

Erste Ergebnisse der neuesten Verkehrsuntersuchung in der Dinkelsbühler Altstadt am Dienstagabend dem Stadtrat vorgelegt

Debatte über die neuen Zahlen

Hauptverkehrsachsen am dichtesten bewohnt

Rund ein Viertel der Fahrzeuge durchquert die Altstadt lediglich – Kapazität der Sammelparkplätze wird nicht ausgeschöpft

DINKELSBÜHL (mk) – „Die Akzeptanz kommt mit der Umsetzung“, gab der Münchner Verkehrsplaner Robert Ulshöfer dem Dinkelsbühler Stadtrat mit auf den Weg der Entscheidungsfindung über ein neues Verkehrskonzept für die Altstadt. Die Erfahrung habe gezeigt, dass die Bürger zwar über Neuerungen eine Zeit lang murrten, sich dann aber daran gewöhnten. Entschieden wurde am Dienstag Abend vom Stadtrat zwar noch nichts, die vorgestellten Fakten sollen in den kommenden Wochen und Monaten aber Basis für konkrete Schritte sein.

Die Vorstellung der ersten Ergebnisse der jüngsten Verkehrsuntersuchung in der Dinkelsbühler Altstadt verfolgten zahlreiche Bürger und Vertreter von Institutionen wie der Gebietsverkehrswacht und der Polizeiinspektion Dinkelsbühl. Wie Oberbürgermeister Otto Sparrer zu Beginn der Sitzung, die im Konzertsaal im Spitalhofes stattfand, klar stellte, sollte das Augenmerk an diesem Abend vor allem auf dem erhobenen Zahlenwerk liegen. Über geeignete Maßnahme solle zu einem späteren Zeitpunkt beraten werden.

Die Ergebnisse, die zur Diskussion gestellt wurden, beruhen auf zwei Erhebungen: Zum einen auf einer Diplomarbeit des Geographie-Studenten Johannes Weigel und zum anderen auf Erhebungen, die der Verkehrsplaner Robert Ulshöfer für das Verkehrsplanungsbüro Professor Lange-Burkhardt in München, durchgeführt hat.

Passantenbefragung

Weigel stellte durch eine Passantenbefragung fest, dass der Anteil der Altstadtbesucher, die mit einem Pkw nach Dinkelsbühl kommen mit 65 Prozent im Vergleich zu Städten, die einen Bahnanschluß haben, überdurchschnittlich hoch sei. Andere Verkehrsmittel spielten in der Wörnitzstadt lediglich eine untergeordnete Rolle. Zudem stellte er fest, dass rund 60 Prozent der Befragten mit ihren Fahrzeugen länger als eine Stunde in der Altstadt parkten. Das Einkaufen, oft auch kombiniert mit anderen Erledigungen, stehe auf der Aktivitätenliste ganz oben.

Die Passantenbefragung ergab zudem eine Wunschliste, auf der ein Bahnanschluss, mehr Parkplätze vor den Toren der Stadtmauer sowie eine



Das Parken in zweiter Reihe ist in der Dinkelsbühler Altstadt vor allem in den Stoßzeiten üblich, wie Untersuchungen eines Verkehrsplaners ergeben haben. Fußgänger müssen sich dann allerdings zwischen den abgestellten Wagen hindurchschlängeln. Foto: Kreiner

Fußgängerzone stünden. Eher negativ seien die meisten gegenüber weiteren Parkplätzen innerhalb der Stadtmauer, Parkgebühren, und dem Durchgangsverkehr eingestellt gewesen.

Eine Befragung der Autofahrer habe ergeben, dass zum Einkaufen „doppelt so viele aus der Altstadt hinaus fahren, als zu diesem Zweck durch die Stadttore einfahren“, berichtete Weigel, der darauf hinweist, dass dadurch ein Kaufkraftabfluss möglich sei. Die am meisten durch den Verkehr belasteten Punkte in der Altstadt seien der Marktplatz und das Wörnitztor: In der Spitzenzeit zwischen 17 und 18 Uhr seien am Marktplatz 963 Fahrzeuge gezählt worden, am Wörnitztor 781. Ab 400 Fahrzeugen in der Stunde werde in der Regel von einer Verkehrsbelastung gesprochen.

Die Erfassung der Kennzeichen habe das Ergebnis gebracht, dass die meisten Pkw einmal quer durch die Altstadt führen: „Die Durchquerung

ist der Regelfall“, so Weigel. Rund 23 Prozent der Fahrzeuge zählten zu dieser Gruppe, während sechs Prozent länger als vier Stunden in der Altstadt parkten, ohne Einwohner zu sein. Diese blockierten 43 Prozent des vorhandenen Parkraums.

Mitten durch die Stadt

Der Durchgangsverkehr spiele sich hauptsächlich auf der Achse vom Wörnitztor zum Segringer Tor ab. 77 Prozent aller Fahrzeuge führen über den Marktplatz, 73 Prozent kämen durch das Wörnitztor, rund 47 Prozent durch das Segringer Tor. Weigel stellte auch klar, dass die am dichtesten bewohnten Straßen der Altstadt die Wörnitzstraße, die Nördlinger Straße sowie die Dr. Martin-Luther-Straße seien.

Der Stadtrat war bislang immer davon ausgegangen, dass die meisten Bewohner in den Nebenstraßen wohnen würden. Als einzige „Wohngasse“ bilde die Schreinerstraße eine Ausnah-

me. „Hieraus lässt sich ein Handlungsbedarf ableiten“, resümierte der Student.

Der Verkehrsplaner Robert Ulshöfer unterstrich die Erhebungen des Diplomanden von der Universität Hannover. Ulshöfer erhob seine Daten aus dem ruhenden Verkehr. Während auf den Sammelparkplätzen rund um die Altstadt immer etwas frei sei, sei die Kapazität innerhalb der Altstadt um zehn Uhr Morgens oft schon erschöpft. Aus dieser Erkenntnis könnten planerische Überlegungen abgeleitet werden.

Zum Verkehr in der Innenstadt meinte Ulshöfer, dass es unabdingbar sei, „den Durchgangsverkehr zu erschweren.“ Als Negativ-Beispiel nannte der Verkehrstafel ein Hinweisschild auf ein Schnellrestaurant in der Luitpoldstraße. Der Weg über den Südring sei mit einem Kilometer mehr ausgeschildert worden als der direkte Weg durch die Altstadt.

„Die Kurzparkzone ist gescheitert“

Lösungen auf Verwaltungsebene

DINKELSBÜHL (mk) – „1992 ging man davon aus, dass mehr Verkehr in der Dinkelsbühler Altstadt nicht möglich ist“, berichtete der Student Johannes Weigel dem Stadtrat. Doch seither habe das Aufkommen um sieben Prozent zugenommen. Er zog in der Aussprache auch das Fazit, „dass die Kurzparkzone gescheitert ist: Sie wird bewusst missachtet.“

Die Fragen bezogen sich zumeist auf die Art der Erhebung der Zahlen. So wollte beispielsweise Matthias Wennig (Freie Wähler Stadt) wissen, ob es sich bei den Pkw, die zwischen 7 und 8 Uhr in die Altstadt einführen, nicht vielleicht doch um Bewohner handeln könnte, die nur eben kurz ihre Kinder zur Schule gefahren hätten. Während Johannes Weigel meinte, er könne notfalls sein Zahlenmaterial anhand der Kennzeichen überprüfen, erwiderte Thomas Sandfuchs (SPD): „Wer aus der Altstadt seine Kinder in die Schule fährt, sollte sich schämen.“

Die Anregung, dass während der Geschäftszeiten auch Plakettenbesitzer nur maximal eine Stunde parken dürften, fand Robert Ulshöfer „reizvoll“: dadurch könnten ein Viertel bis ein Drittel mehr Stellplätze geschaffen werden, „ohne einen Pfennig zu investieren.“ Stadtbaumeister Benno Zelfel verwies jedoch darauf, dass solche Beschränkungen schon bestünden.

Robert Tafferner (Grüne) bezeichnete die Altstadt als einen „schwer verkehrsbelasteten Bereich.“ Die vorgelegten Zahlen nannte er „ziemlich einmalig“. Seine Fraktionskollegin Karin Pöppinghaus-Ritter bedauerte, dass zu wenig über den fließenden Verkehr gesprochen werde: „Wir müssen dafür eine Lösung finden.“

Angeichts der Tatsache, dass auf den Sammelparkplätzen noch Kapazitäten frei seien, müsse man sich überlegen, „ob Erweiterungen überhaupt sinnvoll sind“, meinte Klaus Huber (CSU). OB Sparrer gab die Devise aus, dass zunächst einmal geprüft werden müsse, „was kurzfristig auf der Verwaltungsebene durchgesetzt werden kann“, um die Verkehrsprobleme an der Wurzel zu packen.

Dass künftig beim Verkehr in der Altstadt „die Schraube angezogen“ werden müsse, zu diesem Schluss kam nicht nur Verkehrsplaner Ulshöfer. Auch der Stadtrat zeigte sich überzeugt, dass künftig Einschränkungen unumgänglich seien.