

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?

Würzburg, den 19.10.2013

Stellungnahme zum Gutachten „Parkraumtarifkonzept“ der Firma Schulten Stadt- und Raumentwicklung (Dortmund) im Auftrag der Würzburger Stadtverkehrs GmbH

Grundsätzliche Anmerkungen

Wir begrüßen die Untersuchung vom Grundsatz her; schon Bestandsaufnahme und Analyse zeigen eindrucksvoll, dass hier Handlungsbedarf gegeben ist. Es wird vor allem erkennbar, dass Würzburg über deutlich höhere Parkraumkapazitäten verfügt als vom Markt nachgefragt (siehe u.a. im GA, S.29). Schon aus wirtschaftlichen Überlegungen muss unbedingt darauf hingewirkt werden, die vorhandenen Parkgaragen besser auszulasten. Da andererseits eine große Anzahl Stellplätze im öffentlichen Raum vorhanden ist (Straßenrandparkplätze, Stadtplätze mit vorwiegender Parkplatznutzung), die vielfach verhindern, Ziele zur urbanen und menschenwürdigen Stadtumgestaltung zu erreichen, ist die Schlussfolgerung aus unserer Sicht eindeutig: es muss zukünftig deutlich mehr Energie darauf verwendet werden, das Oberflächenparken in die vorhandenen Parkgaragen umzulenken und die dadurch frei werdenden Flächen im Stadtraum anderen Nutzungen zuzuführen.

Ebenfalls begrüßenswert im Sinne der Reduzierung unnötiger motorisierter Bewegungen ist der Hinweis auf das Fehlen einer eindeutigen Lenkung des Parksuchverkehrs. Auch hier sollte schnell gehandelt werden.

Die Aufgabenstellung des Gutachtens betrifft aber lediglich den Bereich „Tarife“ aus unternehmerischer Sicht, zudem beschränkt auf das Stadtzentrum. Es ist uns bewusst, dass dies schon allein unter Berücksichtigung des Auftraggebers nicht anders sein kann und sicher auch so gewollt war.

Die untersuchte Problematik weist aber intensive Wechselwirkungen zur Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik auf, von denen sie nicht zu trennen ist. Wir weisen an dieser Stelle allein auf Analyse und Handlungsempfehlungen des vom gleichen Gutachter 2011 / 2012 erarbeiteten und einstimmig vom Stadtrat verabschiedeten Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes ISEK hin; schon da gibt es im Vergleich Disharmonien bis hin zu inkompatiblen Aussagen. Wir sind daher der Ansicht, dass es dringend geboten erscheint, das vorliegende Parkraumtarifkonzept vor einer abschließenden politischen Entscheidung mit den gültigen Beschlusslagen zur Stadtentwicklungspolitik abzugleichen und dahingehende Überarbeitungen vorzunehmen.

Wenn man das Gutachten mit seiner isolierten Betrachtungsweise unkommentiert so verabschiedet eröffnet man sogleich der Gefahr den Weg, dass dies spätestens dann unkalkulierbare Diskussionen in der Stadtgesellschaft nach sich zieht, sobald erste Konflikte mit den Zielen des ISEK anhand konkreter Planungssituationen deutlich werden.

Sprecher des Arbeitskreises:

Thomas Naumann
Felix-Dahn-Straße 6
97072 Würzburg

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

Mail: AKmobil@agenda21-wuerzburg.de

Inhaltliche Anmerkungen zum Gutachten

S.11, linke Spalte zweiter Absatz: „Das stärkste Verlagerungspotenzial auf den ÖPNV zeigen Beschäftigte und Auszubildende“

Hier wäre sinnvoll zu ergänzen, dass diese Aussage ganz überwiegend für Beschäftigte und Auszubildende aus dem Umland und der Region gilt; bezogen auf die Einwohner von Würzburg wäre die Aussage falsch. Die entsprechenden Gruppen mit Herkunft innerhalb der Stadtgrenzen bewegen sich bereits weit überwiegend mit dem „Umweltverbund“ aus ÖPNV, Fahrrad und Zu-Fuß-Gehen und fragen heute schon entsprechend wenig Parkraum nach.

S. 16, linke Spalte, erster Satz: „Die Kennzeichen wurden zur Wahrung des Datenschutzes nicht vollständig erfasst“

Es besteht ein fundamentaler Unterschied in der Verkehrsmittelwahl zwischen den Bürgern der Stadt Würzburg und des Landkreises: Der Anteil des ÖPNV am modal split, der im Stadtgebiet besonders dort, wo Straßenbahnen fahren, erfreulich hoch liegt, bricht mit Überschreiten der Stadtgrenze massiv ein (in einzelnen Gemeinden wird sogar ein ÖPNV-Anteil von unter 5% erkennbar). Sowohl Stadt als auch Landkreis, nutzen das Kfz-Kennzeichen „WÜ“. Wurde dies bei der Erfassung unterschieden (etwa anhand der erkennbar von Stadt oder Landkreis ausgegebenen Buchstaben- und Zahlenkombinationen)? Sollte dies nicht der Fall gewesen sein, wären die Erfassungen in diesem Bereich nicht aussagekräftig.

S.17, zur Übersichtstabelle, Spalte Salzburg

Bei einem Vergleich zwischen Salzburg und Würzburg ist Folgendes bei eventuellen Wertungen zu berücksichtigen: Salzburg verfügt über ein sehr schlechtes ÖPNV-System, das nicht ansatzweise mit der Qualität des Würzburger ÖPNV verglichen werden kann. Die städtischen Buslinien in Salzburg müssen fast überall im Altstadtbereich mit seinen sehr engen Straßenquerschnitten im Individualverkehr „mit schwimmen“ und sind demzufolge voll von den zahlreichen und teilweise extremen Stauerscheinungen mit betroffen. Für eine Strecke von 3 km, der Flächenausdehnung Salzburgs entsprechend einem durchschnittlichen Weg zwischen Vorstädten und Stadtzentrum, bis zu einer Dreiviertelstunde zu benötigen ist in Salzburg zu Spitzenzeiten gang und gäbe. Deswegen hat Salzburg einen für seine Stadtgröße sehr schlechten Anteil des modal split am Gesamtverkehr, womit wiederum in der Stadtpolitik die Notwendigkeit außergewöhnlich vieler Parkplätze im Zentrum begründet wird. Diese Hintergrundinformation muss berücksichtigt werden, wenn man Vergleiche zwischen Würzburg und Salzburg insbesondere hinsichtlich der Stellplatzanzahl im Zentrum stellt.

S. 35 und weitere, diverse Städtevergleiche, hier speziell Ingolstadt

Nachdem Ingolstadt im Ergebnis aktueller Zensus-Auswertungen nunmehr vor Würzburg die fünftgrößte bayerische Gemeinde ist, erscheinen Anmerkungen zum Vergleich Ingolstadt – Würzburg in dieser Untersuchung wichtig.

Ingolstadt weist beim modal split einen für eine Stadt dieser Größenordnung sehr, sehr schlechten ÖPNV-Anteil von nur 9% auf. Das ist auch als direkte Folge der de-facto-Förderung der PKW-Benutzung durch die dort geltenden Parktarife zu sehen. Wie Würzburg verfügt Ingolstadt über einen die Altstadt umschließenden Grüngürtel, das Glacis. Dort kann man die weiteren Folgen der Ingolstädter Verkehrspolitik sehen, die nur auf das Automobil gesetzt hat: Mitten im Ingolstädter Glacis befinden sich großräumige Parkplatzareale. Der unmittelbare Vergleich zu Würzburg ist hier angebracht: Würzburg hat ein zumindest im Ansatz (Straßenbahn) gutes ÖPNV-System und bietet somit Alternativen zur fast ausschließlichen PKW-Nutzung wie sie in Ingolstadt mit allen Folgen zu beobachten ist.

S. 42 und weitere, Aussagen zur Verkehrsmittelwahlalternative Park and Ride P+R

Wir sind uns bewusst, dass es nicht Aufgabenstellung dieses Gutachtens war, für Würzburg ein **P+R-Konzept** vorzuschlagen oder auszuarbeiten. Dies wäre auch nicht nötig, denn was grundsätzliche Aussagen dazu und die Benennung möglicher Standorte für P+R-Plätze betrifft liegt ein solches Konzept seit zwei Jahrzehnten vor: Politisch so beschlossen als Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplans 1993/95. Umgesetzt wurde von den dort formulierten Vorschlägen bis heute nichts.

Trotzdem gibt es umfassende Wechselwirkungen zwischen innerstädtischem Parken und P+R am Stadtrand (und / oder auch schon in der Region), gerade auch im Bereich Tarifstruktur. Park- und ÖPNV-Tarife müssen unbedingt auch in und um Würzburg zu einem logischen, die Nutzung des ÖPNV fördernden Ganzen zusammen geführt werden.

Insofern sind wir mit mehreren Aussagen des Gutachtens speziell dort, wo der Großparkplatz Talavera betroffen ist, nicht einverstanden. Durch ihre Größe (ca. 1000 Stellplätze) und vor allem ihre Kostenfreiheit konterkariert die Talavera in ihrer Lage fast unmittelbar am Rand der Innenstadt zwangsläufig jeden Ansatz effizienter Verkehrspolitik. Dies ist definitiv kein P+R-Platz, sondern ein im Gegenteil dazu die reine Autoverkehrsmittelwahl fördernder, zentral in der Stadt gelegener kostenloser Großparkplatz. Der Logik des Untersuchungsansatzes hätte entsprochen, die Talavera unbedingt in die Untersuchung mit aufzunehmen. Wir plädieren vor allem dafür, die Talavera gebührenpflichtig zu machen. Sie untergräbt in ihrer heutigen Form insbesondere jeden Ansatz, den Bewohnern des nördlichen Landkreises und der anschließenden Region einen Umstieg auf den ÖPNV schmackhaft zu machen.

Es kommt allgemein auf Würzburg bezogen hinzu, dass zwar vor allem die innerstädtische Straßenbahn gut genutzt wird und das Semesterticket für einen außerordentlich hohen Anteil des ÖPNV an den studentischen Bewegungen sorgt, dass es an weiteren Qualitätsmerkmalen aber mangelt und der ÖPNV in seiner heutigen Struktur (Netzausdehnung und Endpunkte der Straßenbahn) leider für P+R-Zwecke wenig bis gar nicht geeignet ist. Auch insofern widersprechen wir den Aussagen des Gutachtens (S. 57), die gerade in der Talavera eine sinnvolle Möglichkeit zur P+R-Nutzung sehen.

Die enormen Möglichkeiten der Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl durch P+R, speziell im Einkaufsverkehr an Samstagen, belegt z.B. das beispielhafte Vorgehen der Stadt Strasbourg / Straßburg, wo an Samstagen bereits ein Viertel bis ein Drittel des Fahrgastaufkommens der Straßenbahnen aus P+R entsteht. Wie man sogar mit gut organisierten Busverkehren respektable Erfolge im P+R-Bereich erzielen kann zeigt unsere oberfränkische Nachbarstadt Bamberg mit ihren beiden großen P+R-Anlagen Breitenau und Heinrichsdamm an den jeweiligen leistungsfähigen Ringstraßenanlagen am Stadtrand.

Abschließende und wichtigste Anmerkungen

Das Gutachten schlägt vor, den heute bestehenden Unterschied in der Tarifstruktur, der Oberflächenparken im öffentlichen Raum fördert und die Nutzung der Parkgaragen dämpft, abzubauen. Wir sind der Auffassung, dass dies nicht genügt. Um einen Verhaltenswandel der Nutzer zu erreichen, muss der Oberflächenparkraum sowohl reduziert als auch fühlbar teurer werden als in den Parkgaragen. Die Nutzer werden sofort reagieren, wenn die Tarifstruktur dies nahelegt, aber auch erst dann!

Mit freundlichen Grüßen



Ulrike Ernst-Schwertberger



Thomas Naumann