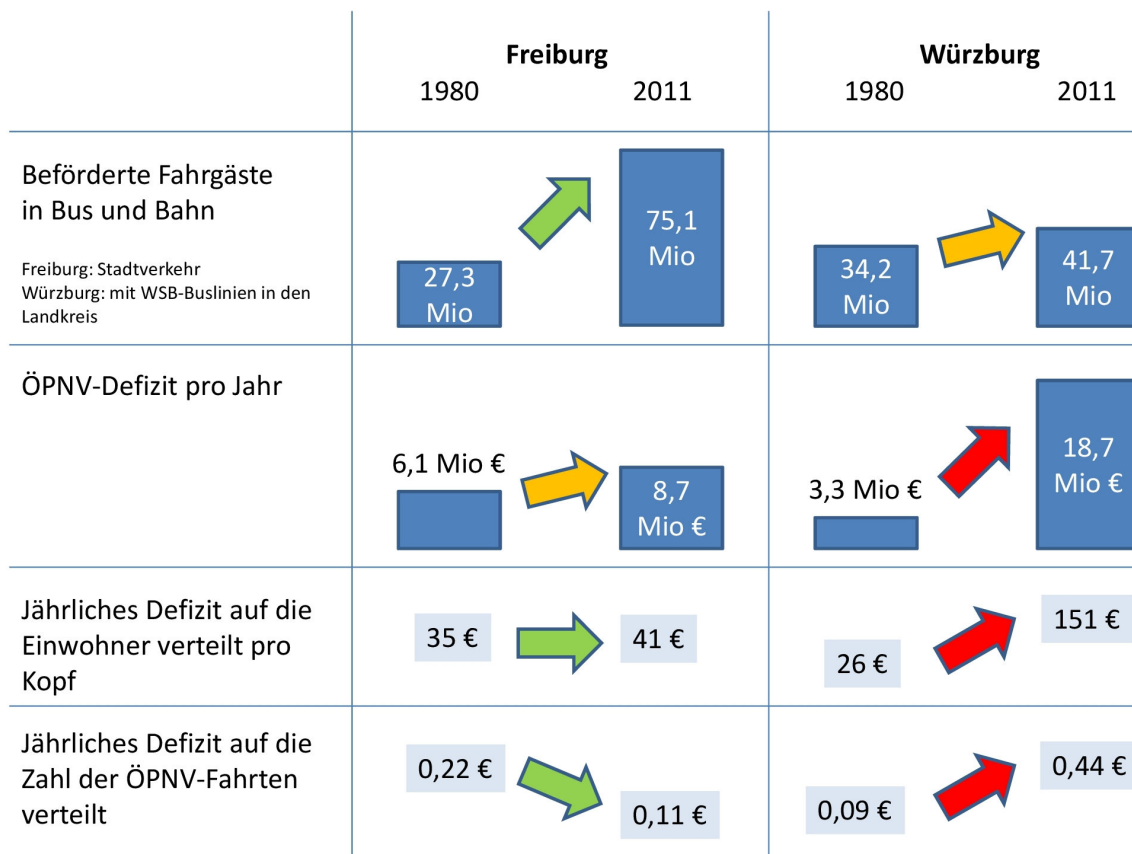


OHNE STRABA-AUSBAU WIRD WÜRZBURGS HAUSHALT BALD ZUM DAUERHAFTEN PFLEGEFALL

Wenn die Straßenbahnlinie 6 nicht gebaut wird, droht die WSB schon bald zum dauerhaften Kostgänger des städtischen Haushalts zu werden – es könnten Jahr für Jahr mehrere Millionen € Defizit aus dem Busbetrieb sein, die die WVV dann intern nicht mehr ausgleichen und in den städtischen Haushalt transferieren muss. Städtische Investitionen würden dann kaum noch möglich sein.

Zahlreiche andere deutsche Städte standen vor dem gleichen Problem und haben es dauerhaft und erfolgreich gelöst – durch den Ausbau ihrer Straßenbahnen. Hier ein Vergleich von Freiburg und Würzburg.

1980 besuchte der Würzburger Stadtrat Freiburg, um sich über die Ausbauplanungen der dortigen Straßenbahn zu informieren; Freiburg hatte beschlossen, etwa 20 km Straßenbahn neu zu bauen. Damals hatte Freiburg rund 25% weniger Fahrgäste als Würzburg und ein doppelt so hohes Defizit (siehe Abbildung). Das wollten die Freiburger in den Griff bekommen.



Heute, 33 Jahre später, ist das Freiburger Straßenbahnnetz etwa doppelt so groß wie damals, das ÖPNV-Defizit hat sich als nahezu stabil erwiesen; die Zahl der Fahrgäste hat sich fast verdreifacht und liegt weit über doppelt so hoch wie in Würzburg (die WSB-Zahlen im obigen Bild enthalten ca. 6 Mio. Umlandverkehre, die ca. 1,5 Mio. € zum WSB-Defizit beitragen). Zu beachten: Freiburg hat (2012) ca. 80.000 Einwohner oder 65% Einwohner mehr als Würzburg. Trotzdem ist das Würzburger ÖPNV-Defizit (OHNE den aus dem Landkreisverkehr entstehenden Anteil) exakt doppelt so hoch wie in Freiburg, mit WSB-Landkreisverkehrsanteil noch höher.

Würde man das Defizit auf die Bevölkerung verteilen, so entfielen heute in Freiburg mit 41 € / Jahr auf einen Kopf nur 6 € mehr als 1980, während der gleiche Betrag in Würzburg von 26 € (1980) auf 151 € (2012) fast auf das Sechsfache explodiert ist (siehe Abbildung).

Wo liegen die Ursachen? Was hat Freiburg richtig gemacht, was ist in Würzburg schief gelaufen? Ganz einfach: Freiburg hat seine Straßenbahn ausgebaut und vermarktet sie mit attraktiven Angeboten. Würzburg hat nur Heuchelhof und Rottenbauer an die Straßenbahn angebunden, damit die gleichen positiven Erfahrungen wie Freiburg gemacht, seitdem aber herrscht „Funkstille“.

Wo Straßenbahnen verkehren, nutzen aber doppelt bis dreimal so viele Menschen den ÖPNV wie bei Busverkehr – damit steigen auch die Einnahmen aus Fahrscheinverkauf, und weil eine 43-m-Straba drei Gelenkbusse ersetzt, ist sie da, wo am Tag mehr als 5000 Menschen fahren wirtschaftlicher als der Bus. Das ist das ganze Geheimnis.

Der wirtschaftlichste ÖPNV entsteht immer dann, wenn man mit guten Angeboten gezielt Nachfrage und Einnahmen steigert – planloses Sparen bewirkt dagegen genau das Gegenteil, es beginnt eine endlose Abwärtsspirale. Das erfährt Würzburg seit 20 Jahren schmerzlich; andere Städte, die schon seit Langem ihre Straßenbahnen ausbauen, konnten dagegen ihre Haushalte damit dauerhaft sanieren. Wir müssen nichts anderes tun als bewährte Erfolgsrezepte auch in Würzburg anwenden: Einmal investieren statt dauerhaft subventionieren! Investitionen in die Straßenbahn bringen hohen Nutzen, Subventionieren des Busverkehrs bewirken nichts; der hohe Nutzen, den die neue Straßenbahn für Stadtentwicklung und städtisches Wirtschaftsleben bringt, wird nicht

entstehen, wenn es beim Busverkehr bleibt. Die für den Busverkehr nötigen Subventionen werden dagegen immer weiter steigen – es sei denn, man streicht das Angebot ohne Rücksicht auf die Nachfrage zusammen. Dann wird der Autoverkehr erheblich zunehmen und das zieht umfangreiche Investitionen in Straßenausbau und Parkgaragen nach sich, die den städtischen Haushalt direkt belasten – im Gegensatz zum Straßenbahnbau, der vor allem von der WVV zu finanzieren ist.

Das Projekt der Linie 6 ist alles andere als ein verzichtbares Prestigeobjekt, sondern vielmehr ein Basisprojekt, das ein Vielfaches dessen, was es selbst an Investitionen erfordert, an direktem Nutzen erbringt. Die Linie 6 muss auf der Liste der wichtigsten Projekte der Stadt Würzburg ganz oben stehen und mit Priorität angepackt werden, weil kein anderes Projekt einen nur annähernd so hohen Nutzen erzeugen wird wie dieses!

Fazit: Wir können uns gar nicht leisten, uns die Linie 6 nicht zu leisten!

(Alle Zahlen aus Geschäftsberichten der VAG Freiburg und der WSB/WVV Würzburg bzw. berechnet auf Grundlage dieser Zahlen)

verantwortlich: Thomas Naumann	Ulrike Ernst-Schwertberger
Felix-Dahn-Straße 6	Gützinger Straße 1
97072 Würzburg	97268 Gaubüttelbrunn

email: Akmobil@agenda21-wuerzburg.de
Internet: www.wuerzburg-in-bewegung.de