

AGENDA 21



Stadt und Landkreis Würzburg

AGENDA 21 bedeutet **Zukunft gestalten**

- für uns und unsere Kinder -

Gestalten Sie mit?

Arbeitskreis *Mobilität und Regionalentwicklung*

Stellungnahme zur Beschlussvorlage Nr. 04/6500-2987/2021

Die Verwaltung (Tiefbauamt) empfiehlt dem Würzburger Stadtrat (PUMA am 10.06.21) die Annahme der o.g. Vorlage, die auf einen umfangreichen Ausbau des Straßennetzes im Würzburger Norden (Greinbergknoten, Nürnberger- und Schweinfurter Straße, Stadtring Süd) zielt.

Nach den anerkannten Gesetzmäßigkeiten der Verkehrswissenschaft führt jeder Ausbau unvermeidbar zu einer Steigerung der Verkehrsbelastungen, in diesem Fall aus neu erzeugtem und von den Autobahnen verlagertem Verkehr auf unseren innerstädtischen Straßen. Entsprechend steigen die Belastungen der Stadtbevölkerung (mehr Lärm, größere Schadstoffbelastungen, größere Unfallgefahren etc.).

Und die Vorlage greift direkt in die Planungsfreiheit des nicht dem Tiefbauamt unterstehenden Projekts zur Trassenfindung für einen Straßenbahnanschluss des Würzburger Nordens ein, die aktuell läuft und kurz vor dem Abschluss steht. Ein solches Vorgehen zu diesem Zeitpunkt ist nicht nur verfahrensmäßig indiskutabel; die Straßenbahn wird ja auch zu einer Verlagerung erheblicher Verkehrsanteile aus dem Umland und den nördlichen Würzburger Stadtteilen von Straßen- zum Straßenbahnverkehr führen. Es ist daher notwendig, dass vor bindenden Entscheidungen nicht nur der Autoverkehr, sondern der Gesamtverkehr im Würzburger Norden betrachtet und einer integrierten Lösung zugeführt werden muss. Alle Welt redet von Multimodalität und Aufgabenteilung – wollen wir da im Jahr 2021 eine Entscheidung solcher Tragweite nur für den Autoverkehr fällen?

Die Vorlage erscheint somit wenig durchdacht, ist innerhalb der Stadtgesellschaft noch gar nicht diskutiert worden und damit von einer Entscheidungsreife noch deutlich entfernt.

Probleme des Autobahnverkehrs können nicht in unserer Innenstadt gelöst werden

Die Begründung der Vorlage baut im Kern auf einem störungsfreien Verkehrsablauf im Straßenfernverkehr auf den Autobahnen auf. Dafür zu sorgen ist gem. Bundesfernstraßengesetz Aufgabe der Autobahndirektion und nicht der Kommunen.

Die Baulast der Stadt Würzburg für die Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen ergibt sich aus §§ 5 II 1, IV 1 FstrG, die in der Vorlage angesprochene Kostenbeteiligung des Bundes aus § 5a 1 FStrG. Eine rechtliche Verpflichtung für einen solchen Ausbau existiert jedoch nicht – wollte die Stadt Würzburg sich dazu entscheiden, dann freiwillig in eigener Willensbildung. Dazu bedarf es aber auch eines klar erkennbaren Nutzens zugunsten unserer ansässigen Bevölkerung; der kann nicht primär in der Schaffung zusätzlicher Straßenkapazität für „überlaufenden“ Autobahnfernverkehr liegen. Nach mehreren Phasen des Straßenausbaus muss dabei jetzt der seit 50 Jahren geplante Straßenbahnanschluss als attraktive Alternative zum eigenen PKW im Vordergrund stehen. Mit der Straßenbahn kann das Straßennetz im Würzburger Norden um werktäglich ca. 15.000 – 20.000 Fahrten entlastet werden; ein Ausbau der Straßen muss diese Entlastung einkalkulieren und zeitlich mit dem Straßenbahnbau abgestimmt werden. Dass eine solche Wirkung nicht ansatzweise mit Bussen erreicht werden kann hat die Bayerische Staatsregierung in einem Gutachten bereits vor vielen Jahren anhand der Annahme von Busspuren in Varianten bis hin zu durchgehenden

Sprecher des Arbeitskreises:

Thomas Naumann
Felix-Dahn-Straße 6
97072 Würzburg

Ulrike Ernst-Schwertberger
Gützinger Str.1
97268 Gaubüttelbrunn
09336 / 12 92

Mail: AKmobil@agenda21-wuerzburg.de

Bustrassen aus dem Würzburger Norden in die Stadtmitte nachgewiesen und deswegen als einzige wirksame Problemlösung den Straßenbahnbau empfohlen (Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr: Vergleich alternativer Verkehrserschließung durch Straßenbahn oder Bus im Außenbereich einer Großstadt am Beispiel Würzburg. München 1977). Eine zeitlich und inhaltlich eng verzahnte Betrachtung von Straße und Straßenbahn ist heute ein „Muss“ – alles andere wäre ein Rückfall in die Zeiten vor 1977.

Würzburg leidet weit mehr als andere Städte unter der Sondersituation, dass die Nutzung des Stadtrings Süd aufgrund seiner gegenüber der Autobahn wesentlich kürzeren Entfernung in der Über-Eck-Verbindung zwischen A 3 und A7 eine enorme Verlockung für den motorisierten Individualverkehr darstellt und auch so in den Navigations- und Leitsystemen empfohlen wird. Jede zusätzliche Verbesserung im Zuge dieser Relation, sei sie verkehrsregelnder, verkehrsleitender oder kapazitätsausweitender Natur, wird mit unerbittlicher Logik dazu führen, dass noch mehr Autoverkehr sie nutzt. Die Menge an Fernverkehr, die dafür aus dem Autobahnnetz in die Stadt Würzburg überlaufen könnte ist nahezu unbegrenzt.

Der Fernverkehr auf der Straße, insbesondere den Autobahnen, soll bis 2030 um weitere ca. 30% ansteigen, der Straßengüterverkehr sogar um ca. 50%. Wo soll, wo wird diese Entwicklung jemals enden? Kommt dann in 20 Jahren der nächste und in 40 Jahren der übernächste Ausbau? Die Stadt Würzburg und ihre Bevölkerung können nicht als Überlaufbecken für eine stetige Zunahme des Fernverkehrs dienen. Es muss vielmehr die Aufgabe der Kommunalpolitik sein, eine solche Flutung der Stadt Würzburg mit weiterem Autobahn-Ausweichverkehr zu verhindern.

Begründung des Vorhabens ist nicht nachvollziehbar

Die im Straßenverkehr wirksamen Gesetzmäßigkeiten werden in der Vorlage von Grund auf falsch beschrieben. Jeder Ausbau von Straßen, der zu mehr Kapazität führt, bewirkt eine Änderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens hin zum motorisierten Individualverkehr. Mit anderen Worten: die zusätzlich geschaffene Straßenkapazität wirkt als Anreiz zur verstärkten Nutzung des PKW, dessen Anteil am Gesamtverkehr nimmt weiter zu.

Eine Entlastungswirkung von untergeordneten Straßen findet nur dann statt, wenn zugleich die dem Individualverkehr zur Verfügung stehenden Flächen entsprechend vermindert werden und insbesondere Durchgangsverkehr durch geeignete Maßnahmen verhindert wird.

Im speziellen Würzburger Fall betrifft dies eine Steigerung der Autoverkehrsmengen auf Straßenzügen, die (Stadtring Süd, Nordtangente) auch mitten durch innerstädtische Wohngebiete führen und auf denen der Durchgangsverkehr nicht beschränkt werden kann. Dort, wo heute die Verkehrsmenge wenigstens noch an Stellen (Greinberg) in ihrem Zufluss auf die Stadt dosiert wird, wo keine Menschen zu leiden haben, würde nach „Ziehen dieses Korkens“ eine Menge zusätzlicher Autoverkehr mitten in die Stadt hineinfluten; dann stauen sich diese Verkehre dort, wo Menschen wohnen und unmittelbar betroffen sind.

Es ist eine Illusion, zu glauben, zusätzliche Straßenkapazität im Würzburger Norden würde „nur“ bei Überlastung oder Verkehrsstörungen auf der Autobahn genutzt werden; sie wird vielmehr Tag für Tag vom Berufspendelverkehr bis zum LKW-Transit gefüllt werden. Der ohnehin geringe Anteil der ÖPNV-Nutzer würde „eingeladen“, zukünftig auch noch den PKW zu nutzen. Daran wird auch eine Busspur nichts ändern, die nur einen sehr geringen Teil der Gesamtstrecke in die Stadtmitte umfassen kann. Andere Städte verfügen über Umgehungsstraßen, die weitab der Bevölkerungsschwerpunkte verlaufen – in Würzburg ist das nicht so, die entsprechenden Straßenzüge verlaufen z.B. mitten durch das Frauenland. Die Vorlage ignoriert diese Würzburger Sondersituation.

Straßenbahnplanung Würzburg-Nord: laufende Prozesse werden ignoriert

Bereits vor 4 Jahren wurde die Verwaltung darauf hingewiesen, dass ihre Vorplanungen zum Ausbau des Greinbergknotens das Thema „Straßenbahn in den Norden“ ausblenden. Der Würzburger Stadtrat hat daraufhin vorgegeben, dass die Planungen mit den Anforderungen einer Straßenbahn abzustimmen sind. Im dafür zuständigen Klimaschutzreferat läuft aktuell zum Thema Straßenbahn Würzburg-Nord ein Auswahlverfahren möglicher Trassen im Hinblick auf den bestmöglichen Nutzen. Es sollte doch selbstverständlich sein, dass vor einer Beschlussfassung zunächst die Ergebnisse dieser Untersuchung abgewartet werden.

Die Vorlage beinhaltet lediglich die Anmerkung, eine Straßenbahntrasse sei nun berücksichtigt - ohne diese zu konkretisieren, weder verbal noch im beigefügten Kartenbild. Auf welche Grundlagen stützt sich diese Aussage, wie soll die Trasse aussehen? Das wird nicht transparent. Sicher ist aber, dass es sich weder um eine innerhalb der Verwaltung abgestimmte noch in der Stadtgesellschaft diskutierte Straßenbahnführung handeln kann, denn eine solche ist noch gar nicht diskussionsfähig konzipiert. So kann man nicht miteinander umgehen.

Wie bereits erwähnt wird die Entlastungswirkung einer attraktiven Straßenbahnanbindung des Würzburger Nordens auf die Belastung der dortigen Straßen aus der Vorlage ausgeblendet; insofern sind die prognostizierten Straßenbelastungen, die die Rechtfertigung für die Vorlage bilden, weder belastbar noch realistisch. Das nimmt der Vorlage den Kern ihrer Begründung.

Die Vorlage ist nicht entscheidungsreif

Die Vorlage lässt durch ihre mangelnde Vertiefung in Wort und Bild jene Reife vermissen, derer es bedarf, um der Politik zur Entscheidung vorgelegt zu werden. Das Thema „Greinbergknoten“ hat es verdient, ähnlich transparent in der Stadtgesellschaft diskutiert zu werden wie es im Moment mit dem Thema „Straßenbahn Nord“ geschieht; diesen Makel muss das Thema erst abstreifen, bevor dazu entschieden werden kann.

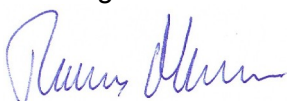
Es ist eine Seite der Medaille, welche Fernverkehrsanteile auf unseren Stadtstraßen unvermeidbar sind; eine andere aber ist, ob es ebenfalls hinzunehmen ist, dass das Abwandern weiterer, zusätzlicher Fernverkehrsmengen von der Autobahn in die Stadt durch gezielten Ausbau der Straßen gefördert werden muss.

Verwaltung und Politik müssen sich die Frage stellen, wessen Interessen sie vertreten wollen – jene der Bevölkerung der Stadt Würzburg oder jene des nicht auf Würzburg bezogenen Straßenfernverkehrs.

Die Stadtgesellschaft wurde in mehreren Beteiligungsprozessen dazu befragt, wie sie sich die Weiterentwicklung des Themas „Mobilität“ in Würzburg wünscht. Die Forderung, den Greinbergknoten für die Aufnahme zusätzlichen Straßenfernverkehrs mitten durch die Stadt auszubauen, wurde dabei zu keinem Zeitpunkt erhoben.

Ein Vorhaben, das unter Einsatz von 8,5 Mio. € an städtischen Eigenmitteln Straßen ausbauen möchte, ohne zugleich mit einem ausgearbeiteten ÖPNV-Konzept dem Autoverkehr eine attraktive Alternative anzubieten, läuft Gefahr die Verkehrssituation und die Lebensbedingungen in der Stadt Würzburg zu verschlechtern. Die Vorlage weist noch lange nicht die Reife auf, die sie zur Entscheidung benötigt und sollte daher von der Politik in die „zweite Runde“ verwiesen werden.

Für die Agenda 21 Würzburg



Thomas Naumann



Dr. Tilman Schenk