wohin?

Nur mit diesem Wissen kann man ihnen alternative Beförderungsmöglichkeiten anbieten. Daten für die so genannte Gesamtmobilität erhält man durch eine Kombination aus Haushaltsbefragungen, Querschnittszählungen, Unternehmensdaten, Mobilfunkdaten usw. So etwas hat man im Jahr 2011 durchgeführt. Im Jahr 2018 wurden diese Zahlen auf der Grundlage von Stichproben in einem so genannten Verkehrsmodell fortgeschrieben. Diese Vorgehensweise weist drei grobe Mängel auf:

- Nach 2018 hatten wir Corona. Eine dauerhafte Folge ist das Homeoffice für viele Beschäftigte. Im Straßenverkehr ist das bis heute spürbar.
- Für ein Projekt, dessen Realisierung viele hundert Millionen Euro öffentlicher Gelder verschlingt, müssen solche Daten aktuell erhoben werden und nicht durch Fortschreibung von über 10 Jahre alten Zahlen errechnet werden.
- Drittens, und das ist gravierend, es gibt keine detaillierten Daten zu den Pendlern – wo kommen sie her, wo genau fahren sie hin? Wenn aber hauptsächlich die Pendler das Missverhältnis zwischen Fahrzeugen und Straßenraum verursachen, dann muss man gerade über das Mobilitätsverhalten dieser Gruppe besonders präzise Bescheid wissen. Denn ÖPNV-Angebote werden sich an sie richten.

Sünde 5, Liniennetz nicht für den Mobilitätsbedarf

Ein Liniennetz ist die Grundlage des ÖPNV-Angebotes. Üblicherweise richtet es sich nach den Mobilitätsbedürfnissen. Schaut man nur die Bedürfnisse der aktuellen ÖPNV-Nutzer an, führt es lediglich zu einer Optimierung oder Anpassung des Liniennetzes. Wenn man mehr Menschen für den ÖPNV gewinnen will, dann muss sich das Liniennetz an den Mobilitätsbedürfnissen aller Bürger ausrichten.

Das Liniennetz danach zu gestalten, auf welche Straßen passen überhaupt die großen Fahrzeuge, oder zu glauben, man habe es im Gefühl, wo der Bedarf besteht, ist ein Kardinalfehler. Wie wenig dieses Liniennetz wert ist, sieht man an den Änderungen, die wegen der Proteste von Anwohnern vorgenommen wurden. Nach dem Motto „Ach, hier gibt es besonders große Widerstände, dann fahren wir halt woanders“. Damit ist die Stadtbahnlinie ein bloßer Strich auf dem Stadtplan.

Selbst wenn man bei sorgfältiger und sachgerechter Bearbeitung zu einer Stammstrecke mit anderen Fahrzeugen kommt, dann muss sich auch ein Ergänzungsnetz an tatsächlichen Mobilitätsbedürfnissen ausrichten und nicht an den Annahmen einer Arbeitsgruppe.

Sünde 6, Falscher Umgang mit dem Umland

Die behauptete Erweiterbarkeit der Bahn in den Landkreis ist eine Beruhigungsspiel. Jedermann begreift, dass ein Liniennetz, das korrekt auf der Basis von Mobilitäten entstanden ist, für die Stadt anders aussieht als für Stadt und Landkreis gemeinsam. Das gemeinsame Netz entsteht nicht durch bloßes Verlängern einzelner Linien.

Es ist vielerorts üblich, dass bei Maßnahmen, die sowohl kreisfreie Städte als auch umgebende Landkreise betreffen, die Kosten nach der regionalen Betroffenheit verteilt werden. Ist das im Fall Regensburg klug?

Mit einem für die Pendler attraktiven ÖPNV-Angebot haben diese es zugegebenermaßen bequemer und manch einer kann sogar das Auto ganz einsparen. Aber Regensburg ist ebenso Nutznießer: durch eine Verbesserung der Lebensqualität. Weniger CO₂, weniger Stickoxide, weniger Feinstaub, weniger Lärm, mehr Bewegungsraum, mehr Parkplätze.

Darum sollte es eine Überlegung wert sein, die Kosten entsprechender Maßnahmen zwischen den Nutznießern, also Landkreis UND Stadt, aufzuteilen.

Sünde 7, Das Verhältnis zur Wahrheit

In einem so mit Emotionen befrachteten Planungsprozess müssen von Anfang an strenge Maßstäbe an den Umgang mit der Wahrheit eingehalten werden. Da darf man den Regensburger Bürgern nicht vorgaukeln, man bekäme 90% staatliche Förderung, wenn jedermann nachlesen kann, dass das weder für den Fahrweg noch für Fahrzeuge noch für Betriebshof und Werkstätten gilt. Der von Insidern prognostizierte Eigenanteil von 40%, also maximal 60% Förderung, bewahrheitet sich jetzt.

Es ist auch äußerst bedenklich, wenn Projektverantwortliche behaupten, dass Busspuren nicht gefördert werden, obwohl diese ausdrücklich im Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz aufgeführt sind.

Es bringt nichts zu behaupten, die Zwangsumstiege auf die blitzschnelle Stadtbahn brächten kaum Zeitverluste. Man kann doch leicht überprüfen, dass der Umsteigevorgang am Donaueinkaufszentrum länger dauert als die ursprüngliche Fortsetzung der Busfahrt bis zum Dachauplatz.

Es macht auch einen schlechten Eindruck, sich selbst für den Erhalt der Fahrspuren auf der Nibelungenbrücke zu loben, ohne gleichzeitig einzugestehen, dass die Leistungsfähigkeit der Straße wegen der erheblich reduzierten Grünphasen halbiert wird.

Und man sollte auch nicht denen, die in einer Parallelstraße der Landshuter Straße wohnen, verheimlichen, dass sich sehr viel Verkehr in ihre Straße verlagern wird, weil die Landshuter Straße mehrere Fahrspuren verlieren wird.

Fazit

Mit dieser innerstädtischen Bahn motiviert man keinen autofahrenden Pendler zur ÖPNV-Nutzung. Und selbst die bisherigen ÖPNV-Pendler werden durch die Zwangsumstiege verprellt. So beseitigt man den Mangel im Regensburger Verkehr nicht!

Also – irgendwie mit viel Geld am Bedarf vorbeigeplant. In der Schule hieße es „Thema verfehlt“, beim Monopoly „Gehe zurück auf Los“. Aber bitte ohne ein teures städtisches Amt.

Zukunftsorientiert in unserer sich so rasant verändernden Zeit ist ein System, das man eingräbt und einbetoniert, und das kollabiert, wenn auf der Strecke ein Fahrrad umfällt, ganz gewiss nicht!

Die Zukunft ist autonom und vor allem höchst flexibel!