

Wir wollen auch eine nachhaltige und ökologische Mobilität als Beitrag zur Klimawende!

Aber welchen Beitrag bringt die Stadtbahn zur Klimawende?

Für die nächsten 8 – 10 Jahre der Bauphase zunächst keinen.

Die Baumaßnahmen sind aufwendiger als man sich allgemein vorstellt.

Die Bahntrasse wurde mehr nach technokratischen Aspekten gewählt, d.h. unter Berücksichtigung der geraden Linienführung, der Belastbarkeit von Brücken und der möglichst günstigen Querung von Autostraßen. Nur auf kurzen Strecken fährt die Bahn da, wo sowieso Teerdecken sind.

Um ein Beispiel zu nennen: In der Nordgaustraße fährt die Straßenbahn nicht etwa da, wo sich jetzt Busspuren befinden. Die Schienen zweispurig auf der östlichen Seite verlegt, da wo jetzt ein breiter Grünstreifen ist. Da weiterhin für den Autoverkehr jeweils 2 Fahrspuren verbleiben müssen, bedeutet das, dass alle Fahrspuren nach Westen verschoben werden müssen. Die Straße wird also in ganzer Länge und Breite aufgerissen. – Ähnlich müssen Spuren auch in der Universitätsstraße verschoben werden.

Insgesamt müssen 17,7 km Gleise verlegt werden. Dabei müssen ggfs. zunächst darunter liegende „Sparten“ (Kanal, Wasserleitungen, Stromleitungen) umverlegt werden. Rasengleise, die wo immer möglich

gebaut werden sollen, brauchen einen speziellen Untergrund. Brücken brauchen Ertüchtigungen (Brücke über Holzgartenstraße, Johannisstraße, Eiserne Brücke).

Die Haltestellen sollen in der Regel 60 m lang sein, was einen erhöhten Platzbedarf erfordert.

Die Baumaßnahmen werden sich über Jahre hinziehen und entsprechend Verkehrsprobleme, Staus und Straßensperrungen bedingen.



Die CO2-Bilanz:

Beim jahrelangen Bau der Gleisbette und der Schienenverlegung und bei der Wiederherstellung der Straßen und Wege muss wieder mit schweren Baumaschinen gearbeitet werden. Es ist unwahrscheinlich, dass diese in naher Zukunft mit umweltfreundlichen Treibstoffen betrieben werden können.

Bei der Herstellung der Materialien (Untergrund, Beton, Stahl etc) werden bereits Tonnen an CO2 freigesetzt. Die Neugestaltung des Straßenraums, die nicht in den Baukosten enthalten ist, wird wiederum den Einsatz von Schwerfahrzeugen erfordern.

Alles in allem werden bis zum ersten Einsatz der Stadtbahn ca. 155 000 t CO2 freigesetzt.

(Die Berechnung erfolgte nach den in einer Untersuchung in Berlin genannten Zahlen, wo die CO2-Freisetzung beim Bau einer U-Bahn mit dem Bau einer Trambahn verglichen wurde.)

Der vom Bau der Stadtbahntrasse verursachte ökologische Fußabdruck kann durch den Betrieb der Stadtbahn – wenn überhaupt – erst in ca. 42 Jahren abgebaut werden.

Die Zerstörung von Straßengrün

Da die Stadtbahn meist eine eigene Trasse bekommen soll unabhängig vom Autoverkehr, müssen in diesem Bereich Hunderte Bäume gefällt werden. Bei Neuaufteilung des Straßenraumes fallen ganze Mittelstreifen mit den darauf stehenden Bäumen dem Bau zum Opfer. Ebenso müssen für die langen Haltestellen Straßenränder gerodet werden. Lange Abschnitte (z.B. in der Sandgasse, Wöhrdstraße, Dr.Martin-

Lutherstraße) sind zu eng für Straßenbahn und Autoverkehr: hier entfallen Grünstreifen mit Baumbestand in ganzer Länge.

Nach aktuellen Plänen sind folgende Baumfällungen notwendig:

Wutzlhofen bis Isarstraße:	90 Bäume	Isarstraße	55 Bäume
Nordgaustraße -Nibelungenbr.	126 Bäume	Wöhrdstraße	29 Bäume
Dachauptplatz bis Galgenbergbr.	47 Bäume	Galgenbergstraße	25 Bäume
Querung OTH	noch nicht gekennzeichnet		
Universitätsstraße	66 Bäume	Furtmayrstraße	31 Bäume
Landshuter Str – Odessaring	56 Bäume	Odessaring-Autobahn	89 Bäume
Burgweinting Kirchfeldallee	noch nicht gekennzeichnet		
Römerpark	noch nicht gekennzeichnet		
Aubachgebiet	noch nicht gekennzeichnet		
Friedrich-Viehbacher-Allee	noch nicht gekennzeichnet		

Insgesamt sind bis jetzt 614 Bäume zur Fällung gekennzeichnet.

Ein Ersatz ist aus Platzgründen an den betroffenen Straßen meist nicht möglich. Falls irgendwo eine Nachpflanzung möglich ist, so dauert es mindestens 20 Jahre, bis der Straßenabschnitt wieder einen grünen Eindruck macht.

Während alle Stadtplaner für mehr Begrünung in unseren immer heißer werdenden Städten plädieren, fällen wir schon schattenspendende Bäume. Als Ersatz wird es streckenweise ein bisschen Gras zwischen den Schienen geben, das wohl kaum zur Kühlung beiträgt und das in Sommern, in denen bald Wassermangel herrschen wird, noch künstlich bewässert werden muss.

Eine Biodiversität kann sich darauf sowieso nicht entwickeln.



Der Beitrag zum Klimawandel in 10 Jahren ist gering

Die Stadtbahn ersetzt sowieso nur ca. 10 Prozent der Busse. Alle Busse werden aber bis dahin elektrisch oder mit anderen umweltfreundlichen Treibstoffen fahren.

Also keine CO2-Einsparung

Ein Großteil der Autos wird elektrisch fahren.

Also keine CO2-Einsparung

Eine wesentliche Verminderung der MIV wird die Stadtbahn nicht bewirken, da sie nur für einen kleinen Teil der Autofahrer von Nutzen ist.

Also kaum Reduzierung des Autoverkehrs.

Die Stadtbahn fördert nicht die anderen Teilnehmer des Umweltverbundes:

Nach den bisherigen Plänen werden bestehende Radwege entlang der Straßenbahntrasse wegen Platzmangel teils eingeeengt und mit Fußgängerwegen verbunden. An kritischen Stellen, wo eigene Radwege dringend notwendig wären (Dachauptplatz, Dr. Martin-Lutherstraße, Galgenberg), wird es weiterhin keine eigenen Radwege geben.. Durch die dichte Folge von Straßenbahnzügen werden Fußgänger in Wohngebieten und an verkehrsreichen Stellen gefährdet.

Verbesserungen für Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit von Fußgängern und Radfahrern ließen sich besser ohne die Stadtbahn machen, da dann mehr Platz zur Verfügung stünden.