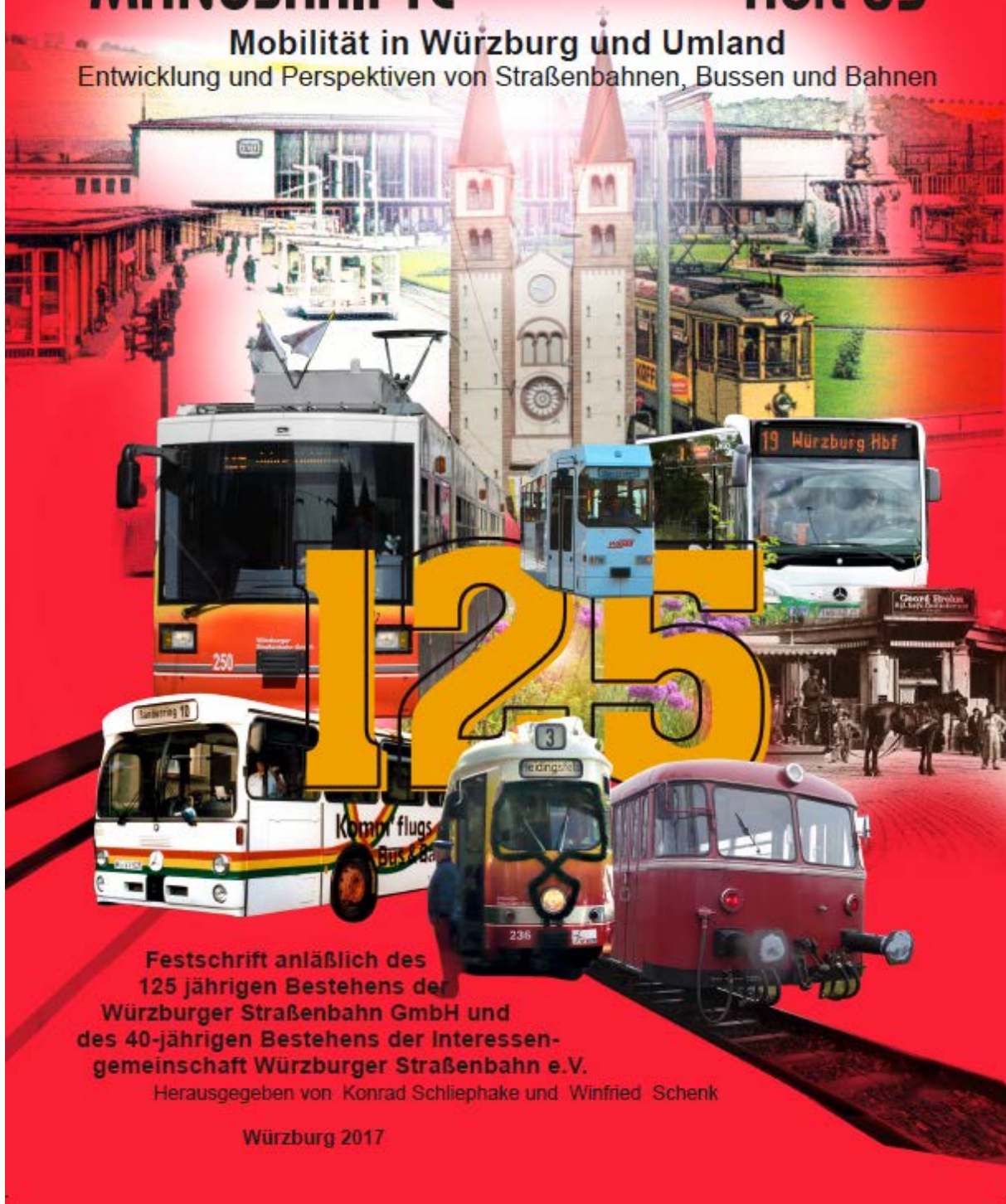


WÜRZBURGER GEOGRAPHISCHE MANUSKRIPTE

Heft 85

Mobilität in Würzburg und Umland
Entwicklung und Perspektiven von Straßenbahnen, Bussen und Bahnen



Festschrift anlässlich des
125 jährigen Bestehens der
Würzburger Straßenbahn GmbH und
des 40-jährigen Bestehens der Interessen-
gemeinschaft Würzburger Straßenbahn e.V.

Herausgegeben von Konrad Schliephake und Winfried Schenk

Würzburg 2017

WÜRZBURGER GEOGRAPHISCHE MANUSKRIPTE

Heft 85

**Mobilität in Würzburg und Umland – Entwicklung und
Perspektiven von Straßenbahnen, Bussen und Bahnen**

Festschrift anlässlich des 125-jährigen Bestehens der
Würzburger Straßenbahn GmbH und des 40-jährigen Bestehens der
Interessengemeinschaft Würzburger Straßenbahn e.V.

Herausgegeben von Konrad Schliephake und Winfried Schenk

Würzburg 2017

WÜRZBURGER GEOGRAPHISCHE MANUSKRIPTE

Heft 85

Würzburg 2017

ISSN 0931-8623

Herausgeber und Schriftleitung

Dr. Konrad Schliephake

c/o Institut für Geographie und Geologie der Universität Würzburg

Am Hubland, D-97074 Würzburg

k.schliephake@uni-wuerzburg.de

Gefördert mit Mitteln von:

- Würzburger Versorgungs- und Verkehrs-GmbH
- Geographische Gesellschaft Würzburg e.V.
- Interessengemeinschaft Würzburger Straßenbahn e.V. (IWS)

Umschlaggestaltung: Dipl. Designerin Nadia Schliephake in Fa. Y&S, Hamburg, unter Verwendung von Vorlagen der WSB GmbH, von W. Weber und K. Schliephake

Gedruckt im Auftrag der IWS e.V. von Copier-Center Haase GmbH & Co. KG, Würzburg

© bei Herausgeber und Autoren

Inhaltsverzeichnis

Autor	Titel	Seite
Konrad Schliephake und Winfried Schenk	Einleitung – öffentliche Verkehrsmittel in der Region Würzburg als wichtige Träger der Mobilität – Rückblicke auf 125 und 40 Jahre	5-7
Christian Schuchardt	Grußwort des Oberbürgermeisters der Stadt Würzburg	8-9
Eberhard Nuß	Mein Traum – Eine Fahrkarte für alle Mainfranken! Grußwort des Landrates des Landkreises Würzburg	11
Thomas Schäfer	Grußwort – 125 Jahre Würzburger Straßenbahn und 40 Jahre IWS e.V.	12-13
Wolfgang Weier	Straßenbahn und lebendige Innenstadt – Grußwort	14
Volker Wedde	Einzelhandel und ÖPNV – Grußwort	15
Paul Lehmann und Bernd Karl	Würzburger Straßenbahn – seit 125 Jahren das Rückgrat des städtischen Nahverkehrs	16-25
Sibylle Holste und Alexander Schraml	An der Schnittstelle zwischen Stadt und Land: ÖPNV im Landkreis Würzburg	26-34
Martin Pabst	Die weltweite Renaissance der Straßenbahn	35-48
Werner Schreiner	Verkehrsverbünde – ein Erfahrungsbericht zu Gestaltung und Erweiterung	49-68
Konrad Schliephake	Potentialanalysen als Grundlagen der ÖPNV-Planung – Beispiele aus Würzburg und Umland	69-84
Raphael Meinhart	Vertaktete Bus-Angebote im westlichen Landkreis Würzburg – Konzepte von Planung, Verknüpfung und Steuerung im ländlichen Raum	85-94
Wolfgang Schramm	Die Mainschleifenbahn – ein wichtiges künftiges Element der Tagesmobilität	95-102
Wolfgang Hugo	Elektrobus und Straßenbahn – Erfahrungen aus Würzburgs Partnerstadt Caen	103-109
Thomas Naumann und Konrad Schliephake	Lebensaufgabe Straßenbahn – Erinnerung an Franz Gerstner	110-112
Frank Keller	Strecken und Fahrzeuge der Würzburger Straßenbahn – ein historischer Rückblick	113-120

Harald Zimmermann	Die Entwicklung des Würzburger Straßenbahnnetzes in Karten	121-134
Frank Keller	Ehemalige Würzburger Straßenbahnwagen im weiteren Einsatz	135-136
Winfried Schenk und Frank Keller	Geschichte und Aufgaben der Interessengemeinschaft Würzburger Straßenbahn e.V.	137-142
Daniel Wilfer, Konrad Schliephake und Armin Stinzing	Analysen des ÖPNV-Angebotes in Würzburg und Umland aus Fahrgastsicht – die Aufgaben des Erkundungsteams der IWS e.V.	143-146
Roland Brodziak	Die Straßenbahn war meine Kindheit	147-149
Konrad Schliephake	Würzburger Stadträte und der Ausbau des ÖPNV – Meinungsbilder aus Diskussionen mit der Interessengemeinschaft Würzburger Straßenbahn e.V.	150-153
	Zu den Autoren	154-155
	Liste Würzburger Geographische Manuskripte	156-158

Einleitung – öffentliche Verkehrsmittel in der Region Würzburg als wichtige Träger der Mobilität – Rückblicke auf 125 und 40 Jahre

Von Konrad Schliephake (Würzburg) und Winfried Schenk (Bonn)

Ein ganzes Heft rund um das Jubiläum der guten alten Straßenbahn und ihrer Freunde – mit vielen Nachweisen, dass sich Bürger, Unternehmer, Planer und Wissenschaftler um Verbesserungen bei Bahnen und Bussen kümmern – tut das nötig? Aus der Statistik wissen wir (Verkehr in Zahlen, jährlich), dass im deutschen Durchschnitt gerade einmal 17,3 % der motorisierten Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden (siehe hier Fig. 1). Bei den Verkehrsleistungen (Reisenden-Kilometer) erscheinen Bahnen und Busse mit 14,4 % noch stärker als „Restgröße“.

Figur 1. Deutschland. Motive der ÖV-Benutzer (Durchschnittswerte), Bewegungen pro Einwohner und Tag.			
<i>Motive</i>	<i>Motorisierte Bewegungen gesamt</i>	<i>Bewegungen im ÖV</i>	<i>Anteil an ÖV-Bewegungen in %</i>
Beruf + Geschäft	0,643	0,101	25,1 %
Ausbildung	0,148	0,09	22,4 %
Einkauf + Besorgung	0,692	0,102	25,4 %
Freizeit + Urlaub + Begleitung	0,84	0,109	27,1 %
Gesamt	2,323	0,402	100 %
Berechnungen K. SCHLIEPHAKE nach Mobilität in Deutschland (2010), Verkehr in Zahlen 2014/2015, S. 222ff..			

Außerdem greifen die öffentlichen Verkehrssysteme dem Steuerzahler enorm in die Tasche. Alleine den Nahverkehr auf den DB-Schienen subventioniert er mit 7,3 Mrd. € Was die städtischen Nahverkehre mit ihrem Kostendeckungsgrad von vielleicht 75% den lokalen Steuerzahler wirklich kosten, weiß sowieso niemand wirklich (Defizit der Würzburg Straßenbahn: ca.17 Mio.€p.a.).

Betrachten wir die Angelegenheit unter der nüchternen Lupe der reinen Betriebswirtschaftslehre, so spricht wenig für eine zugeneigte Beschäftigung mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder gar ihre Förderung. Anders ist es bei Bewertung geographischer, gesellschaftlicher und ökologischer Elemente:

- Historisch gewachsene Städte lassen sich nicht autogerecht gestalten, auch wenn es in den 1960er bis 190er Jahren in Deutschland und anderswo versucht wurde. Heute muss der Flächenfraß durch Straßenbaumaßnahmen ein Ende haben. Am Beispiel der Würzburger Innenstadt (Fläche innerhalb der Wallanlagen ohne Ringpark, Residenz, Juliuspital und Dom: 151 ha) berechnete SCHLIEPHAKE (2004, S.57) den Pkw-Bestand der dort Wohnenden (11.800 Pkw) und den potentiellen Stellplatzbedarf der Einpendler von außerhalb (16.800 Pkw) und

aus innerstädtischen Bewegungen (13.800 Pkw). Je nachdem, ob man 15 m² oder 20 m² pro Parkplatz berechnet, ergibt sich daraus ein (hypothetischer) Flächenbedarf von 62,4 ha bis 83,3 ha., das sind 41% bis 55% der verfügbaren städtischen Oberfläche einschl. Bebauung – den Dom wollten wir ja stehen lassen. So zieht sich der Kampf von Würzburger Bürgern gegen Planer, die in den 1960er Jahren sagten „wo soll der (Pkw-) Verkehr denn sonst hin“ und damit das Anlagen-Glacié zur 4-streifigen Innenstadt-Rennbahn umbauen wollten, wie ein roter Faden durch die damaligen und heutigen Diskussionen (siehe z.B. STRAUSS 1964, S. 96);

- Der drohende Klimawandel erfordert Abwendung vom Verbrennungsmotor und dem hohen Energieeinsatz pro Reisenden-Kilometer, wie er im Individualverkehr typisch ist. Wer mit städtischem ÖPNV unterwegs ist, verbraucht nur ½ des Energieeinsatzes von Pkws, bei Bahnen sinkt die Rate sogar auf 40% (nach VDV Daten und Fakten 2017; siehe z.B. die Diskussion bei SCHLIEPHAKE u. SCHENK 2005);
- Auch die „wahlfreien“ Bürgerinnen und Bürger oder „Kann-Fahrer“ (mit Führerschein und Pkw-Besitz) fordern zunehmend eine qualitätvolle ÖPNV-Anbindung zwischen den gewählten Standorten von Wohnen, Arbeiten, Ausbildung, Versorgung/Einkauf und Freizeit. Auch wenn sie nicht immer und von Allen kontinuierlich genutzt wird, garantiert nur diese Anbindung die Attraktivität und die Entwicklungschancen der jeweiligen Standorte. Die aktuelle – und aus unterfränkischer Sicht eher zu bedauernde -anhaltende Konzentration der deutschen Bevölkerung auf die großen und gut erschlossenen Metropolen ist Resultat einer Abwägung zwischen den stillen Reizen ländlicher Räume und der hervorragenden ÖPNV-Erschließung der Großstädte.

In Würzburg sind Busse und Straßenbahnen besser als ihr Ruf. Die Bürger benutzen sie für über 40% ihrer motorisierten Bewegungen. Ein ausreichend großer (aber noch erweiterungsbedürftiger) Verbund mit einem Fahrschein für alle Verkehrsmittel, ein dichter Takt auf den Straßenbahn- und einigen Stadt-umland-Buslinien und das für Studenten verpflichtende Semesterticket stabilisieren die Nachfrage. Analysen in den Umlandgemeinden zeigen, dass bis zu 50% der tagesmobilen Bürgerinnen und Bürger bereit sind, bei verbessertem Angebot vom Pkw auf den öffentlichen Personennahverkehr umzusteigen (nach SCHLIEPHAKE 2013). Dazu sind Maßnahmen in Würzburg wie die bald zu realisierende Verlängerung Straßenbahnlinie 1/5 zu den Univ.-Kliniken und ein weiter verbessertes Nachtbusangebot notwendig, noch wichtiger wäre der Bau der Linie 6 Frauenland-Hubland mit Anschluss Richtung Gerbrunn. In der Region ist u.a. die Erweiterung des Verkehrsverbundes in Richtung Schweinfurt- Bad Kissingen – Rhön-Grabfeld sowie zum Main-Tauber-Kreis notwendig.

Die Zeichen für die schon oft angemahnte „Verkehrswende“ sind günstig. Der Beschluss der Bayerischen Staatsregierung zum „Maßnahmepaket für saubere Luft in Innenstädten“ (Pressemitteilung vom 18.7.2017) weist in die richtige Richtung. Sie will u.a. Elektromobilität fördern durch Elektrobusse (wohl batteriebetriebene), Kapazitätssteigerungen bei Tram und U-Bahnen, Park & Ride-Anlagen für Pkw und Fahrrad und generell den Ausbau der Infrastrukturen für U- und Straßenbahnen (Ausbau Schienenwege, Vorrangschaltungen an Ampeln etc.). Ziel ist es, „Schnelligkeit und Zuverlässigkeit im ÖPNV zu erhöhen und mehr Pkw-Fahrer zum Umsteigen zu veranlassen...“

Das sind gute Neuigkeiten für eine Stadt, in der es (fast) seit 125 Jahren Elektromobilität gibt. Für ihren Erhalt mussten engagierte Bürger oft kämpfen (siehe u.a. KELLER in diesem Band). Sie taten das in der Regel nicht in Konfrontation, sondern in Kooperation mit Kommunalpolitikern (siehe SCHLIEPHAKE in diesem Band) und Verkehrsunternehmen.

So ist auch die vorliegende Veröffentlichung Ergebnis solcher Zusammenarbeit. Sie erinnert an zahlreiche frühere Arbeiten zum Stadtverkehr in Würzburg, insbes. die monumentale Studie von

NAUMANN (1982 und 1992) und den bescheideneren Band von BECK u.a. (2007). Die Anregungen zum Projekt kamen von der Vorstandschaft der Interessengemeinschaft Würzburger Straßenbahn e.V. im Dialog mit der Würzburger Versorgungs- und Verkehrs- GmbH. Hier förderten Herr Direktor Thomas Schäfer und die Werksleitung der Würzburger Straßenbahn GmbH (Herren Paul Lehmann und Bernd Karl) das Vorhaben nachhaltig. Die Damen Kornelia Hock und Hanna Flockerzi und Herr Jürgen Dornberger stellten Daten und Bilder bereit und berieten bei der Gestaltung des Bandes. Vom Kommunalunternehmen des Landkreises Würzburg (Prof. Dr. Alexander Schraml, Dr. Sibylle Holste) und dem Verkehrsverbund Mainfranken (Monika Mützel, Dominik Stiller) erhielten wir immer wieder positive Impulse. Hilfestellung und Beratung fanden wir bei der Geographischen Gesellschaft Würzburg e.V. (1. Vorsitzender Prof. Dr. Hubert Job, Lehrstuhl für Geographie und Regionalforschung an der Univ. Würzburg) sowie den Mitgliedern der IWS e.V. und zahlreichen engagierten Bürgerinnen und Bürgern. Die Vorbereitung für die Drucklegung besorgte gemeinsam mit den Herausgebern Herr David Krämer BSc. Abschließend weisen die Herausgeber darauf hin, dass sie gemeinsam mit den Autoren eine freie wissenschaftliche Arbeit vorlegen. Die einzelnen Beiträge geben ausschließlich die Meinungen der Autoren wieder und nicht die von eventuell genannten Institutionen.

Die Diskussionen der letzten Dekaden rund um den Ausbau des Angebotes von Bahnen und Bussen verdeutlichen, dass es den Planern nicht an Visionen und Projekten fehlt. So hat die Würzburger Straßenbahn ein Investitionsprogramm mit 18 neuen Triebwagen und Streckenausbauten vorgelegt. Die regionalen Gremien sollten nun erkennen, dass unsere ökologischen (Klimawandel durch Kfz- Emissionen) und ökonomischen (Wohnstandortwahl entsprechen der Qualität der Infrastruktur führt zu regionalen Ungleichgewichten) Probleme eng mit dem Mobilitätsverhalten der Bürger zusammenhängen. Wenn öffentliche Verkehrsbetriebe keine Alternative zum motorisierten Individualverkehr bieten, geraten Standorte und Regionen in die Krise.

Zitierte Quellen:

BECK, E. W. u.a. (Hrsg., 2007): 30 Jahre Interessengemeinschaft Würzburger Straßenbahn e.V., Würzburg (Selbstverlag).

Mobilität in Deutschland 2008 (2010). Berlin.

NAUMANN, Thomas (1982 bzw. 1992): Die Würzburger Straßenbahn, Würzburg (1.& 2. Auflage).

SCHLIEPHAKE, K. (2004): Verkehrsgeographie – Begriffe und Befunde, in: Würzburger Geographische Manuskripte H. 67, Würzburg, S. 1-68.

SCHLIEPHAKE, K. (2013): Haushaltsanalysen zur Personenmobilität – Bewußtsein und Realitäten der Verkehrsmittelwahl in den drei unterfränkischen Gemeinden Iphofen, Kürnach und Estenfeld, in: Würzburger Geographische Manuskripte H. 80, S. 155-168.

SCHLIEPHAKE, K. U. T. SCHENK (2005): Verkehr und Mobilität, in: SCHENK, W.u. K. SCHLIEPHAKE (Hrsg.): Allgemeine Anthropogeographie (= Perthes Geographie Kolleg), Gotha & Stuttgart, S. 531-580.

STRAUSS, Walter (1964): Das Glacis und der Würzburger Verkehr, in: Das Würzburger Glacis, Würzburg (Verschönerungsverein e.V.), S. 93-105.

Verkehr in Zahlen (jährlich). Berlin