

Občané Regensburgu odmítli stavbu tramvaje

11.06 2024 19:34, Libor Hinčica, Tramvaje

Bavorský Regensburg (česky Řezno) neobnoví tramvajový provoz, který byl součástí koloritu města v letech 1903 až 1964. Návrat tramvají odmítli v referendu, jež bylo spojeno s volbami do Evropského parlamentu, když proti „Stadtbahnu“ hlasovalo 53,6 % obyvatel žijících dlouhodobě ve městě.

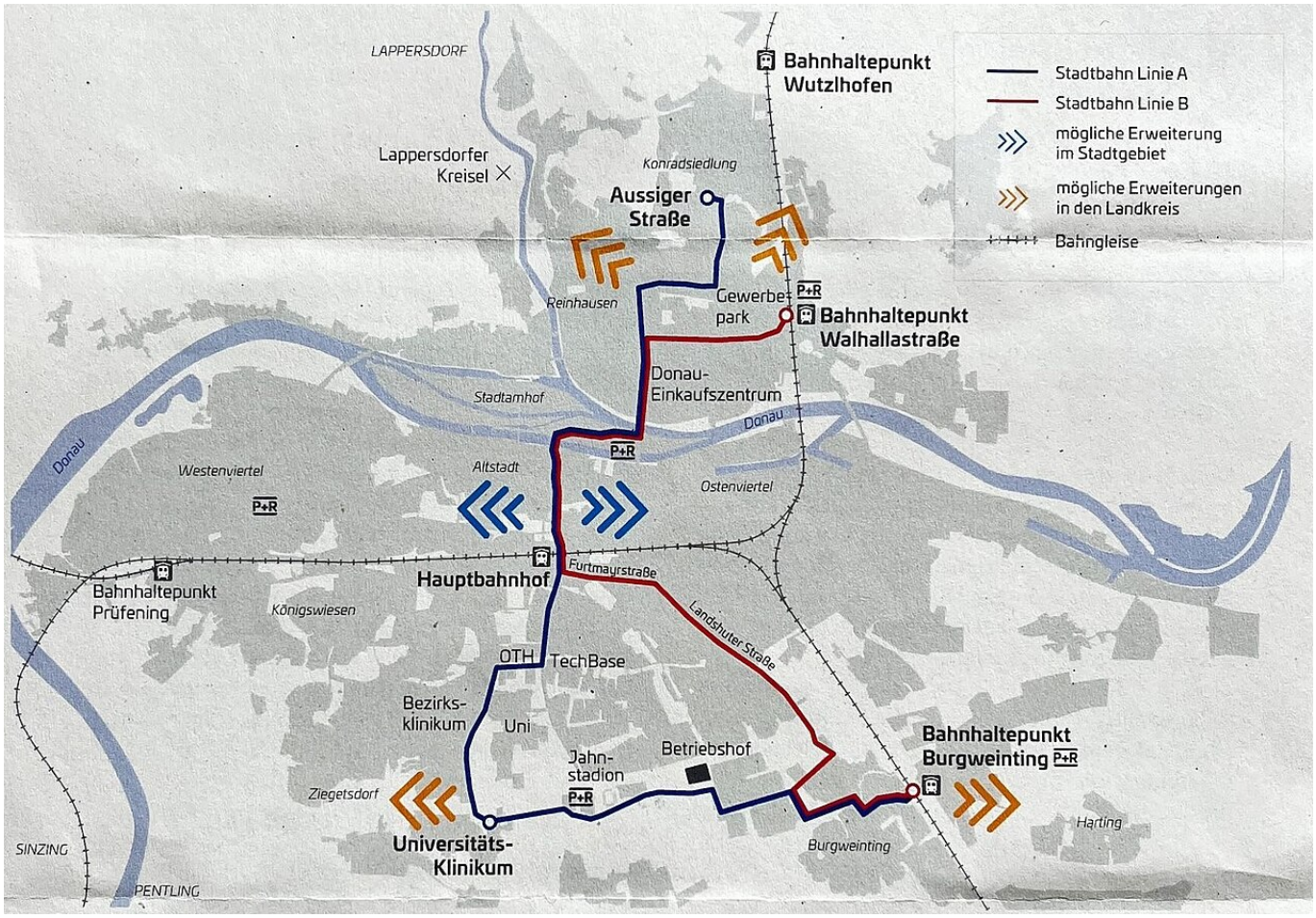
První úvahy o možném návratu tramvají do města jsou doloženy pouhé tři roky po jejich zrušení, tedy v roce 1967. Opakovaně se pak o tramvajích hovořilo v 70. letech, kdy vláda západního Německa uvolnila velké prostředky na výstavbu nových tramvajových tratí i (potenciálně) celých systémů. V 80. letech zájem o tramvaje v Regensburgu vystřídala touha po vybudování podzemního autobusového tunelu pod centrem města, nicméně i tento projekt po čase zapadl, a tak se pozornost zase stočila k tramvajím, které se pak v různých obdobách (v jedné z variant se dokonce uvažovalo o novostavbě za využití metrového rozchodu) jako bumerang vracel v různých obdobách až do roku 2017, kdy se začala rozplétat příze příběhu, jehož poslední kapitola byla napsána o uplynulém víkendu.



Tramvaj měla i své zastánce, kteří ale tak hlasití nebyli. Vzhledem k intenzivní negativní kampani je výsledek 46,5 % „pro tramvaj“ vlastně celkem překvapivý, jenomže je to asi totéž, jako tvrdit, že Němci za války u Stalingradu téměř vyhráli. Nevyhráli. A i těsná prohra je pořád prohrou.

Vše začínalo poměrně nenápadně. V říjnu 2017 byla vypracována předběžná zpráva dříve zadané studie rozvoje veřejné dopravy, která doporučila výstavbu tramvajové sítě, jejíž náklady byly tehdy vyčísleny na pouhých 246 mil. €, z nichž by však Regensburg musel v optimálním případě nést na vlastních bedrech pouhých 19 %. Zbytek prostředků bylo možno získat z existujících dotačních titulů Evropské unie, státu i spolkové země Bavorsko, která se stavěla k možnosti výstavby nového tramvajového systému po celou dobu pozitivně. Dne 19. 6. 2018 odhlasoval plánovací výbor městské rady naplánování tramvajových tratí ve městě, což o deset dnů později stvrdilo zastupitelstvo, kdy proti záměru byl jeden jediný hlas.

Navržen byl postupně základní systém dvou linek (označených písmeny A a B), které měly sdílet společnou konečnou u vlakové stanice v Burgweintingu, odkud by směřovaly k hlavnímu nádraží, každá však jiným směrovým vedením. Zatímco linka A měla napojit oblast fakultní nemocnice a univerzity, tramvaje linky B by k hlavnímu nádraží jezdily kratší cestou po Landshuter Straße. Od nádraží měly obě linky opět infrastrukturu sdílet. Projet měly centrem města, společně překročit obě ramena Dunaje a ostrov mezi nimi a vydat se na sever. Linka A měla navrženou konečnou Aussiger Straße, linka B se měla odpojit a napojit další z místních nádraží – Walhallastraße. Obě linky měly být provozovány v 10minutovém intervalu, linka A pak měla být ve špičkách navíc posílena na 5minutový takt. Dokončení stavby obou základních tras se očekávalo v roce 2030.



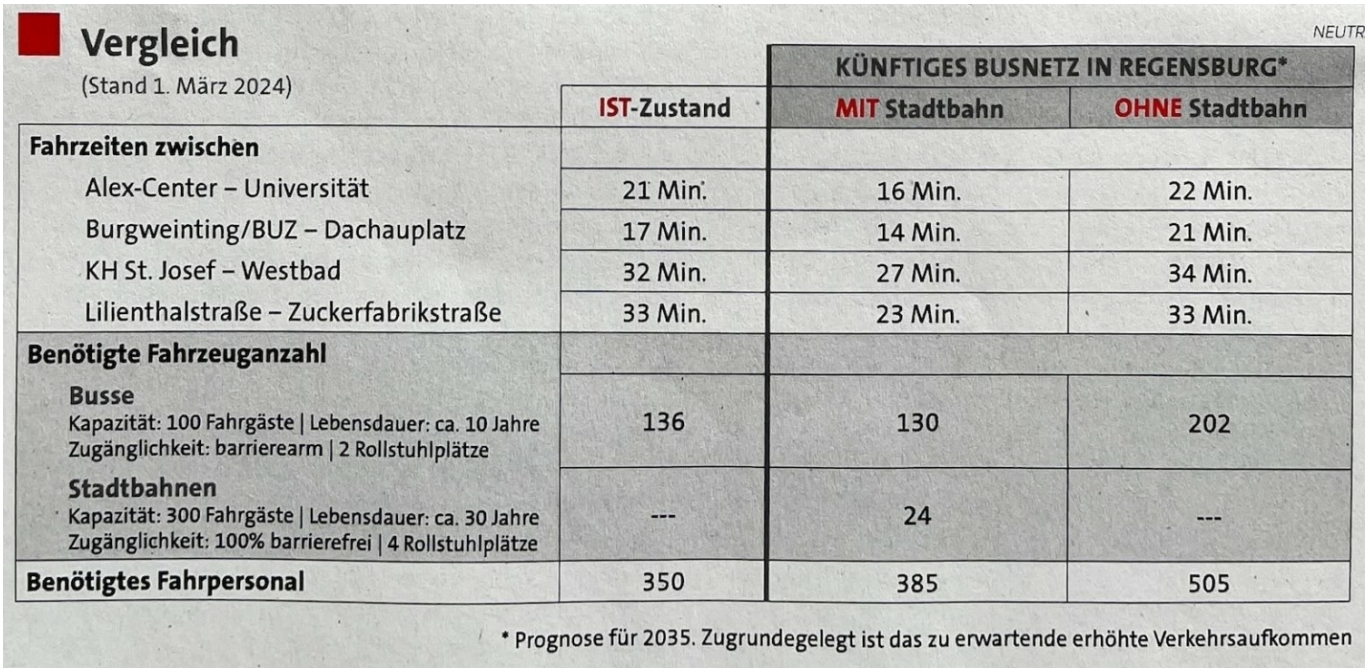
Navrhovaný systém tramvaje v Regensburgu. (zdroj: Wikipedia; autor: Fazhrbr)

Proti výstavbě tramvajové trati se zvedla vlna odporu části místních obyvatel, kteří mnohdy s naprosto nesmyslnými argumenty brojili proti jejich zavedení. Kritizovány byly mj. i vysoké očekávané náklady. Původní rozpočet nabobtnal v mezičase na 880 mil. €, přičemž podíl Regensburgu měl platit už 38 % (334 mil. €). Dříve vzácná shoda na zavedení tramvají v politickém táboře se začala pozvolna drolit a část zástupců politické strany CSU si vynutila ponechat rozhodnutí na občanech města, v čemž získali podporu místní stranické buňky AfD.

Část politiků se snažila proti denunciaci tramvajového projektu brojit, jak už to ale v obdobných případech bývá, zástupci odpůrců mají vždy větší sílu, neboť boji proti něčemu se přeje vždy větší pozornosti než boji za něco. V dubnu 2024 se snažilo město přesvědčit občany připravenou kalkulací nákladů a výhod tramvaje, která byla propašována i do hlasovacího letáku. Tramvaje zde slibovaly kratší jízdní doby i výrazně nižší náklady na provoz, které budou zatěžovat městský rozpočet. To ovšem v zemi, kde za 49 € měsíčně můžete jezdit veřejnou dopravou po celém Německu, může přesvědčit jen málokoho. Vytváří-li politici v občanech populistickými gesty iluzi, že peníze ve veřejných rozpočtech se někde fasují, nemůžou pak od téže občanů očekávat, že zhodnotí objektivně problematiku nákladů. Navíc s kalkulacemi na plánovaný autobusový systém, který byl navržen jako dražší alternativa k tramvaji, se odpůrci tramvaje velmi rychle vypořádali, když de facto řekli, že jsou čísla vycucaná z prstu, protože zatímco tramvajová varianta se počítala několik let, rozvojovou autobusovou verzi připravilo město za pár měsíců.

Nakonec se občané ve svých schránkách dočkali hlasovacího letáku s větou: *„Jste pro, aby město Regensburg pokračovalo v plánování tramvají?“* Dne 9. 6. 2024 se konalo referendum, v němž pro tramvaj hlasovalo 46,4 % občanů a proti 53,6 %. Tím byla za projektem tramvají udělána smutná

tečka. Viditelně zklamaná starostka Regensburgu Gertrud Maltz-Schwarzfischer (SPD) komentovala výsledek lapidárně: *„Promarnili jsme historickou příležitost.“*



Vergleich
(Stand 1. März 2024)

NEUTR

	IST-Zustand	KÜNFTIGES BUSNETZ IN REGENSBURG* MIT Stadtbahn	KÜNFTIGES BUSNETZ IN REGENSBURG* OHNE Stadtbahn
Fahrzeiten zwischen			
Alex-Center – Universität	21 Min.	16 Min.	22 Min.
Burgweinting/BUZ – Dachauplatz	17 Min.	14 Min.	21 Min.
KH St. Josef – Westbad	32 Min.	27 Min.	34 Min.
Lilienthalstraße – Zuckerfabrikstraße	33 Min.	23 Min.	33 Min.
Benötigte Fahrzeuganzahl			
Busse Kapazität: 100 Fahrgäste | Lebensdauer: ca. 10 Jahre Zugänglichkeit: barrierearm | 2 Rollstuhlplätze	136	130	202
Stadtbahnen Kapazität: 300 Fahrgäste | Lebensdauer: ca. 30 Jahre Zugänglichkeit: 100% barrierefrei | 4 Rollstuhlplätze	---	24	---
Benötigtes Fahrpersonal	350	385	505

* Prognose für 2035. Zugrundegelegt ist das zu erwartende erhöhte Verkehrsaufkommen

Hlasovací lístek se marně snažil přesvědčit o výhodách tramvají. (zdroj: Wikipedia; autor: Fazhrbr)

Url: Občané Regensburgu odmítli stavbu tramvaje