

04. April 2023

An alle Fraktionen und Umweltverbände

-Versand via E-Mail-

Offener Brief zur Umweltbilanz der geplanten Stadtbahn

Guten Tag,

mit diesem offenen Brief möchten wir Ihnen gerne unsere Ergebnisse zur Umweltbilanz der Stadtbahn mitteilen und Sie dringend bitten, diese Fakten in Ihre Überlegungen zur weiteren Planung der Stadtbahn in Regensburg einzubeziehen.

Der Bau der Stadtbahn ist aus unserer Sicht für die Umwelt ein irreversibler Schaden, der keine Aussicht auf eine Amortisierung hat. Dieser Schluss ergibt sich aus folgenden Punkten:

1. Der Bau der Stadtbahn ergibt eine CO₂-Emission von ca. 146.000 Tonnen. Hinzu kommt der Betriebshof mit einer unbekanntenen Menge an CO₂-Ausstoß durch die Bebauung auf einer Gesamtfläche von ca. 45.000 m². Diese Tonnenzahl errechnet sich anhand der Werte aus einer Studie des BUND Berlin. Durch die geringen Umstiegswahlen vom Auto auf die Stadtbahn (laut Komobile 1,1%) wurde eine Amortisierung auf mehr als 39 Jahre berechnet. In diesem Zeitraum müssen zusätzlich weitere Maßnahmen wie z.B. nachträglicher Erschütterungsschutz, Lärmschutz oder Reparaturen an der Infrastruktur, sowie ein regelmäßiger Austausch von Weichen durchgeführt werden. Es kommt also zu neuen Umbaumaßnahmen und somit neuem CO₂-Ausstoß. Daher wird es keine Amortisierung geben.
2. Durch das geplante Verbot von Verbrennermotoren/umweltunverträglichen Kraftstoffen werden ohnehin in Kürze nur noch E-Busse oder zukünftig Wasserstoffbusse eingesetzt werden. Dies wirkt sich auch ohne eine vorherige Schädigung des Klimas positiv auf die CO₂-Bilanz des ÖPNV in Regensburg aus.
3. Die in der Komobile-Studie (Zwischenbericht) angenommenen Fahrgastzahlen können nicht erreicht werden, da die Beteiligung des Landkreises nicht gegeben ist. Landrätin Tanja Schweiger hat dies verkündet, nachdem sich herausgestellt hat, dass das Projekt über die Stadtgrenzen hinaus nicht förderfähig ist.
4. Landkreisbürgern werden die durchgehenden Buslinien zum Hauptbahnhof gekappt, was zu vermehrten Zwangsumstiegen führt. Der Umstieg auf den ÖPNV wird dadurch für Landkreisbürger extrem unattraktiv.
5. Fahrgäste der Stadtbahn haben einen weiten Weg zum Hauptbahnhof, da der Halt auf der Galgenbergbrücke entfällt. Ein Halt ist entweder auf dem Ernst-Reuter-Platz oder -wegen der kurzen Distanz - auf dem Dachauplatz sinnvoll. Selbst wenn beide Haltepunkte gebaut werden sollten, bedeutet das für den Fahrgast viel Zeit und einen langen Weg.

Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste wird die Distanz zwischen der Stadtbahnhaltestelle und dem Hauptbahnhof zum unüberwindbaren Hindernis.

6. Die Mobilitätsdrehscheibe am Unteren Wöhrd und die kostenlosen Parkplätze beim DEZ stärken den Individualverkehr aus dem Landkreis.
7. Die stattfindende Flächenentsiegelung ist nur bei einem Teil der eigens gebauten Rasengleisen, also auf weniger als ca. 1/3 der Strecke, und nicht im Mischverkehr möglich. Bei einer zu entsiegelnden Fläche von 50% wären das ca. 10.000m². Dazu kommen die großflächige Versiegelung durch den Betriebshof mit einem Bedarf von ca. 45.000m² und Streckenabschnitte, die derzeit bereits Wiese sind, wie z.B. in Burgweinting. Weitere Flächen, die versiegelt werden, sind die zusätzlich angedachten P&R Parkplätze.
8. Der Wegfall von mindestens 300 bis 500 Bäumen soll über Ersatzpflanzungen amortisiert werden. Die bestehenden großen Bäume können aber ein Vielfaches an CO₂ aufnehmen, im Gegensatz zu kleinen Ersatzpflanzungen. Regensburg ist lt. Bund Naturschutz derzeit noch mit ca. 2.680 Bäumen als Ersatzpflanzung in Verzug. Bereits jetzt fehlen Flächen für Ersatzpflanzungen.
Das geplante Grüngleis ist eine Monokultur, die im Sommer bei Trockenheit jegliches Leben absterben lässt.
Laut Komobile-Studie steigen wahrscheinlich einige Fahrradfahrer und Fußgänger auf die Stadtbahn um, damit und mit den oben genannten Fakten bewirkt die Stadtbahn eine schlechtere CO₂-Bilanz als vor ihrem Bau.
9. Die Erhitzung von Städten ist ein ernstzunehmendes Thema. Der alte Baumbestand spendet Schatten und kühlt den Straßenraum. Ersatzpflanzungen in weiter Ferne sind keine Lösung für Regensburg. Was sagt das Resilienzmanagement der Stadt dazu?
10. Bei Lärmbelästigung sind Weichen und Kurven – wie man in Freiburg erklärt hat – mit Öl zu schmieren, um ein lautes Quietschen zu vermeiden. Bei Regen versickert das Öl im Boden und verunreinigt damit das ohnehin knappe Grundwasser.

Wie Sie aus den oben genannten Punkten entnehmen können schadet die Stadtbahn aus unserer Sicht der Stadt und der Umwelt massiv.

Wir bitten Sie hiermit zu allen Punkten Stellung zu nehmen. Bitte beachten Sie, dass wir sowohl unseren offenen Brief, als auch Ihre Antworten veröffentlichen werden.

Über eine Rückmeldung bis zum 28.04.2023 würden wir uns freuen.

Mit freundlichen Grüßen

Ihre Bürgerinitiative gleisfrei-regensburg

Sprecher: Christian Pöschl

V.i.S.d.P. Heinz E. Deckart

