

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, 08.03.2021

Pressemitteilung des Agenda 21 AK Mobilität & Regionalentwicklung

Wir erleben gerade eine recht emotional geführte Debatte zum Thema „Parken in der Innenstadt“. Zahlen und Fakten belegen, dass es keinen Grund gibt, die Parksituation in Würzburg zu beklagen. Keine vergleichbare Stadt hat so viele zentrale Parkplätze wie Würzburg – und ihre Zahl steigt weiter an.

Wie viele Parkplätze stehen in zentraler Lage zur Verfügung? Die Antwort findet sich im Parkraumtarifkonzept der Stadt Würzburg:

„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.

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

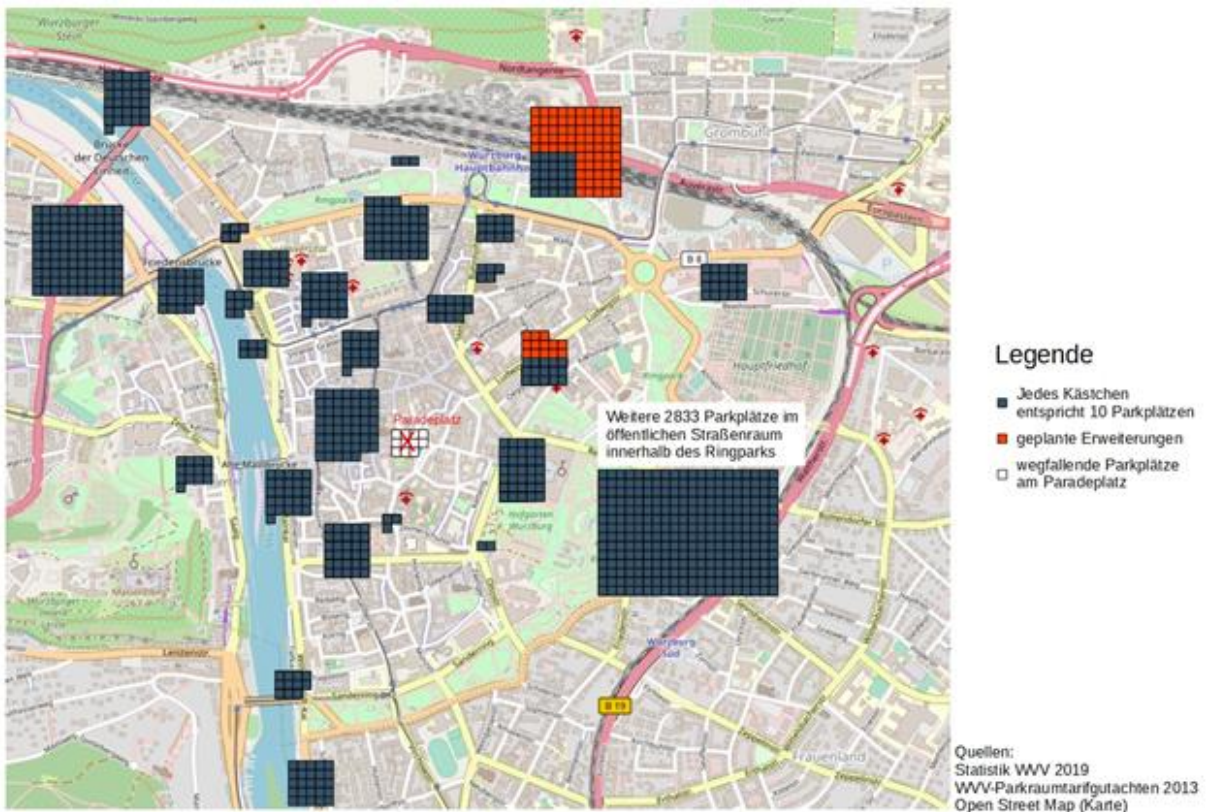


Abb. 1: Parkmöglichkeiten in der Würzburger Innenstadt; Würzburg verfügt über ein sehr dichtes Netz an Parkmöglichkeiten in der Innenstadt, das noch erheblich ausgebaut werden soll. Bei den Oberflächenparkplätzen steht jeder einzelne Platz stets in Konkurrenz zu einer anderen Nutzung, die nicht weniger 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. Quellen: Statistik WVV 2019, Parkraumtarifgutachten Schulten 2013, Open Street Maps, eigene Darstellung

Rechnet man die 423 Stellplätze hinzu, die sich am Ludwigkai befinden und nicht weiter von der Innenstadt entfernt sind als z.B. die Talavera, und zieht die seit 2012 beseitigten ca. 100 ab, so 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. 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).

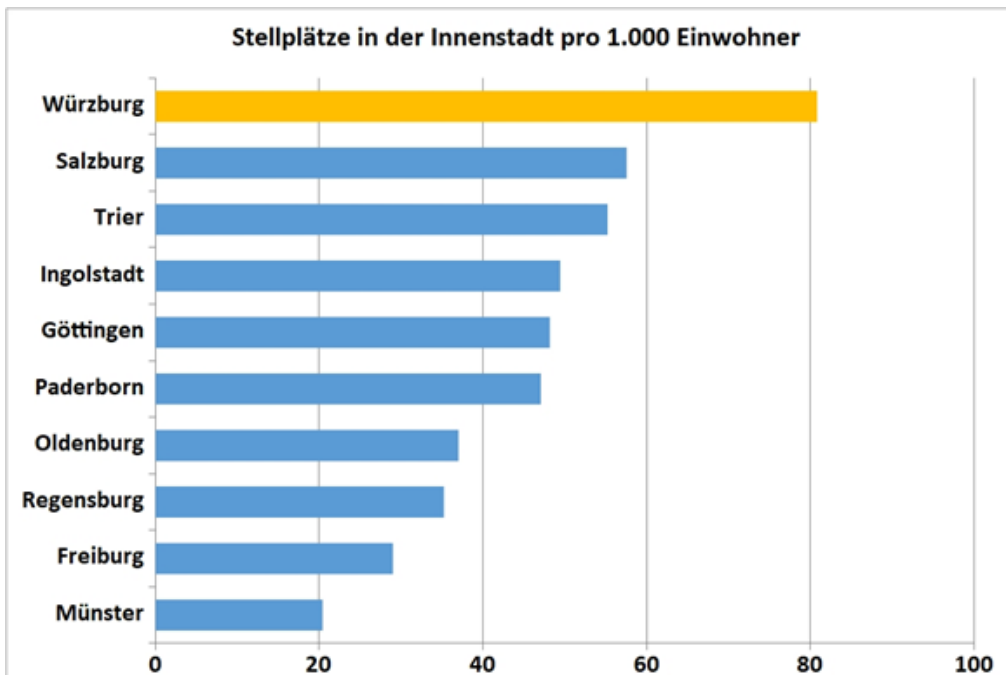


Abb.2: Stellplätze in der Innenstadt von 10 Vergleichsstädten, Quelle: Parkraumtarifkonzept, Schulten 2013, eigene Darstellung;

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.

Ist die Zahl der Stellplätze im stetigen Schwinden begriffen? Betrachtet man die Entwicklung der letzten 20 Jahre, so überwiegt der Zuwachs deutlich: es sind 20% mehr Stellplätze hinzugekommen (z.B. Juliusspital-Parkhaus) als weggefallen. Ein Blick in die Zukunft zeigt, dass das Wachstum sogar verstärkt weitergeht (z.B. am Hauptbahnhof mit ca. 1.000, heute 328 Stellplätze – Zuwachs am Standort also über 300%!). Darüber hinaus gibt es Flächen wie am Dallenbergbad mit 800 Stellplätzen, der im Jahreschnitt weniger als 10% aller Tage nennenswert genutzt wird und ansonsten leer steht, obwohl er über zwei Strabalinien direkt mit der Innenstadt verbunden ist.

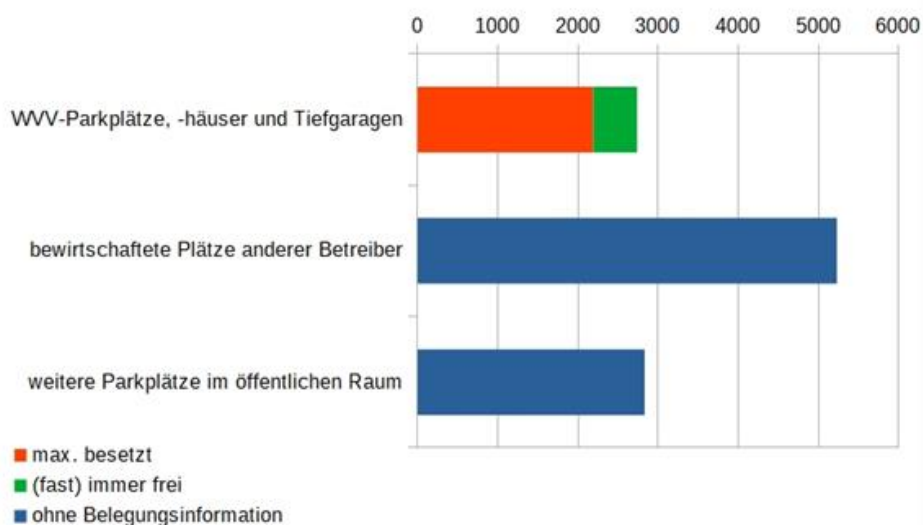


Abb. 3: Auslastung des Parkraums in der Würzburger Innenstadt, Quellen: Statistik WVV 2019, Parkraumtarifkonzept, Schulten 2013

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).

Was in Würzburg fehlt ist ein Gesamtmobilitätskonzept, das gute Erreichbarkeit mit legitimen Ansprüchen auch anderer Gruppen als jener der Autofahrenden abgleicht. Flächen, die wir für vielerlei Zwecke benötigen, werden das ganze Jahr als Parkraum vorgehalten, aber nur an vier Samstagen vor Weihnachten gebraucht. 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 Straba zum Heuchelhof vor 30 Jahren wurde seit 1930 nur in Straßen und Parkgaragen investiert. Der Großzügige Ausbau der Einfallstraßen hat dazu geführt, dass der Umlandverkehr, der die Hälfte des Gesamtverkehrs 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 viel stärker zugenommen hat als in vergleichbaren Städten.

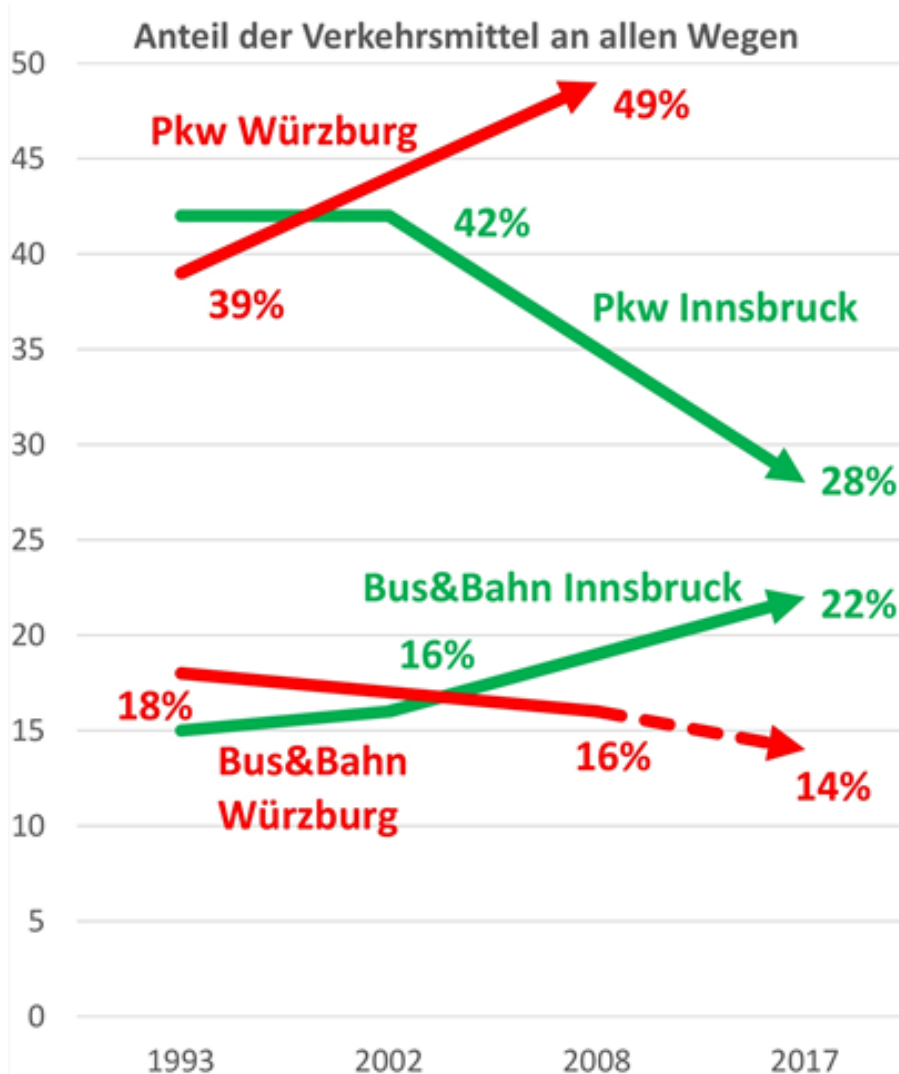


Abb. 4: Vergleich Innsbruck – Würzburg, Quelle: Stadt Innsbruck, WVV Geschäftsberichte, eigene Darstellung

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 so beschlossenen Dokumente zur Stadtentwicklung (z.B. GreenCityPlan, Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept ISEK) fordern an erster Stelle eine Verkehrsberuhigung der Innenstadt unter Beseitigung von Oberflächenparkplätzen.

Weil Würzburg kein abgestimmtes Verkehrskonzept verfolgt, 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 Autoverkehr magisch anzieht, der von Süden durch die Stadt fährt, um im Norden gratis parken zu können, obwohl er mit Ziel Innenstadt längst hätte parken können. Solange die Parktarife den PKW wesentlich günstiger machen als den ÖPNV, verwundert es nicht, wenn die Menschen in Würzburg viel mehr Auto fahren als anderswo.

Wir brauchen zwei neue Straßenbahnstrecken, eine kräftige Förderung des Fahrradfahrens und flächenhafte Verkehrsberuhigung, die die Stadt wieder lebenswerter macht. Was wir nicht brauchen, ist eine Fortführung der Verkehrspolitik

als Bau von Parkgaragen: dass Würzburg unter Parkraumknappheit leiden würde ist eine Legende. Mit der Schaffung einer lebenswerteren Stadt können wir auch 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