

07.03.2024

DAV Sektion Regensburg
z. Hd. Frau Rita Friedl
St. Katharinen-Platz 4
93059 Regensburg

Stadtbahn Regensburg

Sehr geehrte Frau Friedl,

vielen Dank für Ihre Stellungnahme vom 08.12.2023, in welcher Sie ausführen, dass für Sie, bzw. den DAV, der Ausbau des ÖPNV bzw. die Verringerung von CO₂ Emissionen wichtig sind. Hiermit stimme ich überein. Für mich stellt sich nur die Frage, ob diese Ziele mit einer Straßenbahn in Regensburg tatsächlich erreicht werden. Verbessert sich der ÖPNV oder verschlechtert er sich, weil zum Beispiel alle Busnutzer nördlich und südlich der Donau bei einer Flussquerung zwingend auf die Straßenbahn umsteigen müssen (siehe Machbarkeitsstudie). Von den Befürwortern wird die mögliche Reduzierung der CO₂ Emissionen als positiver Aspekt gesehen. Die Gegner der Straßenbahn sehen hier immense Emissionen um z. B. alle Versorgungsleitungen aus dem Schienenbereich zu verlegen, die gesamte Strecke inkl. Haltestellen und Betriebshof zu erstellen, sowie die mit über 60 Tonnen Leergewicht zeitweise im Akkubetrieb fahrenden Straßenbahnen, zu betreiben. Sowohl Befürworter als auch Gegner des Projekts können sich diesen Punkt problemlos so „hinrechnen“ wie man ihn sehen möchte, was auch mit dem ebenfalls wieder beliebig zu prognostizierendem Fahrgastaufkommen zusammenhängt. Es gibt bis dato keine Erhebungen, wer wann wie von wo nach wo fährt. Wie es tatsächlich kommt, würde sich sicher erst nach Jahrzehnten Betriebszeit zeigen.

Meine wesentlichen Punkte, die gegen eine Straßenbahn sprechen:

- Lärm macht krank
- Es ist eine Illusion, dass die Straßenbahn mit über 60 Tonnen Leergewicht über grüne Gleise „schwebt“. Das Quietschen, Rattern, Pfeifen, Poltern – in einzelnen Streckenabschnitten im 75 Sekundentakt – wird weit über 10.000 Bürger an den Trassen, tagsüber und insbesondere auch in ihrer Nachtruhe erheblich beeinträchtigen.
- Der bestehende Straßenraum in Regensburg ist für eine Straßenbahn einfach zu eng. Insbesondere in der Innenstadt werden die Radwege durch die Straßenbahn verdrängt. Teilweise müssen sich die Radler gegen die Straßenbahn im Mischverkehr behaupten. Die Schienen bergen für die Radfahrer ein erhebliches Gefahrenpotential.

Um tatsächlich mehr Menschen zum Umstieg vom Auto auf den ÖPNV oder den emissionsfreien Fahrradverkehr zu bewegen, wären eigene Bustrassen und Schnellradwege ein großer Gewinn. Da es zwischenzeitlich große Gelenkbusse auch in E-Ausführung gibt, noch dazu leise und ohne Gleise!

Laut der von der Stadt beauftragten Komobile-Studie kann die Stadtbahn den MIV in Regensburg nur um 1,1% entlasten; das heißt 98,9% des MIV verbleiben! Insbesondere seit der rasanten Entwicklung der KI wird es für jeden Einzelnen immer schwieriger sich über einzelne Themen fachkundig zu informieren. Um sich diese Arbeit zu sparen, könnten sich Mitglieder des DAV darauf verlassen, dass Ihr Verein sich diese Arbeit gemacht hat und guten Gewissens, auch nach Abstimmung mit seinen Mitgliedern, „dem Bündnis für eine Stadtbahn“ beigetreten ist.

Aber ist das so und entspricht das tatsächlich dem Interesse der DAV-Mitglieder? Um hier Klarheit zu schaffen, darf ich Sie bitten, bei der diesjährigen Mitgliederversammlung am 25.04.2024 einen Tagesordnungspunkt aufzunehmen, mit dem Inhalt: „Ausstieg aus dem Bündnis für eine Stadtbahn in Regensburg“.