Gemeinsame Stellungnahme

TRASSENSICHERUNG STRABA NORD

Zum Sachstandsbericht der Stadtverwaltung Vorlage Nr. 04/6500-2558/2021 vom 14.01.2021 zur Sitzung des PUMA am 09.02.2021

Auch, wenn der Bau noch Zukunftsmusik ist: Wenn alle denkbaren Wege zur Führung der Gleise verbaut sind, ist es zu spät. Heute muss die Trasse für die Straßenbahn von morgen gesichert werden!

21 agenda

PRO VERSBACH
Natur & Mensch

Warum Straßenbahn für den Würzburger Norden?

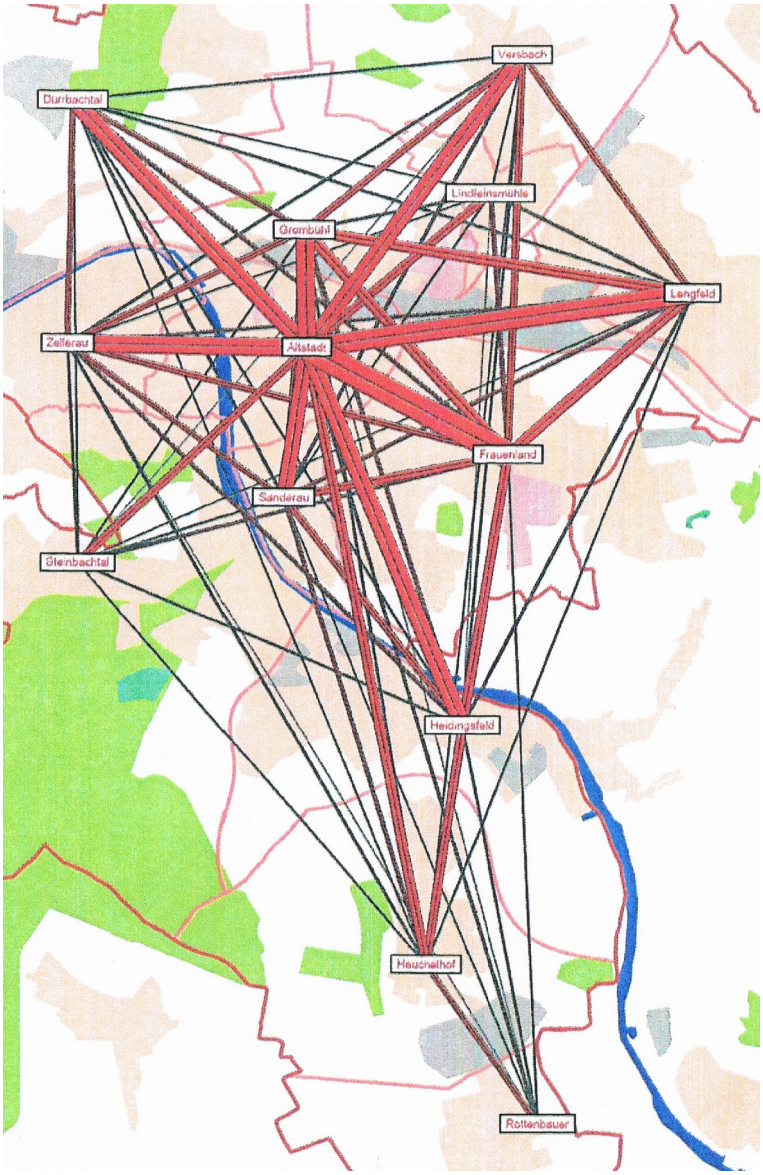


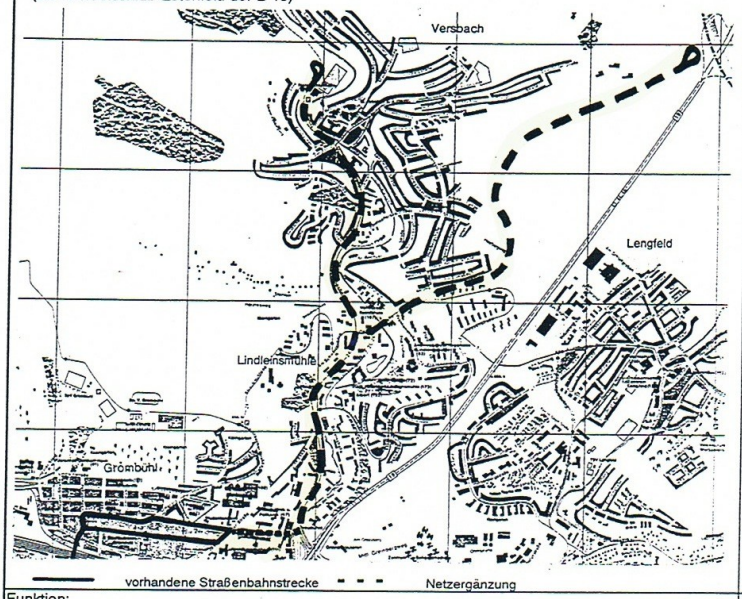
Abb.: Stadt Würzburg

Ein Blick auf die Straßenverkehrsströme in Würzburg zeigt: Zwischen dem Würzburger Norden (Lindleinsmühle, Versbach, Lengfeld) und der Innenstadt -in der Karte getrennt, in der Realität aber auf den gleichen Straßen unterwegs- bewegen sich **die stärksten Autoverkehrsströme in Würzburg**.
Sie stauen in Schweinfurter- und Nürnberger Straße, Europastern und Berliner Ring. Die Busse sind unzuverlässig und langsam, weil sie mit im Stau stehen.
Die Folge: in keinem der großen Stadtteile wird der ÖPNV so wenig genutzt wie im Würzburger Norden. Es gibt nur einen Ausweg aus diesem Dilemma: 50 Jahre nach den ersten Planungen bald die Straba-Anbindung schaffen...

Die Straba für den Würzburger Nordens ist keine „nice-to-have“-Nebensache, sondern dringliche Notwendigkeit. Ohne sie wird es nicht gelingen, den Autoverkehr in Würzburg dort zu reduzieren, wo er uns mehr überflutet als irgendwo sonst!

In allen Grundsatzbeschlüssen des Stadtrats enthalten

Verkehrsentwicklungsplan für den Großraum Würzburg 1993/95
Untersuchungen zum Öffentlichen Personennahverkehr **D 4-82**

Verlängerung nach Versbach	Urteil
Trassierung: - Anbindung an die Straßenbahnlinie in Grombühl in Verlängerung der Robert-Koch-Straße - Untertunnelung des Luitpoldkrankenhauses und LSA an der Einmündung in die Versbacher Str. erforderlich - Führung auf besonderem Bahnkörper entlang der Versbacher Straße bis zur Ostpreußenstraße - ab dort Verzweigung in die Spangen West (bis zum Sportplatz gegenüber der Pleichachtalhalle) und Ost (bis zum Anschluß Estenfeld der B 19)	
	o / +
Funktion: - Erschließung der Stadtteile Versbach und Lindleinsmühle (einschl. Anbindung von Neumühle) - Anbindung der Universitätsklinken - Erschließung des Entwicklungsgebietes östlich Versbach	++
Nachfragepotential: - maximale Querschnittsbelastung 16.200 Fahrten/Tag - zusätzlich ca. 2000 Kurzstreckenfahrten nördlich des Querschnittes mit der maximalen Belastung	++
Verträglichkeit mit dem Verkehrskonzept: - direkte Anbindung nachfragestarker Stadtteile an die Innenstadt - Führung entlang MIV-reduzierter Achse	++
Städtebau, anliegende Nutzungen: - Eingriff in die Bausubstanz nötig, falls keine Reduktion der St 2294 auf zwei Fahrstreifen erwünscht	o
Landschaft und Ökologie: - keine maßgeblichen Eingriffe erforderlich	+
Kosten: - für den Ausbauzustand I (bis Straubmühlweg) sind ca. 42 Mio DM zu veranschlagen (1989)	o
Realisierbarkeit: - da die St 2294 wegen der Neuordnung des Hauptstraßennetzes weniger Verkehr aufnehmen muß und durch den Straßenbahnbau Verlagerungen erzielt werden, können evtl. 2 Fahrstreifen ohne größere Nachteile für den MIV entfallen; dann wären keine Eingriffe in die Bausubstanz nötig - Widerstand der Anwohner im Bereich Eselsbach zu erwarten	o
Gesamtbeurteilung	+

Beurteilung: ++ sehr gut, + gut, 0 akzeptabel, - schlecht, -- sehr schlecht

Tab. D 4.3-7: Beurteilung einer Verlängerung der Straßenbahn nach Versbach

Seit den 1970er Jahren wird für die Straba-Nord durch **Sicherung von Freihaltetrassen** für die Gleisverlegung Vorsorge getroffen. **Das Projekt ist in allen Grundsatzdokumenten durch Beschluss des Stadtrats abgesichert enthalten** (Beispiel oben: Auszug aus dem gültigen Verkehrsentwicklungsplan).

Seit 1975 wurde die Wirtschaftlichkeit der Straba-Nord viermal ermittelt. Zunehmende Bebauung und Bevölkerung sowie Umplanungen mit größeren Einzugsbereichen (Abzweig am Berliner Ring, nicht in Grombühl) haben das Projekt dabei **immer wirtschaftlicher gemacht.**

Bevölkerung steht hinter der Straba-Nord

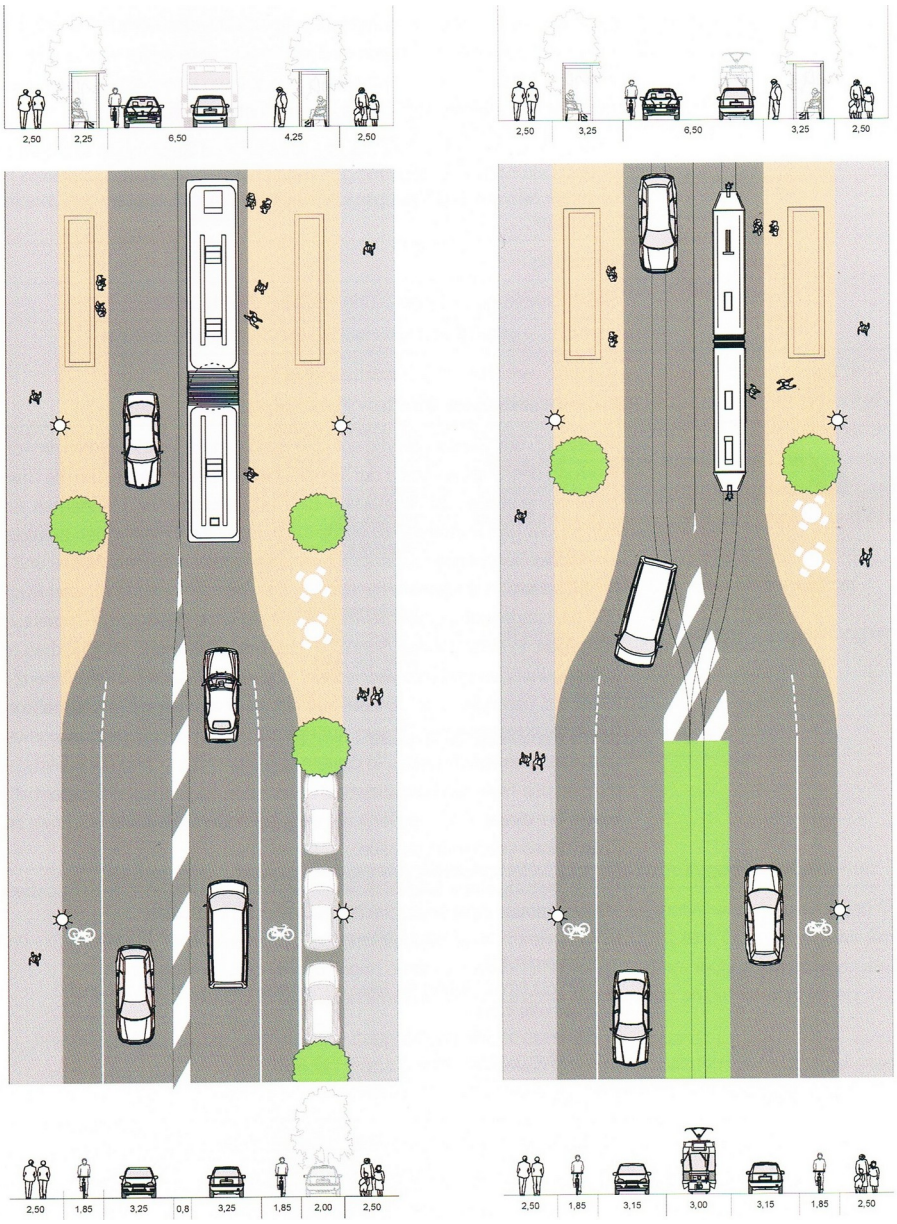
Bild: Stadt Würzburg

Sowohl in der Gesamtstadt als auch im Würzburger Norden hat die **Bevölkerung breite Unterstützung für den Ausbau der Straßenbahn und die Straba-Nord bekundet.** Bei Befragung der Gesamtbevölkerung (Erstellung des GreenCityPlans für Würzburg) zu erwünschten Maßnahmen belegten der Ausbau des Radwege- und des Straßenbahnnetzes mit weitem Abstand die ersten Plätze.

Mehrere Veranstaltungen unterschiedlicher Träger (Stadtratsmitglieder, Parteien, Vereine, siehe Bild unten) haben klar gezeigt, **dass die Menschen weniger Autoverkehr und als attraktive Alternativen dazu den Bau der Straßenbahn und die Stärkung des Fahrradverkehrs wünschen.**

Eine Straßenbahn nach Versbach – nach wie vor ein Wunsch vieler Bürger im Stadtteil. FOTOS: PATRICK WÖTZEL

Straba-Nord im ISEK-Versbach festgelegt



Die Versbacher Bevölkerung hat sich zahlreich und intensiv an der Erstellung des **Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts ISEK Versbach** beteiligt. In diesem Zusammenhang wurde auch die Führung der gewünschten Straßenbahn grundsätzlich festgelegt.

Die oben gezeigten und aus dem ISEK Versbach entnommenen Querschnitte für einen möglichen Umbau bereits vor Realisierung der Straba-Nord (links) und nach Realisierung zeigen die Machbarkeit der Haltestellen, hier eingebunden in die wieder auferstandene Dorfmitte „Spätzplatz“. Alle Haltestellen können so angelegt werden, dass eine Nutzung von der Straßenbahn ohne weiteren Umbau möglich ist.

Zukunftssichere Planung – Optimale Lösung

Seit den erwähnten Beteiligungsverfahren und der Erarbeitung aller erwähnten Grundlagenwerke hat sich die Förderkulisse für Straßenbahnen in Bayern und im Bund deutlich geändert. **Mittlerweile werden auch neue Straßenbahnstrecken, die nicht auf eigenem Gleiskörper verlaufen, mit den vollen Sätzen gefördert**. Dafür müssen diese Projekte die Voraussetzung erfüllen, dass der Gesamtverkehr auch nach Einbau der Gleise in die Straße problemlos abgewickelt werden kann.

Aus der Innenstadt bis zur Ostpreußenstraße oder zum Steinlein bleibt es natürlich beim eigenen Gleiskörper. Aber die Belastung der Versbacher Straße im Stadtteil Versbach beträgt aktuell max. ca. 12.000 Fahrzeuge / Tag (Summe beide Richtungen). **Damit kann eine Straßenbahn dort auf dem Abschnitt bis zum „Spätzplatz“ nach den planerischen Vorgaben und Richtwerten zu allen Tageszeiten problemlos gemeinsam mit dem Autoverkehr geführt werden.**

Wenn man die Planung für die Versbacher Straße auf eine solche Lösung ausrichtet, können alle bestehenden Ansprüche an eine gute Lösung vollständig erfüllt werden, **ohne dass in die Rechte Dritter eingegriffen werden müsste** (z.B. Grundeigentum von Anliegern).

Alle anderen bayerischen Straßenbahnbetriebe planen bereits nach diesen neuen Grundsätzen und verlegen neue Straßenbahngleise in schwach belasteten Straßen in die Fahrbahnen oder haben schon so neu gebaut. (Bild unten: neu gebaute Straßenbahnstrecke in Augsburg).

Grundprinzip „Versbacher Straße zukünftig“

Vom Grundsatz her könnte sich die Versbacher Straße zukünftig so darstellen wie das hier gezeigte Beispiel der Frankfurter Landstraße in Darmstadt-Arheilgen (siehe Bilder – vor und nach dem Bau der Straßenbahn); im Detail haben wir in Versbach allerdings viel mehr Platz in der Breite als im gezeigten Darmstädter Beispiel, wo die Geh- und Radflächen mit sehr wenig Platz auskommen mussten.

Vorbild für die Versbacher Straße?

Die Frankfurter Landstraße in Darmstadt hatte weder Bäume noch Radverkehrsflächen. Mit dem Straßenbahnbau hat sich das Bild gewandelt. Die Haltestellen sind sehr sicher und attraktiv direkt an den Gehwegen angebaut (Kap-Lösung).

Anmerkungen zur Vorlage im PUMA

Überwiegend besteht Einverständnis mit den Inhalten der Vorlage; zu Punkt 5 „Berücksichtigung Straßenbahntrasse“ wurden im Verlauf dieser Stellungnahme an die aktuellen Rahmenbedingungen angepasste neue Vorschläge formuliert.

Nach unseren Informationen ist das für den ÖPNV zuständige Referat aktuell damit befasst, von Fachgutachtern eine grundlegende Machbarkeitsstudie zur Straßenbahn für den Würzburger Norden anfertigen zu lassen. Den Arbeiten der damit befassten ÖPNV-Experten darf im weiteren Verfahrensgang nicht mit bindenden Beschlüssen vorgegriffen werden. Wie wichtig dies ist, zeigt der Verweis auf Punkt 5 der Vorlage, wo zum gezeigten Beispielquerschnitt mit eingleisiger Straßenbahn (S. 4 unten der Vorlage) festgestellt wird, eine Eingleisigkeit sei nur ohne Haltestellen möglich. Diese Aussage ist nicht nachvollziehbar und entspricht weder dem Stand der Technik auf der Höhe der Zeit, noch den gängigen Regelwerken, den Handlungsempfehlungen der Fachverbände und den Langzeiterfahrungen der Verkehrssicherheit; es ist vielmehr so, dass der gezeigte Querschnitt in dieser Form problemlos mit Haltestellen in Form vorgezogener oder überfahrbarer Kaps ausgestattet werden kann wie sie auch in Würzburg vorhanden sind (siehe überfahrbares Kap Bild Juliuspromenade).

Grundsätzlich wäre noch anzumerken, dass auch nach den bisher von der Verwaltung verfolgten Rahmenbedingungen und Querschnitten keineswegs die Straßenbahn allein Ursache für den Wegfall von Möglichkeiten der Baumpflanzung wäre. Vielmehr sieht die Verwaltungsvorlage auch ohne Straßenbahn auf weiten Strecken keine Baumpflanzungen vor. Es stellt sich die Frage, ob bei der geringen

Verkehrsbelastung der Versbacher Straße separate Abbiegespuren im geplanten Umfang erforderlich sind; diese wären in der Tat ursächlich verantwortlich für den Wegfall von Baumpflanzungen.

Aufmerksam machen möchten wir auch noch darauf, dass im ISEK Versbach ein Rückbau der Versbacher Straße bereits ab der Ostpreußenstraße vorgesehen ist, was in der Vorlage aber keine Erwähnung findet, obwohl die Verkehrsbelastung der einzigen im weiteren Verlauf noch einmündenden Straße "Steinlein" keine so erheblichen Auswirkungen hat (ISEK Würzburg-Versbach Endbericht S. 56).

Ebenfalls nicht aufgegriffen und geprüft wird der im Schreiben von PRO VERSBACH vom 06.08.2020 geäußerte Vorschlag, den stadtauswärtigen Radverkehr (Radachse 3a) ab der Einmündung Frankenstraße über die verkehrsarme und sicherere St. Rochus-Straße zu führen und einen späteren Zielkonflikt mit der Einrichtung einer Straßenbahn sicher auszuschließen.

Und abschließend ist noch festzuhalten, dass unter Berücksichtigung der hier unterbreiteten Vorschläge (straßenbündige Führung der Straßenbahn im Zuge der Versbacher Straße) die Realisierung der Straßenbahn OHNE Eingriffe in Grundeigentum möglich wird. Einzige Voraussetzung dafür ist der gute Wille aller Beteiligten, sich auf eine Kompromisslösung in diesem Sinne zu einigen.