

# Schnell voran mit Bus und Bahn!

## Maßnahmen für einen besseren ÖPNV in der Region Würzburg

In Zeiten des Klimawandels kommt einer Änderung der Verkehrspolitik eine entscheidende Bedeutung zu. Der Verkehrssektor ist der einzige Sektor in Deutschland, dessen CO<sub>2</sub>-Emissionen seit 1990 nicht zurückgegangen sind. Wenn wir den Klimawandel stoppen wollen, müssen die Emissionen in diesem Bereich so schnell wie möglich massiv gesenkt werden. Dazu kommt, dass viele Städte in Deutschland – auch Würzburg – kurz vor dem Verkehrskollaps stehen. Klar ist, dass der Anteil des Autoverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen drastisch reduziert werden muss. Wir streben deswegen eine Halbierung des Autoverkehrs im „Modal Split“<sup>1</sup> bis 2030 und eine Verdoppelung des Anteils des ÖPNVs an. Klar ist aber auch, dass es in den vergangenen Jahren in Stadt und Landkreis Würzburg versäumt wurde, die Grundlage für diesen Wandel zu legen. Stattdessen wurde das Angebot in der Stadt an vielen Stellen verschlechtert<sup>2</sup>, im Landkreis herrscht Stillstand und eine sinnvolle Zusammenarbeit und Abstimmung zwischen Stadt und Landkreis sucht man vergebens. Es ist Zeit für einen Wechsel in der Verkehrspolitik in der Region Würzburg! Gemeinsam legen wir GRÜNE in Stadt und Landkreis ein Programm vor, mit dem wir in den kommenden sechs Jahren sowohl sofortige Verbesserungen erzielen, aber auch den Grundstein für langfristige Veränderungen in der hiesigen Verkehrsstruktur legen wollen. Wir streben eine deutliche Verbesserung des Angebots bei Bus, Straßenbahn und Eisenbahn an und möchten die Nutzung des ÖPNVs mit einer komplett neuen Tarifstruktur attraktiver machen. Gemeinsam können Stadt und Landkreis Würzburg viel bewegen. Wir GRÜNE packen es an!

## Für ein besseres Angebot im ÖPNV!

Entscheidend für den Umstieg auf den ÖPNV ist neben niedrigen Preisen ein gutes, zuverlässiges Angebot an Verbindungen. Wir möchten deswegen in der kommenden Legislaturperiode und darüber hinaus folgende Verbesserungen in Stadt und Landkreis Würzburg erreichen.

### Busverkehr

#### **Für eine Verbesserung des Taktes der Busse im Landkreis Würzburg!**

Insbesondere im Landkreis Würzburg ist das Angebot an Busverbindungen in vielen Orten stark ausbaufähig.<sup>3</sup> Wir wollen für jeden Ort im Landkreis Würzburg an jedem Tag der Woche einen Stundentakt in die Stadt Würzburg zwischen 5 und 24 Uhr einführen<sup>4</sup>. Für kleinere Orte sollen dabei auch intelligente Rufbussysteme zum Einsatz kommen.<sup>5</sup> In allen stadtnahen Gemeinden muss es an Werktagen zwischen 7 und 20 Uhr einen Halbstundentakt geben. Für stark belastete Verbindungen wie die Linie 14 Würzburg-Gerbrunn halten wir einen Viertelstundentakt für sinnvoll. Zur Finanzierung muss der Zuschuss des Landkreises für den ÖPNV mindestens verdoppelt werden.

---

<sup>1</sup> Anteil der Verkehrsmittel nach zurückgelegten Wegen.

<sup>2</sup> Die Straßenbahnlinien 1, 2 und 3 werden zum Beispiel seit geraumer Zeit nicht nur am Sonntag, sondern auch am Samstag ausgesetzt.

<sup>3</sup> Beispielsweise gibt es vom Würzburger Hauptbahnhof nach Hettstadt (10 km entfernt) an jedem Sonntag lediglich vier Busverbindungen mit angemessener Fahrzeit.

<sup>4</sup> Siehe auch Punkt 10 der 10 Punkte der GRÜNEN zur bayerischen Landtagswahl 2018: <https://www.gruene-bayern.de/10-punkte-fuer-bayern/>

<sup>5</sup> Der Takt kann auch durch eine entsprechende Anbindung der Orte an den nächsten Bahnhof der DB, an dem eine sinnvolle Umsteigebeziehung zur Bahn bestehen muss, erfolgen.

## **Für eine Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen Landkreis und Stadt!**

Oft existieren in der Stadt Würzburg Parallelverkehre zwischen den Buslinien des Landkreises und dem ÖPNV der Stadt Würzburg.<sup>6</sup> Auch sind Umstiege nicht aufeinander abgestimmt. Dieses Chaos wollen wir beenden. Die Buslinien des Landkreises können in Nähe der Stadtgrenze gebrochen werden, sofern sinnvolle, reibungslose Umstiege zur Straßenbahn und zur DB geschaffen werden können. Prädestiniert sind für sofortige derartige Maßnahmen die Haltestellen Wörthstraße, Löwenbrücke, Bürgerbräu, Königsberger Straße und Reuterstraße sowie die DB-Halte Würzburg-Süd und Würzburg-Zell. Nach einem später erfolgenden Ausbau der Straßenbahn- sowie der DB-Infrastruktur können weitere Umstiegspunkte geschaffen werden. Weiterhin können – ebenfalls als Sofortmaßnahme – Buslinien sowohl der Stadt als auch des Landkreises so zusammengelegt werden, dass sie als Tangential- und Durchmesserlinien für eine bessere Verbindung zwischen einzelnen Landkreisgemeinden bzw. Stadtteilen sorgen. Damit würde auch der Würzburger Busbahnhof entlastet, da Wende- und Wartezeiten der Busse dort entfallen würden. Darüber hinaus möchten wir an den Einfallstraßen in die Stadt Busspuren auf Kosten von KFZ-Spuren errichten, damit die Buslinien des Landkreises reibungslos bis an ihre Endhaltestellen fahren können.

## **Für einen Ausbau der Nachtbuslinien!**

Das gut funktionierende Nachtbusssystem der Stadt Würzburg<sup>7</sup> wollen wir auf die stadtnahen Gemeinden im Landkreis ausdehnen.

## **Straßenbahn**

Das Angebot im Straßenbahnverkehr wurde in den letzten Jahren kontinuierlich verschlechtert. Der Bau der Straßenbahnlinie 6 ans Hubland verzögert sich ebenfalls seit Jahren aus nicht ersichtlichen Gründen. Diesem Trend wollen wir entgegenwirken, denn nachgewiesenermaßen können mit dem schienengebundenen ÖPNV die besten Umstiegsquoten vom Auto erzielt werden. Wir GRÜNE wollen deswegen das Straßenbahnnetz in der Stadt Würzburg deutlich erweitern und es perspektivisch auch in den Landkreis ausdehnen. Hierfür möchten wir die großzügige Förderung des Bundes und des Freistaates von bis zu 90% in Anspruch nehmen.

## **Für einen Ausbau des Straßenbahnnetzes!**

Der beschlossene Bau der Linie 6 darf nicht weiter verzögert werden, sondern das Planfeststellungsverfahren muss zügig beendet werden und anschließend sofort mit dem Bau begonnen werden. Ebenfalls sofort möchten wir mit den Planungen für eine Nord-Straßenbahn beginnen, die in zwei Ästen die Stadtteile Lindleinsmühle und Versbach, die Konversionsfläche Faulenbergareal und das Industriegebiet an der Nürnberger Straße erschließt. Bis zum Faulenbergareal soll die Trasse gemeinsam geführt werden, dann über die Versbacher Straße weiter Richtung Versbach und an der Nürnberger Straße entlang über die Wöllrieder Höhe ans Hubland-Nord, wo der Ring zur Linie 6 geschlossen werden kann. Die Planungen sollten bis spätestens 2026 abgeschlossen werden. Anschließend muss mit dem Bau begonnen werden. Darüber hinaus wollen wir die Lücke am Sanderring zwischen der geplanten Linie 6 und dem bestehenden Netz durch eine Querspange schließen, um so den Betrieb zu erleichtern.<sup>8</sup>

---

<sup>6</sup> Die meisten Buslinien des Landkreises enden am Würzburger Busbahnhof. Ein eindrückliches Beispiel für einen Parallelverkehr ist die Linie 521, die ab Bürgerbräu nahezu parallel zur Straßenbahnlinie 2 verläuft.

<sup>7</sup> Pro Nacht nutzen rund 500 Fahrgäste das Angebot (<https://www.wuerzburgerleben.de/2018/11/26/2-jahre-nachtbus-positive-bilanz/>), das maßgeblich von unserem Stadtratskandidaten Niklas Dehne entwickelt wurde.

<sup>8</sup> Die Linie 4 könnte anschließend statt durch die Innenstadt über Ottostraße – Residenz – Juliuspromenade geführt werden, um so an der Juliuspromenade sinnvolle Umsteigebeziehungen zu ermöglichen.

Zudem sollte das Straßenbahnnetz langfristig auch in den Landkreis ausgebaut werden. Insbesondere der Norden und der Westen des Landkreises werden nie in den Genuss eines Anschlusses an die DB kommen – für die über 30.000 Einwohner\*innen im nördlichen und südwestlichen Landkreis muss deswegen ein Schienenanschluss über die Straßenbahn geschaffen werden.<sup>9</sup> An den Anschlussstellen zur A7 bei Estenfeld und zur A3 bei Kist und Helmstadt/Mädelhofen können P&R-Parkhäuser errichtet werden. Mit den P&R-Parkhäusern und Buslinien als Zubringer würde der gesamte nördliche und südwestliche Landkreis von dem Projekt profitieren. In der kommenden Legislaturperiode wollen wir in den entsprechenden kommunalen Gremien hierfür Grundsatzbeschlüsse erreichen und anschließend die Trassen für den Bau der Straßenbahn freihalten. In diesem Zug muss außerdem mit der Bildung von Rücklagen für dieses Projekt begonnen werden.

Alle Planungen für die Erweiterung des Straßenbahnnetzes sollten gemeinsam für die standardisierte Bewertung angemeldet werden, da durch die Bündelung der Projekte eine besserer Nutzen-Kosten-Faktor der neu geplanten Straßenbahn erzielt werden kann.

### **Neuanschaffung von Zweirichtungsfahrzeugen**

Um den in die Jahre gekommenen Fuhrpark zu erneuern, sollte die WSB klimatisierte, barrierefreie Zweirichtungsstraßenbahnfahrzeuge anschaffen. Diese haben gegenüber den bisher verwendeten Einrichtungsfahrzeugen den Vorteil, dass mit ihnen einfacher auf Betriebsstörungen reagiert werden kann. Entsprechende Weichen sollten im gesamten Straßenbahnnetz eingebaut werden.

### **Taktung der Straßenbahn**

Im bestehenden Straßenbahnnetz in Würzburg wollen wir einen 10-Minuten-Takt für jede Linie einführen. Durch Linienüberlagerung ergibt sich ein 5-Minuten-Takt auf jedem Ast außer Rottenbauer und Athener Ring. Am Abend sollten die Straßenbahnen im 15-Minuten-Takt verkehren. Eine Aussetzung von Linien am Abend, am Wochenende und in den Ferien lehnen wir ab.

### **Bahnverkehr**

Der Bahnverkehr ist das Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs in Deutschland. Er ist leistungsfähig, schnell und klimaschonend. Wir wollen ihn deswegen auch in der Region Würzburg stärken: Mit einer S-Bahn Mainfranken auf bestehenden Schienenstrecken.

### **Taktverbesserungen**

Zuletzt wurden Taktverbesserungen der Regionalbahn auf den Linien Richtung Gemünden und Ochsenfurt angekündigt. Dies ist ein richtiger erster Schritt, der aber noch lange nicht ausreicht. Wir wollen in Zusammenarbeit mit der DB, der BEG und dem Freistaat Bayern den Takt auf allen Strecken rund um Würzburg bis zu den Endpunkten Lohr-Stadt, Lauda, Rothenburg, Volkach, Kitzingen und Schweinfurt sukzessive auf einen 15-Minuten-Takt verbessern. Die Züge sollen dabei an allen Haltepunkten anhalten.

### **Mehr Bahnhalte**

Unabhängig von den Taktverbesserungen müssen in der Stadt und im Landkreis Würzburg neue Bahnhaltepunkte gebaut werden. Heidingsfeld-Ost und Heidingsfeld-West sind schon in Planung – wir brauchen aber viel mehr! An allen Haltepunkten in der Stadt Würzburg müssen sinnvolle

---

<sup>9</sup> Eine mögliche Linienführung wäre: Kürnach – Estenfeld – Würzburg – Höchberg, ab da dann ein Ast über Eisingen/Erbachshof nach Kist zur A3 und ein weiterer über Waldbüttelbrunn – Mädelhofen – Roßbrunn nach Uettingen. In einer letzten Ausbaustufe wäre auch ein Anschluss Marktheidenfelds denkbar.

Umsteigebeziehungen zu Straßenbahn- und Busverkehr geschaffen werden. Konkret wollen wir im Stadtgebiet Haltepunkte an folgenden Stellen errichten: Sanderau/Königsberger Straße<sup>10</sup>, Wöllrieder Höhe<sup>11</sup> und Faulenbergkaserne<sup>12</sup>. Den Haltepunkt Würzburg-Zell wollen wir ertüchtigen und für eine bessere Verknüpfung mit dem Busverkehr einen Zugang zur Rothofbrücke schaffen. Auch die Gemeinden Erlabrunn, Randersacker und Eibelstadt wollen wir ans Bahnnetz anbinden. Hierzu müssen auf der jeweils gegenüberliegenden Mainseite, wo die Bahngleise liegen, Haltepunkte geschaffen und Rad- und Fußgängerbrücken über den Main gebaut werden. An den neuen Haltepunkten können auch P&R-Stellplätze für Autos und Fahrräder errichtet werden.

## Haltestellen und Verknüpfung der Mobilitätsträger

Zu einem guten ÖPNV-Angebot gehören auch attraktive Wartebereiche und Abstellplätze. Deshalb wollen wir an allen Haltestellen einen beleuchteten und wettergeschützten Sitzbereich mit WLAN sowie einer Anzeige der nächsten Abfahrten. Außerdem wollen wir in Stadt wie Landkreis überdachte, sichere Fahrradabstellmöglichkeiten und Schließfächer an allen wichtigen Haltestellen und Bahnhaltstellen, um die kombinierte Nutzung von Fahrrad und ÖPNV zu fördern. Bahnhöfe, wichtige Straßenbahnhaltestellen und wichtige Bushaltestellen in Stadt und Landkreis wollen wir zu Mobilitätsstationen ausbauen, mit der Möglichkeit, dort Fahrräder, Lastenräder und (Elektro)-Autos leihen zu können (Carsharing).

## Für ein verbessertes Tarifsystem!

Unser Tarifsystem ist unflexibel und kompliziert, undurchsichtig und schwer verständlich<sup>13</sup> sowie unattraktiv und teuer. Wir wollen deswegen ein neues Tarifsystem für die Region Würzburg etablieren.

### Prämissen eines neuen Tarifs für die Region

Intuitiv und flexibel nutzbar - klar und unkompliziert – günstiger:

- Deutlich günstiger als bisher und immer günstiger als mit dem Auto.<sup>14</sup>
- Verlässlich ans Ziel kommen: Mobilitätsgarantie bei Verspätungen, Ausfällen oder Anschlussbrüchen.<sup>15</sup>
- Deutlich einfacher: Abschaffung der Waben, Zonen, Stadttarife und sonstiger komplizierter Tarifstruktur — ein Verbund, ein Preis.
- Verlässlich günstig: keine Tariferhöhungen mehr für mind. 10 Jahre.
- Flexibel und intuitiv nutzbar: nur noch vier zeitbasierte Tarife: 2 Stunden, 24 Stunden, 1 Monat, 1 Jahr unabhängig von der Fahrtstrecke oder dem Verkehrsmittel.

### Wir wollen den Einstieg ins Bürger\*innenticket, daher wird der ÖPNV für

---

<sup>10</sup> Umstieg zu den Straßenbahnlinien 1 und 4.

<sup>11</sup> Umstieg zur Straßenbahnlinie 6. Somit wäre man von Schweinfurt und Kitzingen kommend in Rekordzeit an der Universität am Hubland.

<sup>12</sup> Umstieg zur Nordstraßenbahn.

<sup>13</sup> Wabenkappungsgrenze, Großwabe, Stadttarife, Mitnahmeregelung und diverse Zeitkarten machen den Kauf von Tickets äußerst unübersichtlich.

<sup>14</sup> Günstiger als die „gefühlten“ PKW-Kosten (Benzin und Parkgebühren).

<sup>15</sup> Bei Verspätungen oder verpassten Anschlüssen und dadurch verlängerter Fahrzeit, kann ab einer Verspätung von 15 Minuten ein Taxi in Anspruch genommen werden. Eine ähnliche Mobilitätsgarantie gibt es in vielen deutschen Verkehrsverbänden, auch bei unseren Nachbarn RMV (Frankfurt) und VRN (nördliches BW).

### **a) bestimmte Gruppen stark vergünstigt oder kostenfrei**

- Kinder und Jugendliche bis 18 kostenfrei.
- Studierende wie bisher über das Semesterticket.
- Schüler über 18 sowie Azubis ähnlich wie Semesterticket.
- Behinderte wie bisher mit best. Merkzeichen kostenfrei.
- Ab 65 Jahre auf Lebenszeit kostenfrei bei dauerhafter Abgabe<sup>16</sup> des Führerscheins.<sup>17</sup>
- Beschäftigte der im Verbund beteiligten Landkreise bzw. deren Eigengesellschaften erhalten kostenfreie Jahrestickets.<sup>18</sup>
- Perspektivisch ebenso für Beschäftigte von Bund und Land mit Wohnsitz/Arbeitsplatz im Verbundgebiet (entsprechende Vereinbarungen notwendig).
- Stadt und Landkreis streben Rahmenverträge mit großen Arbeitgebern an („betriebliches Mobilitätsmanagement“), deren Ziel ein für alle Arbeitnehmer\*innen ausgegebenes und für diese möglichst kostenfreies Job-Ticket ist; Anreizprogramm für Arbeitgeber\*innen.
- Einführung eines regionalen Tourist\*innentickets.<sup>19</sup>

Darüber hinaus wollen wir folgende Möglichkeiten schaffen:

- Kostenlose Mitnahme von je einem Haustier oder Fahrrad bei allen Fahrscheinen.

**Wir wollen die Menschen zum Umstieg bewegen. Daher setzen wir auf**

### **b) zeitweilig kostenfreie Angebote<sup>20</sup>**

- Neubürger\*innenticket: 3 Monate kostenfreier ÖPNV + Mobilitätsberatung bei Wohnumzug
- Familiengründungsticket: 1 Jahr kostenfreier ÖPNV + Mobilitätsberatung für Eltern bei Geburt eines Kindes; alt.: Kostenfreie ÖPNV-Nutzung während „Elternzeit“
- Abwrackticket: 1 Jahr kostenfreier ÖPNV bei nachweislicher dauerhafter Abschaffung eines PKW<sup>21</sup>

**Wir wollen allen einen einfachen Zugang zum ÖPNV bieten. Daher haben wir ein attraktives Angebot auch**

### **c) für alle anderen:**

- 2 Stunden = 2 Euro
- 24 Stunden = 4 Euro (Gruppe bis 5 Pers. = 8 Euro)
- 1 Monat = 25 Euro VVM-weit (Regiokarte Mainfranken<sup>22</sup>)
- 1 Jahr = 250 Euro VVM-weit (Regiokarte Mainfranken)

---

<sup>16</sup> Ebenfalls sollten alle Personen ab 65, die nie einen Führerschein besessen haben, ein solches Ticket erhalten.

<sup>17</sup> Gibt es versuchsweise in einigen Städten, zuletzt von der CSU in München gefordert.

<sup>18</sup> Vgl. Hessen und Baden-Württemberg für Landesbeschäftigte.

<sup>19</sup> Über die Kurtaxe; gibt es in vielen Regionen in Deutschland; vgl. etwa KONUS-Ticket im Schwarzwald.

<sup>20</sup> basiert auf der Erkenntnis, dass sich Mobilitätsverhalten am leichtesten beeinflussen lässt, wenn Menschen den Wohnort oder Arbeitsplatz wechseln oder wenn Kinder in den Haushalt kommen.

<sup>21</sup> Gibt es z.B. in Brüssel: <http://www.prime-bruxellair.be/prime.php> (französisch oder niederländisch).

<sup>22</sup> Freiburg: „Regiokarte Freiburg“ seit 1984; günstige Jahreskarte für den gesamten Verbundraum, trug maßgeblich zum Erfolg des ÖPNV in Freiburg bei.

Wir wollen Schritt für Schritt erreichen, dass keine Papierfahrtscheine und Monatsmarken mehr verkauft werden, sondern stattdessen moderne Chipkarten, und die Nutzung von Handytickets einfach und bequem ermöglichen.