

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?

An den Würzburger Stadtrat

Würzburg, 25.02.2021

Würzburg hat reichlich günstigen Parkraum im Zentrum

Sehr geehrte Damen und Herren,

derzeit findet eine sehr emotional geführte Debatte zum Thema „Parken in der Innenstadt“ statt. Zahlen und Fakten belegen, dass es keinen Grund gibt, die Parksituation in Würzburg zu beklagen bzw. schlecht zu reden. Keine vergleichbare Stadt hat so viele zentrale Parkplätze wie Würzburg – und ihre Zahl steigt weiter an.

Die Diskussion um den Bereich zwischen Dom und Residenz zeigt, dass ein Blick auf die Fakten hilfreich ist. So werden im Gutachten „Parkraumtarifkonzept“, im Auftrag der Stadt Würzburg von SSR Schulten Stadt- und Raumentwicklung Dortmund erarbeitet (Vorlage - 01/0100-2156/2013), die im Innenstadtbereich zur Verfügung stehenden Parkplätze ermittelt (Anmerkung: Untersuchungsraum war die Stadt innerhalb des Ringparks, äußere Pleich, Talavera und Altes Mainviertel).

Das Gutachten fasst zusammen: „Insgesamt befinden sich 10.810 öffentliche und private Stellplätze im Untersuchungsraum: 5.007 bewirtschaftete Stellplätze in Parkieranlagen, 1.883 bewirtschaftete Stellplätze im Straßenraum, 863 unbewirtschaftete Stellplätze im Straßenraum, 1.000 unbewirtschaftete Stellplätze auf dem Großparkplatz Talavera, 75 Behindertenstellplätze, 12 bewirtschaftete Stellplätze mit Parkscheibe, 927 Anwohnerparkplätze, mindestens 1.070 private Stellplätze.“

Unter „private Stellplätze“ wurden öffentlich nutzbare Garagen des Juliusspitals, in der Neubaustraße, am Oberen Mainkai und vis-a-vis vom Stift Haug erfasst – gemeint ist nicht privater Stellplatzraum wie z.B. zu Wohn- oder Geschäftshäusern gehörige Flächen; solche wurden im Gutachten nicht erfasst.

Die Agenda 21 ist ein weltweites Aktionsprogramm für das 21. Jahrhundert und dient als Leitbild für eine nachhaltige Entwicklung. Im Rahmen der Lokalen Agenda 21 engagieren sich Bürgerinnen und Bürger ehrenamtlich, unabhängig und überparteilich für eine nachhaltige Entwicklung der Region. Die Veröffentlichungen der Agenda 21 Arbeitskreise spiegeln die Meinung der darin aktiven Bürgerschaft wieder.

Sprecher des Arbeitskreises:

Thomas Naumann
Felix-Dahn-Straße 6
97072 Würzburg

Ulrike Ernst-Schwertberger
Gützinger Str.1
97268 Gaubüttelbrunn

Mail: AKmobil@agenda21-wuerzburg.de

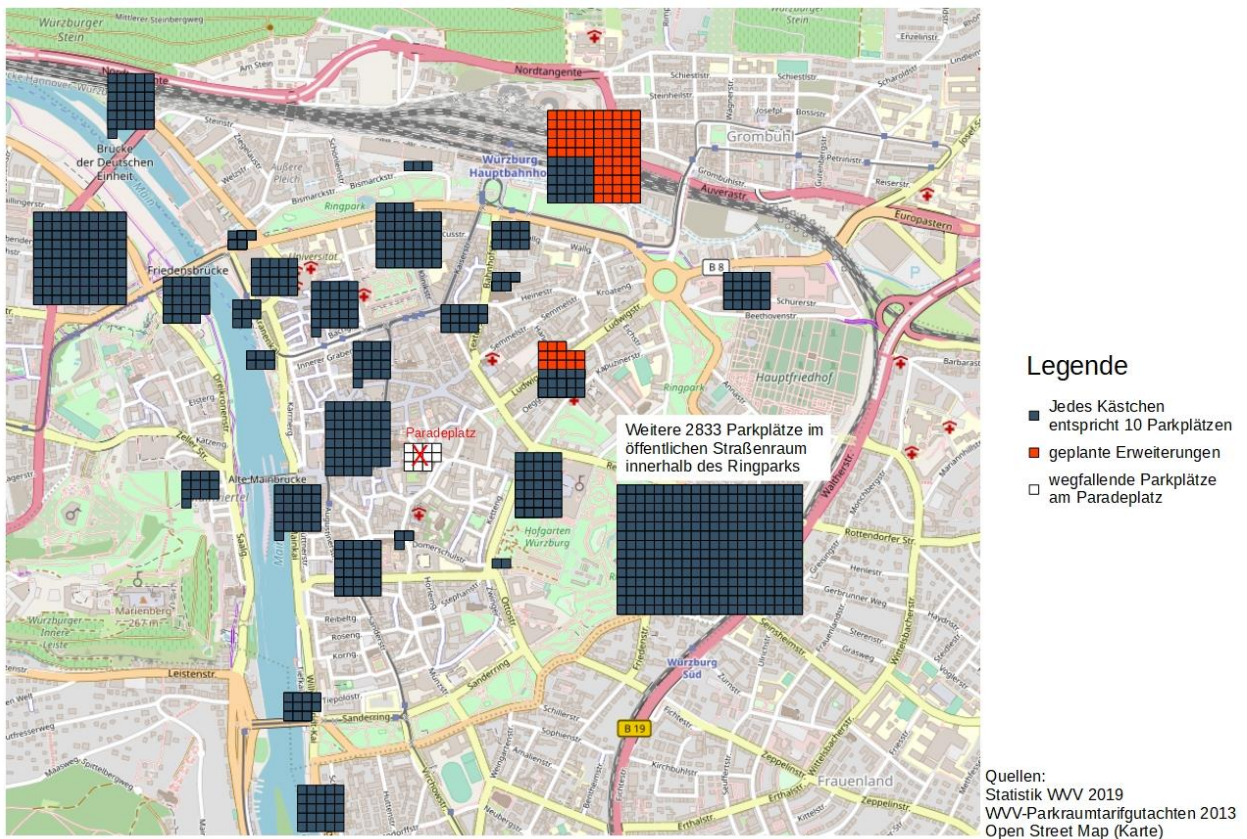


Abb. 1: Parkmöglichkeiten in der Würzburger Innenstadt; Würzburg verfügt über ein sehr dichtes Netz an Parkmöglichkeiten in der Innenstadt, das noch erheblich ausgebaut werden soll. Bei den Oberflächenparkplätzen steht jeder einzelne Platz stets in Konkurrenz zu einer anderen Nutzung, die nicht weniger berechtigt ist. Wer "ja" zum Parkplatz sagt, verbindet damit zwangsläufig ein "nein" zu allen anderen Nutzungen, die zusammen eine Stadt ausmachen. Dessen sollte man sich immer bewusst sein.

Rund 100 Stellplätze sind seit Anfertigung des Gutachtens weggefallen und werden im Folgenden vom Bestand abgezogen. Obwohl die Anwohnerparkplätze teils zeitweise auch zur öffentlichen Nutzung frei sind, werden sie im Folgenden nicht mitgezählt; es stehen also 9.827 Plätze zur Verfügung, davon ca. 99,1% ohne Einschränkung nutzbar. Mit Ausnahme der Anlage am Neuen Hafen befinden sich alle im Schnitt ca. 250 m, maximal ca. 400 m von den Fußgängerbereichen entfernt oder direkt dort (z.B. Marktgarage).

Rechnet man die 423 Stellplätze hinzu, die sich am Ludwiggai befinden und nicht weiter von der Innenstadt entfernt sind als z.B. die Talavera, stehen 10.250 Stellplätze zur Verfügung. Es findet sich im deutschsprachigen Raum keine vergleichbare Stadt (Kriterien: Einwohnerzahl und Bedeutung des Einzelhandels), die über so viele Stellplätze im Zentrum und seinem nächsten Umfeld verfügt wie Würzburg. Entlang der Achse zwischen Dom und Residenz wird über gerade einmal 1,3% des Gesamtangebots debattiert.

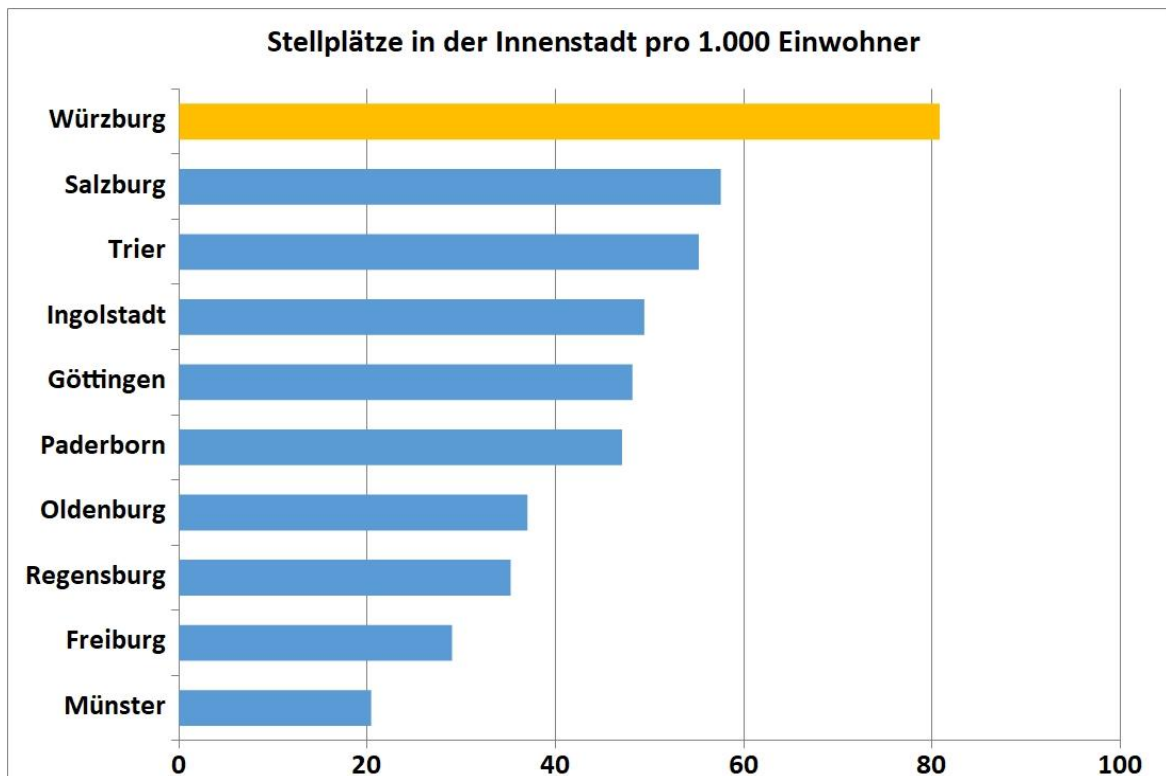


Abb.2: Stellplätze in der Innenstadt von 10 Vergleichsstädten, Quelle: Parkraumtarifkonzept, Schulten 2013, eigene Darstellung;

Keine andere Stadt in der Gruppe vergleichbarer "kleiner Großstädte" bietet pro 1.000 Einwohner so viele zentrale Stellplätze an wie Würzburg. Dass ein ansehnlicher Teil davon gratis angeboten wird ist eine weitere Würzburger Eigenheit, die überdacht werden sollte.

Die Zahl der Stellplätze im Zentrum ist so reichlich, dass es chronisch unterbelegte Anlagen gibt (z.B. Pleich-Parkhaus, ca. 150 m von der Fußgängerzone entfernt).

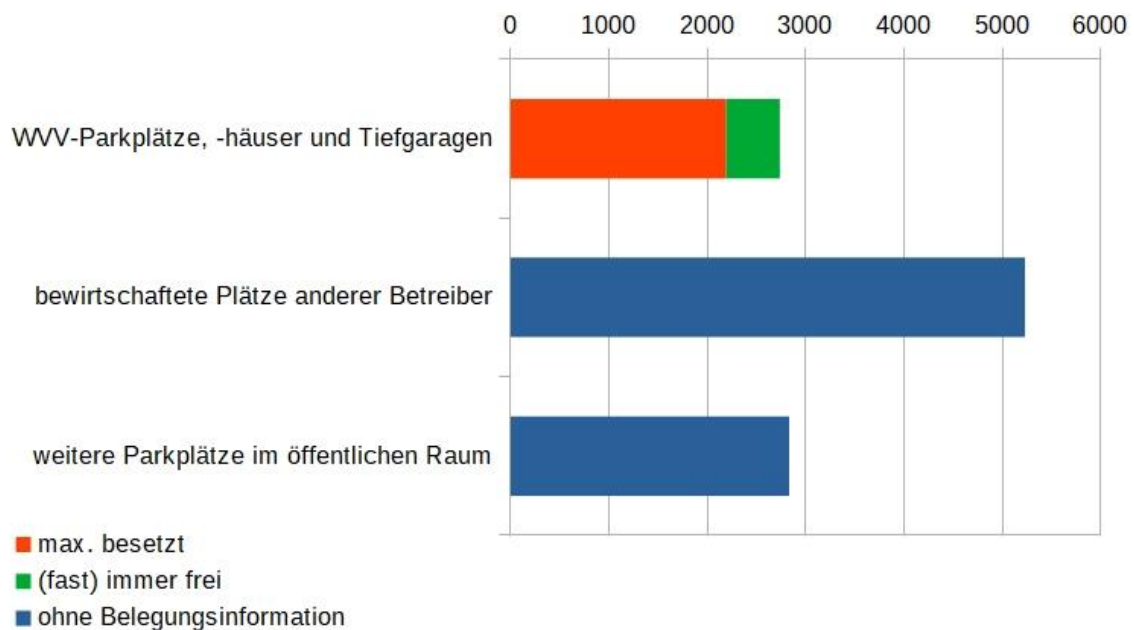


Abb. 3: Auslastung des Parkraums in der Würzburger Innenstadt, Quellen: Statistik WVV 2019, Parkraumtarifkonzept, Schulten 2013

Die Auslastung der Würzburger Parkeinrichtungen zeigt, dass das Angebot die Nachfrage - mit Ausnahme der Einkaufssamstage vor Weihnachten - überschreitet und praktisch zu jeder Zeit freie Plätze verfügbar sind (nur für die von der WVV betriebenen Einrichtungen liegen Auslastungszahlen vor).

Nun wird immer wieder Klage geführt, die Zahl der Stellplätze sei im stetigen Schwinden begriffen. Betrachtet man die Entwicklung der vergangenen zwei Jahrzehnte (ab 2000), so überwiegt der Zuwachs eindeutig den Wegfall; es sind ca. 20% mehr Stellplätze hinzugekommen als weggefallen. Als Beispiel für den Zuwachs sei das Parkhaus Juliusspital mit 429 Plätzen (Baujahr 2008) genannt. Ein Blick in die Zukunft zeigt, dass das Wachstum sogar verstärkt weitergeht (am Hauptbahnhof wird ein neues Parkhaus mit ca. 1.000 Stellplätzen geplant. Heute stehen im Quellenbachparkhaus 328 Stellplätze zur Verfügung. Dies ergibt einen Zuwachs am Standort von gut 300%). Darüber hinaus gibt es Flächen wie am Dallenbergbad mit 800 Stellplätzen, der im Jahresschnitt weniger als 10% aller Tage nennenswert genutzt wird und ansonsten leer steht, obwohl er durch zwei Straßenbahnlinien direkt mit der Innenstadt verbunden ist.

Was in Würzburg fehlt ist ein abgestimmtes Mobilitätskonzept, welches dem Wunsch nach guter Erreichbarkeit ALLER Gruppen von Verkehrsteilnehmenden nachkommt. Der Gedanke, auch zukünftig einen möglichst hohen Anteil des Verkehrs per PKW bewältigen und dafür ausreichend Parkraum zur Verfügung stellen zu wollen, ist abwegig. Sehr viele Menschen stellen an ihre Stadt ganz andere Anforderungen und das zu Recht! Es kann nicht sein, dass kostbare Flächen, die für andere Zwecke benötigt werden, das ganze Jahr als Parkraum vorgehalten werden und nur an vier Samstagen vor Weihnachten gebraucht werden; will man solche zusätzlichen Kapazitäten vorhalten, dann nur am Stadtrand in Form von Park & Ride-Plätzen. An dieser Stelle ist Würzburg jede Verhältnismäßigkeit abhandengekommen.



Bild 1: Hier sollte eine vierspurige Straße angelegt werden (Heuchelhof). Dank der Straßenbahn konnte darauf verzichtet werden, heute wird die Fläche für einen großzügigen Gehweg und viele neue Bäume genutzt. Auf die zahlreichen Vorteile einer Straßenbahn müssen die Menschen im Würzburger Norden 50 Jahre nach den ersten Plänen immer noch warten. Quelle: Agenda 21 AK Mobilität & Regionalentwicklung

Mit Ausnahme des Baus der Straßenbahnlinie 5 zum Heuchelhof vor 30 Jahren wurde hauptsächlich in Straßen und Parkgaragen investiert. Ein großzügiger Ausbau der Einfallstraßen hat dazu geführt, dass der Verkehr aus dem Umland, der die Hälfte des Gesamtverkehrs in der Stadt ausmacht, zu über 90% per PKW abgewickelt wird. Ein nicht geringer Teil des Parkraums wird kostenlos zur Verfügung gestellt, was einer aktiven Förderung des Autoverkehrs gleichkommt. Dies hat dafür gesorgt, dass der Autoverkehr in Würzburg in weit stärkerem Maße zugenommen hat als in vergleichbaren Städten. Wo ausgewogen ÖPNV und Autoverkehr berücksichtigt wurden, konnten die Verkehrsbelastungen fühlbar vermindert werden. Das kann man z.B. in Innsbruck sehen, das sich der Würzburger Stadtrat 2018 zum Vorbild für die Mobilitätsentwicklung genommen hat. Aber auch in Würzburg selbst ist dies zu sehen, wo die Straßenbahn zum Heuchelhof Marktführer im Verkehr ist und damit auf den vierspurigen Ausbau der Straße zumindest im Stadtteil selbst verzichtet werden konnte.

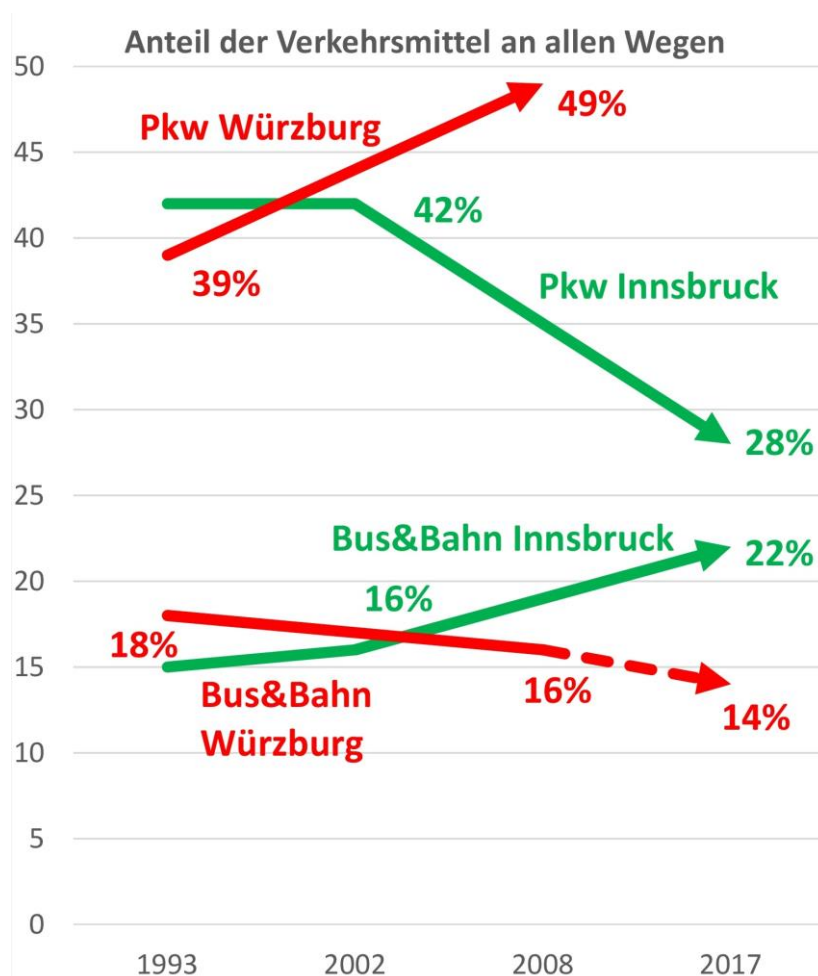


Abb. 4: Vergleich Innsbruck – Würzburg, Quelle: Stadt Innsbruck, WVV Geschäftsberichte, eigene Darstellung

Während in vielen Vergleichsstädten das Wachstum des Autoverkehrs gestoppt oder zumindest abgeschwächt werden konnte, ist seine Zunahme in Würzburg noch immer ungebrochen. Unsere "Vorbildstadt" Innsbruck hat vorgemacht, wie es auch anders gehen kann: deutliche Abnahme des Autoverkehrs durch den Bau einer neuen Straßenbahnachse. Wann zieht Würzburg nach?

Alle unter Beteiligung der Bürgerschaft erarbeiteten und vom Stadtrat so beschlossenen Dokumente zur Stadtentwicklung (z.B. GreenCityPlan, Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept ISEK) fordern an erster Stelle den Ausbau der Straßenbahn und des Fahrradverkehrs und eine Aufwertung der Innenstadt unter

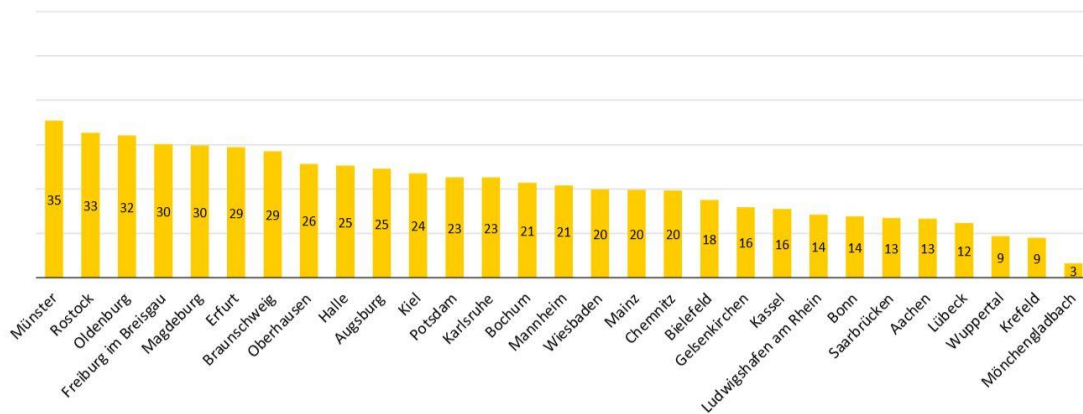
Beseitigung von Oberflächenparkplätzen. Wir hoffen, dass eine faire Abwägung aller Interessen und nicht die „automatische“ Bevorzugung des Autoverkehrs stattfindet. Im Ergebnis mangelt es Würzburg an einem ÖPNV, der es in Umfang und Qualität mit dem PKW an Attraktivität aufnehmen kann. Dieser ist ohne Straßenbahn nicht realisierbar: über das Frauenland ins Hubland und nach Gerbrunn und in die nördlichen Stadtteile Lindleinsmühle, Versbach und Lengfeld. Diese beiden Strecken könnten die Innenstadt um ca. 30.000 – 40.000 Autofahrten entlasten. Zudem muss auch das Umland als Erzeuger jeder zweiten Autofahrt Mitverantwortung übernehmen und attraktive ÖPNV-Angebote über die Stadtgrenzen hinaus aufbauen. Nur so kann die Lösung der Würzburger Verkehrsprobleme erreicht werden, nicht mit einem Kampf um den Bestand jedes einzelnen Parkplatzes. Das können Stadt und Landkreis nur gemeinsam schaffen.

Weil Würzburg kein abgestimmtes Verkehrskonzept verfolgt hat, hat sich auch „Wildwuchs“ entwickelt, der in aller Regel nichts Gutes mit sich gebracht hat. Wenn z.B. über die Verkehrsbelastung der Dreikronenstraße geklagt wird, möge man bedenken, dass die gebührenfreie Nutzung der Talavera viel Autoverkehr erzeugt, der von Süden/Südwesten durch die Stadt fährt in der Hoffnung, im Norden gratis parken zu können, obwohl er mit Ziel Innenstadt schon längst hätte parken können. Wenn die Parktarife die Nutzung des PKW wesentlich günstiger machen als die des ÖPNV, ja riesige Flächen (Talavera) gratis nutzbar sind, verwundert es nicht, wenn die Menschen wesentlich mehr Auto fahren als anderswo.

Münster erreicht den insgesamt höchsten Indexwert *Mobil in der Stadt*.



Index *Mobil in der Stadt*



Basis: Einwohner und Pendler/Besucher ab 18 Jahren, die in den letzten 3 Monaten Wege in den untersuchten Städten zurücklegt haben, n=11.637; Index *Mobil in der Stadt*, gleichgewichtet berechnet aus den Teilindizes für PKW, ÖPNV, Fahrrad und Fußgänger. Index: Aggregierte Zufriedenheit minus Aggregierte Unzufriedenheit; rundungsbedingte Differenzen sind möglich

17 ADAC ADAC Monitor - Mobil in mittelgroßen Städten - November 2020

Abb. 5: Untersuchung des ADAC zur Zufriedenheit der Bevölkerung mit ihrer örtlichen Mobilität (November 2020), Quelle: www.adac.de/verkehr/standpunkte-studien/mobilitaets-trends/monitor-stadt/

Der ADAC hat die Zufriedenheit der Bevölkerung mit der Mobilität vor Ort anhand von 29 mittleren Großstädten ermitteln lassen (ADAC Monitor „Mobil in der Stadt“, 11.20). In der Gesamtwertung und Einzelwertungen zum Auto-, Fuß- und Radverkehr führt mit Münster (ca. 315 Tsd EW) eine Stadt die Rangliste an, die zugleich die wenigsten Innenstadtparkplätze je 100 EW aller vergleichbaren Städte aufzuweisen hat. Wie kann das sein – die wenigsten Parkplätze und die zufriedensten Autofahrer? Ganz einfach: es wurde eine kluge Verkehrspolitik betrieben, die Chancengleichheit und nicht Vor-

rang des PKW um jeden Preis zum Ziel hatte. Münster hat wirkliche Wahlfreiheit für die Menschen geschaffen – und sie haben (trotz des Münsterländer Dauerregens mit 40% mehr Niederschlag / Jahr im Vergleich zu Würzburg) sich zum weit überwiegenden Teil dafür entschieden, zu Fuß zu gehen oder mit dem Fahrrad zu fahren. Weil damit weniger Autos unterwegs sind, ist auch die Minderheit derer, die das Auto nutzen, zufrieden. Nur der ÖPNV liegt noch zurück, weswegen es Pläne gibt, die vor 60 Jahren abgeschaffte Straßenbahn wieder einzuführen.

Mit der Mobilität in der Breite am zufriedensten ist die Freiburger Bevölkerung; nur dort wurden mit großem Erfolg ÖPNV, Fuß- und Radverkehr zugleich gefördert. In allen drei Bereichen und in der Gesamtwertung belegt Freiburg jeweils die Plätze 3 oder 4. Am Unzufriedensten haben sich die Menschen in Städten gezeigt, die nach den Kriegszerstörungen „autogerecht“ mit vielen breiten Straßen wiederaufgebaut worden sind wie z.B. Kassel, Wuppertal, Saarbrücken und Ludwigshafen.

Diesen Fehler hat Würzburg nicht gemacht. Gerade die kluge Entscheidung, die neue Stadt auf dem Grundriss der alten zu bauen, hätte aber danach verlangt, einen möglichst großen Anteil des Verkehrs anders als per PKW zu bewältigen. Jetzt stehen wir am Scheideweg – schaffen wir es, das nachzuholen, was Münster, Freiburg und andere schon erfolgreich bewältigt haben? Wir brauchen zwei neue Straßenbahnstrecken, eine kräftige Förderung des Fahrrad-fahrens und flächenhafte Verkehrsberuhigung, die die Stadt lebenswerter macht. Was wir nicht brauchen, ist eine Fortführung der Sichtweise der Verkehrspolitik mit dem Bau von Parkgaragen: dass Würzburg unter Parkraumknappheit leidet ist eine Legende. Mit der Schaffung einer lebenswerteren Stadt können wir nicht weitere 20 Jahre warten – dieser Prozess muss zeitnah beginnen. Und dafür gibt es kaum einen besseren Ort als den vernachlässigten Bereich zwischen Dom und Residenz.

Für etwaige Fragen oder weiterführende Gespräche stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Ulrike Ernst-Schwertberger



Thomas Naumann