

An
**Oberbürgermeister
Armin Neudert**
Rathaus

86609 Donauwörth

Stadtrat Gustav Dinger
Referent für Naturschutz
und Landschaftspflege
Tel (Fa) 0906/1636

gustav@dinger-don.de

19.02.2019

Antrag: Innerstädtisches Verkehrsgesamtkonzept

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

nach wie vor führt insbesondere der hohe Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am innerstädtischen Verkehr regelmäßig zum Verkehrskollaps. Die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt ist durch das hohe Verkehrsaufkommen und auch (zumindest stellenweise) durch den ruhenden Verkehr stark gemindert.

Es ist daher höchste Zeit, dass auch hinsichtlich des Verkehrs ausreichend **geeignete und aufeinander abgestimmte Maßnahmen** für den fließenden und den ruhenden Verkehr getroffen werden, um Ziele wie *Verbesserung des Verkehrsflusses*, *Steigerung der Aufenthaltsqualität*, und *Belebung der Innenstadt*, bei gleichzeitigem *Erhalt der historischen Stadtstruktur* sowie *Erhalt besonders wertvoller Grünanlagen und Landschaftsteile* zu erreichen.

Um dies zu erreichen, sollten zeitnah verschiedene Bausteine erörtert und beschlossen werden:

1. **[Integrierte Verkehrsplanung mit Schwerpunkt Radnutzungskonzept und Bürgerbeteiligung](#)**

Dazu wurde bereits am 2.5.2015 ein entsprechender Antrag gestellt und erläutert.
Eine Entscheidung über diesen Antrag ist endlich zu treffen!

2. **Parkraumkonzept und Stellplatzsatzung**

In ein Gesamtkonzept ist auch der ruhende Verkehr mit einzubeziehen. Daher müssen auch das Parkraumkonzept und die Stellplatzsatzung genauer betrachtet und modifiziert werden.

2.1 Stellplatzsatzung

Die Stellplatzsatzung so auszurichten, dass sie den Zielen eines Verkehrsgesamtkonzeptes dient und (u.a.) der gewünschten Innenstadtentwicklung nicht zuwiderläuft. Wie die Erfahrung zeigt, ist die derzeitige Stellplatzsatzung der Stadt Donauwörth zu starr gefasst, so dass nicht den Erfordernissen entsprechend flexibel agiert werden kann. Zudem ist die Zielsetzung teilweise alles andere als zielführend.

Beispiel 2.1-1: Die Stellplatzsatzung unterscheidet nicht zwischen dem Bedarf an Stellplätzen für Langzeitparker (Eigentümer, Mieter, Angestellte usw.) und dem für Kurzzeitparker (Kunden, Lieferanten usw.). Grundsätzlich ist es jedoch nicht erforderlich, dass Langzeitparker in unmittelbarer Nähe parken. Der Nachweis von Stellplätzen für Langzeitparker sollte daher grundsätzlich auch in größerer Entfernung möglich sein.

Beispiel 2.1-2:

Werden private Stellplätze für die Öffentlichkeit freigegeben, so sollten diese mit einem für den Antragsteller günstigeren Stellplatzschlüssel berücksichtigt werden können.

Begründung: Entlastung der öffentlichen Parkflächen

Beispiel 2.1-3

Stellplatzablöse: Können rechnerisch erforderliche Stellplätze nicht nachgewiesen werden, wird derzeit i.d.R. eine Ablöse durch Einmalzahlung eines festgelegten Betrags gewährt. Fixe Einmalzahlungen (derzeit 6000 €/SP) sind häufig nicht zielführend, da sie i.d.R. nicht zur Schaffung von zusätzlichen Stellplätzen beitragen (können). Bezogen auf die Schaffung von öffentlichen Stellplätzen durch Parkhäuser sind Ablösezahlungen lediglich als Baukostenzuschuss zu sehen, da nicht ansatzweise kostendeckend.

Alternativ zu Ablösezahlungen sollten daher grundsätzlich auch auf den Einzelfall zugeschnittene und abgestimmte Lösungen möglich sein, die der Stadt Donauwörth auf die ein oder andere Weise bei Ihrem umweltfreundlichen Verkehrsgesamtkonzept und/oder der Aufenthaltsqualität der Innenstadt zu Gute kommen.

Beispiele dafür sind z.B.

- das dauerhafte Zur-Verfügung-Stellen von privatem Grund für öffentliche Verkehrsflächen (für z.B. Fußweg, Radweg, Fahrrad- oder Pkw-Parkplätze usw.)
- Stadtbus-Jahrestickets (Anwohner, Belegschaft usw.)
- Erhalt von Großbäumen

Beispiel 2.1-4

Zugunsten dem übergeordneten Ziel „Belebung der Innenstadt“ sollte bei Nutzungsänderungen in der Innenstadt i.d.R. kein Stellplatzmehrbedarf berechnet werden (siehe [Garagen- und Stellplatzsatzung Stadt Neuburg, §2 \(4\)](#)).

Beispiel 2.1-5

Zugunsten des Erhalts und der Nutzung von Baudenkmälern und weiterer erhaltenswerter Bausubstanz (z.B. vor 1945 in Abstimmung mit Stadtheimatspfleger) sollte auf den rechnerischen Stellplatzmehrbedarf verzichtet werden können (Einzelfallbetrachtung).

Beispiel 2.1-6

Bei den Richtzahlen für den Stellplatzbedarf sollte u.a. auch der *sozial geförderte Wohnungsbau* gesondert berücksichtigt werden (Beispiel Stadt Neuburg: 1 SP/Wohnung), sowie die beengten Platzverhältnisse im Innenstadtbereich (Beispiel Stadt Neuburg: 1 SP/Wohnung)

2.2 Parkraummanagement

[Deutsches Institut für Urbanistik\(DIFU\)](#): „Parkraummanagement ist kein Katalog von Negativmaßnahmen, sondern Baustein eines integrierten Mobilitätskonzepts. Zentrale Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung sind beispielsweise die Einführung bezahlten Parkens, die Markierung von Bewohnerparkbereichen und ggf. die Reduzierung des Parkangebots.“

Parkraummanagement ist eine wichtige Stellschraube, um den Straßenverkehr einer Stadt

zu gestalten. Mit Maßnahmen, wie u.a. Parkgebühren, Parkdauerbegrenzungen, Anwohnerlizenzen und (Elektro-)Carsharing können Parkplatzsituation und Aufenthaltsqualität gezielt verbessert werden.

2.2-1

Beispiele von Bausteinen einer Parkraumbewirtschaftung (siehe auch *Grundsätze der Parkraumbewirtschaftung in¹*):

- Parken wird nur auf legalen Parkplätzen toleriert
- alle Parkplätze im öffentlichen Raum werden bewirtschaftet
- der Preis steigt mit der Nähe des Stellplatzes zum Zentrum und der Dichte des Quartiers
- Parken im öffentlichen Raum ist teurer als das Parken im Parkhaus. Das Parken im Parkhaus ist teurer als die Nutzung des ÖPNV
- Anwohnerparken; Kurzzeitparkplätze für Dienstleister und Lieferanten; mittels (kostenpflichtiger) Anwohnerparkausweise und Ausnahmegenehmigungen für z.B. lokale Gewerbetreibende können z.B. Anwohner, antragsberechtignte Betriebe, soziale Dienste usw. bei der Parkgebühr begünstigt werden

2.2-2

Bei allen öffentlichen Parkplätzen in der Innenstadt sollte die Parkdauer beschränkt sein. In den öffentlichen Parkhäusern sollte (möglichst) keine Langzeit-Vermietung von Stellplätzen erfolgen. Auch bei den Stellplätzen im „Rathaus-Hinterhof“ ist die Parkdauer zu begrenzen (Ausnahme: erforderliche Dienstfahrzeuge)

Für Langzeit-Parker müssen im Rahmen des Gesamtkonzeptes alternative Parkmöglichkeiten geschaffen werden: innenstadtnah, bzw. Park-and-Ride, Park-and-Bike usw. (Beispiel: Parkplatz Zirgesheimer Straße)

2.2-3

Die Erstellung des Parkraummanagementkonzeptes sollte „nicht von oben diktiert“, sondern durch eine Planungsgemeinschaft (darunter Planer, wichtige Betroffene, wie Vertreter der CID usw.) vorbereitet und vorab diskutiert werden

Siehe auch:

- Agora Verkehrswende (2018): [Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen](#)
Zahlen und Fakten zum Parkraummanagement.
- Aus dem Maßnahmenhandbuch Wittlich die [Hinweise zur Vorgehensweise zu Parkleitsysteme und Parkraummanagement](#)

Ich bitte um baldige Beratung, Beschlussfassung und Berücksichtigung im diesjährigen Haushalt.

Mit freundlichen Grüßen

Gustav Dinger

¹ Bremer Bündnis für die Verkehrswende (2017): [Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung in Bremen](#)