

AGENDA 21

Stadt und Landkreis Würzburg

Arbeitskreis *Mobilität und Regionalentwicklung*

www.wuerzburg-in-bewegung.de



AGENDA 21 bedeutet **Zukunft gestalten**
- für uns und unsere Kinder -
Gestalten Sie mit?

Offener Brief
des Arbeitskreises Mobilität & Regionalentwicklung
der Lokalen Agenda 21 von Stadt und Landkreis Würzburg an
den Würzburg Stadtrat und die Geschäftsführung von WVV und WSB

Würzburg, den 29. Januar 2014

Finanzierung der Linie 6 aus öffentlichen Mitteln: Solide Stadtfinanzen kann es nur mit der Straßenbahn geben

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir beziehen uns mit diesem Schreiben auf eine öffentliche Diskussion, die unter anderem im Rahmen einer Wahlkampfveranstaltung geführt wurde. Dabei wurde die Aussage getroffen, dass der Bau der Straßenbahnlinie 6 finanziell nicht mit Mitteln aus dem Haushalt der Stadt Würzburg unterstützt werden könne. Mit der apodiktischen Aussage, es gebe in solch einem Fall „eine klare Absage“ an das Straßenbahnprojekt, wird de facto eine Todesanzeige für das Projekt Linie 6, ja mittelfristig für den Fortbestand des gesamten Straßenbahnbetriebs formuliert. Doch nur ein Ausbau des Straßenbahnnetzes gepaart mit guten Angeboten und einem zeitgemäßen Marketing wird langfristig zu Mehreinnahmen, einer nachhaltigen Senkung des Defizits der WSB und echten Gewinnen für die Stadt und die WSB führen. Nachstehend möchten wir Ihnen hierfür eine Reihe von Argumenten liefern.

Die Straßenbahn erspart unserer Innenstadt nach Berechnungen der Universität Würzburg heute schon Tag für Tag 55.000 Autofahrten, für die die Stadt alternativ weder Straßen noch Parkhäuser finanzieren könnte. Die Linie 6 wird unsere Straßen noch einmal um mindestens 15.000 Autofahrten und - was besonders wichtig ist - um viele Hundert Busfahrten täglich entlasten.

Unter Verkehrspolitik nicht mehr als Straßenbau zu verstehen, wäre sicherlich im Jahre 2014 keine nachhaltige Wegweisung für eine erfolgreiche Stadtentwicklung. Genau das wird aber auf die Stadt Würzburg zukommen, wenn es beim Busbetrieb ins Hubland bleiben würde. Der **Busbetrieb** hat nicht nur längst einen betriebswirtschaftlich geradezu aberwitzigen Umfang angenommen, sondern er **führt auch zu einer progressiven Zerstörung der befahrenen Straßen, für deren Unterhalt die Stadt Würzburg aufkommen muss: ein Gelenkbus (voll besetzt bis zu 29 t schwer) nutzt die Fahrbahn mit einer Fahrt so stark ab wie mindestens 10.000 PKW-Fahrten** (oft aber je nach Zustand und Bauform der Straße auch weit stärker, die Verkehrswissenschaft nennt ein Verhältnis von bis zu 1:100.000 Fahrten), denn der Verschleiß von Straßen ist eine Funktion der vierten Potenz der Achslast. **Diese Folgelasten werden bei weiterem Busbetrieb in konzentrierter Form auf die Stadtkasse und die Anlieger zukommen.** Mit Busbetrieb werden also alles andere als „solide und nachhaltige Finanzen“ zu erreichen sein; Busse erzeugen erst die Straßenzerstörungen, wegen derer dann der städtische Haushalt kaum noch andere Finanzierungen erlaubt als Straßenbau.

Sprecher des Arbeitskreises:

Thomas Naumann
Felix-Dahn-Straße 6
97072 Würzburg

Ulrike Ernst-Schwertberger
Gützinger Str.1
97268 Gaubüttelbrunn
09336 / 1292

Mail: AK.mobil@agenda21-wuerzburg.de

Solide und nachhaltige Finanzen zu erreichen, das gelingt nur mit Straßenbahnen, die keine Straßenzerstörung bewirken und den Unterhalt ihres Fahrwegs selbst bezahlen.

Zudem sei erwähnt, dass die Straßenbahn bei der im Fall der Linie 6 zu erwartenden Anzahl an Fahrgästen aufgrund ihrer Systemvorteile deutlich niedrigere Betriebskosten haben wird als der Bus, aber wesentlich mehr Einnahmen aus Fahrscheinverkauf erzielen wird. Dabei ist zu beachten, dass die Ergebnisse und Aussagen, die hierzu im „Standardisierten Bewertungsverfahren“ getroffen wurden, NICHTS mit dem zu tun haben, was real stattfinden wird. Die bundesweite Erfahrung zeigt, dass Nachfrage und Wirtschaftlichkeit bei neuen Straßenbahnen sich IMMER ganz erheblich BESSER entwickeln als in der „Standardisierten Bewertung“ prognostiziert. Das wird dadurch verständlich, dass die „Standardisierte Bewertung“ ein rein theoretisches Verfahren ohne Praxisbezug ist.

Die geplante Linie 6 stellt keine interne Angelegenheit der WVV dar, die die Stadt nichts angeht. Die Straßenbahnerweiterung ist im Gegenteil das bei weitem wichtigste Stadtentwicklungsprojekt und wird erheblichen Nutzen erzeugen. **Der ganz überwiegende Teil dieses Nutzens entsteht für die Stadt und die Stadtkasse.** Neben langfristigen Gewinnen durch Wertsteigerungen der Immobilien entlang der vorgesehenen Linienführung bringt schon der Bau große Vorteile, da anstehende **Grund-erneuerungen der Straßen entlang der geplanten Straßenbahntrasse durch das Projekt finanziert werden. Dadurch kann ein großer Teil dieser Kosten durch Fördermittel finanziert werden und in gleicher Höhe der Stadtkasse erspart bleiben. Stadt und Anlieger sparen Geld, das dann zum Beispiel in die Erneuerung von Schulen investiert werden kann.**

Bestes Beispiel ist die Trautenauer Straße, deren oberer Abschnitt unter erheblicher Beteiligung der Anwohner saniert wurde; für den unteren Abschnitt steht ebenfalls eine Grunderneuerung an, die für die Anlieger und die Stadtkasse bei Bau der Straßenbahn erheblich billiger kommt. In der Theaterstraße führt der Straßenbahnbau nicht nur zu einer Grunderneuerung auf Projektkosten, sondern zu einer städtebaulichen Aufwertung, die aus der Stadtkasse nicht finanzierbar wäre. Das gilt auch für das Residenz Umfeld. Natürlich wird sich die Realisierung der Straßenbahn auch positiv auf die Entwicklung des Mozart-Areals auswirken. Ist die Anbindung mit der Straßenbahn gesichert, steigt auch der Wert dieses Geländes. **Gleiches gilt in besonderem Maße auch für die Vermarktung des neuen Stadtteils am Hubland.**

Bund und Land fördern den Straßenbahnbau in so hohem Maße, dass bis zu **80 Mio. € an Fördermitteln nach Würzburg gezogen werden** können. Falls die WVV das Projekt nicht ganz aus eigener Kraft stemmen kann, ist es unter anderem aus den oben aufgeführten Gründen sehr wohl gerechtfertigt, wenn die Stadt mit einspringt. Schließlich belegen Langzeitforschungen aus der Verkehrswissenschaft (z.B. der Universität Wuppertal), dass **jeder Euro Investition in neue Straßenbahnstrecken zwischen 15 und 20 Euro private Folgeinvestitionen zum Nutzen der Stadt** nach sich zieht. Darüber hinaus erzeugt der Straßenbahnbetrieb **für jeden investierten Euro fünfmal so hohen kommunalen Nutzen** (z.B. in Nürnberg, Stuttgart und Köln nachgewiesen).

Ein Verzicht auf das Straßenbahnprojekt mag kurzfristig Einsparungen mit sich bringen, langfristig wird aber nichts eingespart, da erhebliche Belastungen auf die Stadtkasse und die Anwohner zukommen werden. Die Beeinträchtigung der Umwelt und der Lebensqualität aller Würzburgerinnen und Würzburger durch den motorisierten Verkehr sind dabei noch nicht einmal berücksichtigt.

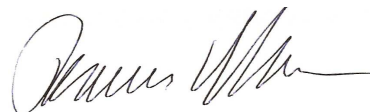
Wir appellieren daher an Sie und alle anderen Entscheidungsträger, diese zwingenden Zusammenhänge zu beachten und das Projekt der Straßenbahnlinie 6 ohne Abstriche weiter voranzubringen.

Gerne unterstützen wir Sie bei der nachhaltigen Entwicklung der Region Würzburg und stehen Ihnen für etwaige Fragen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Ulrike Ernst-Schwertberger



Thomas Nauman