

# STADT SCHROBENHAUSEN

## Verkehrskonzept Altstadt

Erläuterungsbericht Juni 2009



<b>Inhalt</b>	<b>Seite</b>
Untersuchungsanlass	1
Städtebaulich-verkehrliche Bestandssituation	1
Parkraumerhebung	2
Verkehrskonzept	7
Maßnahmenrepertoire	7
Strategische Ansätze	9
Konzept 1	9
Konzept 2	10
Abschließende Empfehlung	13

## **Abbildungen**

- 1 Stellplatzangebot und Erhebungsplan
- 2 Parkplatzauslastung Altstadt
- 3 Parkplatzauslastung Altstadtumfeld
- 4 Parkdauer Altstadt
- 5 Parkplatzauslastung und Belegungsdauer Busbahnhof und P Nord
- 6 Parkplatzauslastung und Belegungsdauer Stadtmitte
- 7 Passanteninterviews
- 8 Querschnittszählung an den Altstadtzufahrten 30.10.2008
- 9 Tagespegel Zufahrt Süd
- 10 Tagespegel Zufahrt Nord
- 11 Verkehrskonzept 1
- 12 Verkehrskonzept 2

## **Aufgabenstellung**

Die Stadt Schrobenhausen unternimmt erhebliche Anstrengungen zur Stärkung der Altstadt. Die Verkehrsthematik spielt dabei eine wichtige Rolle. Der ruhende wie auch der fließende Verkehr in der Altstadt sowie auf dem Bürgermeister-Stocker-Ring haben trotz aller Planungsmaßnahmen mittlerweile zu der Erkenntnis geführt, dass die Sanierungsbemühungen nur gelingen können, wenn das Verkehrsaufkommen auf ein stadtverträgliches Maß reduziert werden kann.

Die zahlreichen konzeptionellen Ansätze zur Verkehrsführung, die seit den 70er Jahren erarbeitet wurden, wurden einer eingehenden Würdigung und Bewertung unterzogen. Zudem wurden weitere Vorschläge für die Verkehrsregelung in der Altstadt und deren engeres Umfeld erstellt.

Der ruhende Verkehr wurde eingehend untersucht, um künftig Angebot und Nachfrage noch besser aufeinander abstimmen zu können.

Die gesamte Bearbeitung des Verkehrskonzepts erfolgte in enger Abstimmung mit den Fachdisziplinen Stadtplanung (Büro Schreiber) und Handelsgutachten (CIMA). Die Einbindung der Verwaltung, des Stadtrats und der Bürger ist als laufender Prozess zu verstehen, der über die Fertigstellung des vorliegenden Konzepts hinausgeht.

## **Städtebaulich-verkehrliche Bestandssituation**

Die Größe der historischen Altstadt beträgt ca. 460 x 300 m. Die zentralörtlichen Nutzungen des Handels und der Dienstleistungen erstrecken sich auf die gesamte Länge in Nord-Süd-Richtung, nicht jedoch in der gesamten Breitenausdehnung in West-Ost-Richtung, hier dominiert die Wohnnutzung.

Die ehemalige Kreisstadt Schrobenhausen verfügt nach wie vor über eine hohe Zentralität, die Angebotsvielfalt ist gerade im Einzelhandel für eine Stadt dieser Größenordnung erstaunlich gut. Die daraus resultierende Attraktivität wird durch das städtebauliche Ensemble, das die historische Altstadt darstellt, noch zusätzlich unterstützt. Daran haben auch die am Stadtrand in den letzten Jahren entstandenen großflächigen Einzelhandelseinrichtungen wenig geändert.

Seit rund 12 Jahren sind die Straßenräume der historischen Altstadt von Schrobenhausen weitgehend einer Neugestaltung unterzogen worden. Lediglich einige Nebengassen wurden noch nicht umgestaltet. Die gesamte Innenstadt ist als verkehrsberuhigter Bereich nach Zeichen 325/326 StVO ausgewiesen. Dennoch sind die Belastungen im fließenden Verkehr deutlich höher als es die einschlägigen Bestimmungen und Richtlinien erlauben.

Das Angebot an Stellplätzen in und um die Altstadt ist in Abb. 1 enthalten. Auf Parkplätzen und im Straßenraum sind insgesamt rund 500 Stellplätze vorhanden, davon 210 innerhalb der Stadtmauern. Die Bewirtschaftung dieser Stellplätze ist unterschiedlich geregelt. Während es außerhalb der Stadtmauern zahlreiche Stellplätze gibt, die frei von jeglicher Regelung sind, gelten innerhalb der Altstadt zeitliche Beschränkungen, die teilweise auch durch Gebührenpflichtigkeit ergänzt werden. Die nachstehende Tabelle stellt die einzelnen Bereiche und ihre Merkmale gegenüber. Rund 80 Sondergenehmigungen wurden für die Anwohner der Altstadt

erteilt, diese dürfen zeitlich unbeschränkt in den Altstadtgassen parken, nicht jedoch in der Lenbachstraße und am Lenbachplatz.

### **Parkraumerhebung**

Zur Ermittlung der Situation im ruhenden Verkehr wurden am 30.10.2008 umfangreiche Erhebungen in der Altstadt und im unmittelbaren Umfeld durchgeführt. Schülerinnen der Mädchenrealschule Schrobenhausen führten Zählungen auf sämtlichen Stellplätzen im Straßenraum sowie auf den kompakten Parkplätzen wie zum Beispiel am Busbahnhof, am Klostergarten oder auch am St.-Georg-Platz durch. Der Erhebungszeitraum ging von 8:00 Uhr bis 18:30 Uhr. Am Busbahnhof sowie auf dem Parkplatz Nord wurde die individuelle Anfahrts- und Abfahrtszeit aller Fahrzeuge erfasst. Auf allen anderen Stellplätzen wurde mit regelmäßigen Rundgängen im 30-Minuten-Rhythmus die Belegung und das jeweilige Kennzeichen notiert. Damit ist es möglich, die Parkdauer zumindest für bestimmte Intervalle zu ermitteln. Ein Fahrzeug, das beispielsweise um 9:00 Uhr, um 9:30 Uhr und um 10:00 Uhr an derselben Stelle notiert wurde, hatte somit mindestens eine Stunde geparkt. Es ist aber auch denkbar, dass dieses Fahrzeug bereits um 8:35 Uhr abgestellt worden war und erst um 10:25 Uhr wieder weggefahren ist. Auf diese Weise ist auch eine Parkdauer von fast zwei Stunden denkbar. Im Mittel wird für jedes Intervall eine Parkdauer von 30 Minuten unterstellt, so dass ein Fahrzeug, das dreimal hintereinander erfasst wurde, etwa 90 Minuten geparkt hat.

Nicht erhoben werden konnten Fahrzeuge, die zwischen zwei Rundgängen kurzfristig geparkt worden waren. Dies trifft zum Beispiel auf ein Fahrzeug zu, das um 9:35 Uhr abgestellt wurde und um 9:55 Uhr wieder weggefahren ist. Damit wurde es wieder um 9:30 Uhr noch um 10:00 Uhr bei den regelmäßigen Rundgängen notiert. Erfahrungsgemäß ist der Anteil dieser besonders kurzen Parkierungsvorgänge relativ hoch.

Durch die zusätzliche Erfassung des ein und ausfließenden Verkehrs an den beiden Altstadtzufahrten mit derselben Methodik wie am Parkplatz Nord und am Busbahnhof können jedoch Aussagen über den Durchgangsverkehr in Nord-Süd- beziehungsweise Süd-Nord-Richtung sowie über Kurzparker getroffen werden. Es können hieraus allerdings keine Angaben über den genauen Ort des Parkens gemacht werden. Es darf jedoch davon ausgegangen werden, dass dieses Kurzparken vor allem in der Lenbachstraße und am Lenbachplatz stattfindet, da hier die große Masse der Zielpunkte für das Kurzparken angesiedelt ist.

Alle Erhebungen bezogen sich nur auf die markierten oder ausgewiesenen Stellplätze. Falschparker, die außerhalb der markierten Stellplätze wie zum Beispiel unmittelbar vor den Schaufenstern abgestellt waren, wurden nicht erfasst. Diese Problematik ist allen Beteiligten bekannt und wird durch die Tätigkeit der kommunalen Parkraumüberwachung regelmäßig bestätigt.

Zusätzlich wurden Passanten bei der Rückkehr zu ihrem geparkten Wagen mit Fragen zur persönlichen Beurteilung der Parkplatzsituation, zum Zweck des Besuchs in der Altstadt von Schrobenhausen, zur Häufigkeit des Besuchs und dergleichen interviewt.

In Abbildung 2 ist die Auslastung der einzelnen Bereiche innerhalb der historischen Altstadt enthalten. Die horizontale Linie symbolisiert dabei die Kapazität an ausgewiesenen Stellplätzen. Die kurze Linie gibt die Auslastung zu jeder halben Stunde an. Tendenziell kann ausgesagt werden, dass in den kleinen Gassen der Altstadt, abseits der Lenbachstraße, die Kapazi-

tät der ausgewiesenen Stellplätze großzügig bemessen ist. Eine Überlastung konnte nicht festgestellt werden.

Mit die höchste Auslastung liegt für die mittleren Abschnitt der Lenbachstraße vor. Hier lag sowohl am späten Vormittag (ca. 10:30 Uhr bis 11:30 Uhr) sowie am Nachmittag (ca. 15:30 Uhr bis 16:00 Uhr) die Auslastung bei nahezu 100%. Infolge des Wochenmarkts konnte am Lenbachplatz erst um 12:00 Uhr mit der Erhebung begonnen werden. Aber auch hier zeigte sich am Nachmittag die hohe Nachfrage nach Stellplätzen, die erst ab ca. 17:00 Uhr wieder nachließ. Der südliche sowie der nördliche Abschnitt der Lenbachstraße weisen im Vergleich zum zentralen Bereich eine etwas niedrigere Auslastung auf. In nahezu allen Bereichen fällt der deutliche Rückgang zur Mittagszeit auf.

Nur schwer berücksichtigt werden kann das korrekte Abstellen der Pkw auf den markierten Stellplätzen. Durch nachlässiges Parken kommt es immer wieder vor, dass in einem Bereich mit beispielsweise 10 markierten Stellplätzen acht Fahrzeuge abgestellt sind und dennoch kein weiteres mehr geparkt werden kann. Wenn also im nördlichen Abschnitt der Lenbachstraße von 24 ausgewiesenen Stellplätzen häufig 20 belegt sind, so kann das auch in diesem Bereich auftretende Falschparken möglicherweise auch eine Folge von allzu häufigem nachlässigem Parken auf den markierten Stellplätzen sein. Dies kann jedoch keine Entschuldigung dafür sein, dass manche Fahrzeuge vor den Schaufenstern der Geschäfte abgestellt werden und Fußgänger im Slalom darum laufen müssen. Dieses Falschparken ist darüber hinaus eine Gedankenlosigkeit, wenn nicht sogar eine Rücksichtslosigkeit gegenüber den Bemühungen vieler Geschäftsleute, ihre Schaufenster attraktiv zu dekorieren. Gerade die Qualität der Präsentation der Warenangebote ist in historischen Altstädten oft ein deutlicher Standortvorteil gegenüber den Einkaufszentren am Stadtrand, die sich häufig durch verklebte Schaufenster und Fassadenfronten äußern.

Abbildung 3 zeigt die Auslastung der Stellplätze außerhalb der historischen Altstadt. Vor allem der westliche Teil des Bürgermeister-Stocker-Rings weist hier eine sehr hohe Auslastung auf. Einzelne Teilabschnitte sind hier frei von jeglicher Beschränkung, so dass der Rückschluss auf eine hohe Attraktivität für Dauerparker nahe liegt. Die fast vollständige Belegung des Parkplatzes am Altenheim St. Georg ist zum einen auf den Stellplatzbedarf des Pflegepersonals, zum anderen aber auch auf Dauerparker mit Ziel Altstadt zurückzuführen. Die Auslastung von deutlich unter 50% am Kloostergarten liegt in der – aus subjektiver Sicht der Altstadtbesucher – große Entfernung begründet.

Abbildung 4 enthält die Häufigkeit der Erfassung der in der Altstadt abgestellten Fahrzeuge. In allen Bereichen ist die jeweils größte Gruppe diejenige der nur einmal erfassten Fahrzeuge. Diese Anteile erreichen vor allem im Bereich der Lenbachstraße und des Lenbachplatzes über 60%. Nach der oben aufgeführten Definition haben diese Fahrzeuge im Schnitt 30 Minuten geparkt.

Dauerparker in der Altstadt wurden in den Gassen abseits der Lenbachstraße beobachtet. Dort dürfen Bewohner mit Sondergenehmigung zeitlich unbegrenzt parken.

Abbildung 4a zeigt die Parkdauer im Umfeld der historischen Altstadt. Hier fällt auf, dass die Anteile der Kurzparker meist deutlich unter 30% liegen. Vor allem auf dem Parkplatz am Altenheim St. Georg erreicht der Anteil der mehr als sechs Stunden abgestellten Fahrzeuge rund 45%.

In Abbildung 5 ist die Auslastung und Belegungsdauer der Parkplätze am Busbahnhof sowie Nord dargestellt.

Während am Busbahnhof die größte Gruppe auf die lange Zeit Parker mit mehr als vier Stunden Parkdauer entfällt, ist der Anteil der Fahrzeuge, die innerhalb von 5 Minuten dem Parkplatz wieder verlassen haben, auf dem Parkplatz Nord besonders auffällig. Die teilweise auftretende Überlastung konnte vor Ort durch eigenen Augenschein nicht bestätigt werden. vielmehr handelte es sich hier um Schleichverkehr vor allem in Ost-West-Richtung, um den signalisierten Knotenpunkt Lenbachstraße/Bahnhofstraße zu umfahren. Trotz der etwas verschlungenen Streckenführung durch den Parkplatz konnte dieses Problem offenbar bislang nicht befriedigend gelöst werden. Zieht man diesen Schleichverkehr von der Gesamtmenge ab, so waren praktisch nie gleichzeitig mehr als 50 der 80 vorhandenen Stellplätze belegt.

Die Verteilung nach Herkunftslandkreisen ergab Anteile für den Landkreis Neuburg-Schrobenhausen von 67% (Parkplatz am Busbahnhof) beziehungsweise 77% (Parkplatz Nord). Die zweitgrößte Gruppe stellten Fahrzeuge aus dem Landkreis Aichach-Friedberg. An dritter Stelle folgten Fahrzeuge aus dem Landkreis Pfaffenhofen.

In Abbildung 6 ist die gesamte historische Altstadt zusammenfassend dargestellt. Aus dieser Abbildung geht auch hervor, wie stark die historische Altstadt von Durchgangsverkehr belastet ist. Rund 40% aller Fahrzeuge, die an einer der beiden Altstadtzufahrten erfasst wurden, wurden innerhalb von 5 Minuten an der anderen Ausfahrt ebenfalls notiert. Es kann zwar nicht ausgeschlossen werden, dass innerhalb dieser 5 Minuten eine extrem kurz andauernde Besorgung durchgeführt werden kann (Einkauf beim Bäcker, Kontoauszug an der Bank holen und dergleichen), dies setzt jedoch günstige Bedingungen voraus (keine Warteschlangen usw.).

Zusätzlich zu den Anteilen des Durchgangsverkehr beziehungsweise der Aufenthaltsdauer innerhalb der historischen Altstadt konnte auch ermittelt werden, wie viele Fahrzeuge zwei- oder mehrmals an einer der beiden Zufahrten in die Altstadt eingefahren sind. Immerhin 17% aller notierten Fahrzeuge wurden zweimal bei der Einfahrt zweimal bei der Ausfahrt erhoben weitere rund 5% dreimal oder öfter. Der Spitzenreiter war ein Fahrzeug, das insgesamt neunmal im Erfassungszeitraum in die Altstadt hinein- und auch wieder herausgefahren war.

In der Angabe „3158 Parkierungsvorgänge“ in der Grafik links oben in Abbildung 6 ist auch der Durchgangsverkehr enthalten. Nimmt man diese 40% heraus so verbleiben noch etwa knapp 1900 Parkierungsvorgänge. Des weiteren muss eine bestimmte Zahl von Fahrzeugen abgezogen werden, die zwar in die Altstadt eingefahren sind und nach einer gewissen Zeit diese auch wieder verlassen haben, die jedoch auf privaten Grundstücken oder in Garagen geparkt worden waren. Über die Größenordnung wie dieses Verkehrs kann jedoch nur spekuliert werden, da sowohl die Zahl der privaten Stellplätze als auch die Umschlaghäufigkeit dieser nicht genau bekannt sind. Es ist zwar möglich, private Stellplätze und Garagen zu zählen, gerade bei Garagen kann oft nicht definitiv beurteilt werden, ob diese zum Abstellen von PKW oder lediglich als Lagerraum dienen.

Die oben angesprochenen Kurzparker (im Bereich von fünf bis circa 20 Minuten) können pauschal für die historische Altstadt anhand der zweiten Grafik in Abbildung 6 mengenmäßig bestimmt werden. Als absoluter Wert kann hier die Zahl 600 angenommen werden. sieht man den Durchgangsverkehr von der Gesamtzahl der die Altstadt befahrenden Fahrzeuge ab und

addiert man nur die Fahrzeuge, die zwischen 5 und 60 Minuten geparkt waren, so haben diese einen Anteil von über 70%.

Die dritte Grafik in der linken Spalte in Abbildung 6 zeigt den Zeitverbrauch, den die einzelnen Gruppen – definiert durch die Parkdauer – erzeugen. Im Vergleich mit der Grafik oberhalb fällt auf, dass zwar nur rund 4% länger als vier Stunden in der historischen Altstadt geparkt haben, dass diese jedoch insgesamt knapp 1200 Stunden Parkzeit erzeugt haben. Im Vergleich dazu haben die rund 19% der Fahrzeuge, die zwischen fünf und 15 Minuten abgestellt waren, nur rund 200 Stunden Parkzeit verbraucht. Bereits an dieser Stelle wird deutlich, dass eine erhebliche Ausweitung des Stellplatzangebots in der historischen Altstadt von Schrobenshausen ohne jeglichen baulichen Aufwand oder zusätzlichen Flächenverbrauch möglich ist, wenn es nur gelingt, die Überschreitung der zulässigen Parkzeit deutlicher so kontrollieren und zu sanktionieren. Fasst man die Fahrzeuge, die zwischen zwei und vier Stunden beziehungsweise über vier stundenlang abgestellt waren, zusammen, so betrifft dies zwar nur 9%, es ergeben sich jedoch rund 1900 Stunden Parkzeit. Mit dieser Zeit wäre es z.B. möglich 3800 Fahrzeuge jeweils 30 Minuten lang zu parken oder 7600 Fahrzeuge jeweils 15 Minuten lang zu parken.

In Abbildung 7 sind die Ergebnisse der kurzen Interviews enthalten.

Zu Abb. 7a: über 60% der Befragten gaben an, zum Zweck des Einkaufs in der Altstadt und ihrem engeren Umfeld geparkt zu haben, die Gruppe der Bank- und Arztbesucher nimmt mit rund 17% den zweiten Platz ein. Unter den sonstigen Dienstleistungen sind Aktivitäten wie Besuche beim Friseur, Anwalt, Post- oder Behördengänge zusammengefasst. Die Passanten, die als Besuchszweck der Altstadt „Arbeit“ angegeben hatten, wurden nahezu ausnahmslos auf dem Parkplatz am Busbahnhof befragt. Die meisten Befragten waren allein unterwegs gewesen, Zweiergruppen wurden vor allem im Freizeitverkehr angetroffen. Noch größere Gruppen entfielen nur noch auf den Einkaufs- und Freizeitverkehr.

Zu Abb. 7b: Mit großer Mehrheit gaben die befragten Passanten an, keine Probleme beim Finden eines Parkplatzes gehabt zu haben. Vormittags war durch den aufgrund des Wochenmarktes gesperrten Lenbachplatz die Problematik etwas höher als am Nachmittag. Eine Differenzierung nach verschiedenen Standorten ergab allerdings auch, dass die Antworten „ja“ und „nein“ im Bereich der Lenbachstraße sich fast die Waage hielten, während es am Busbahnhof oder am Bürgermeister-Stocker-Ring praktisch nur zu einer gering ausgeprägten negativen Beurteilung kam.

Zu Abb. 7c: Rund ein Drittel der Befragten kommt sehr regelmäßig in die Altstadt, rund 45% ein- bis zweimal pro Woche. Knapp 20 % besuchen die Altstadt deutlich seltener.

Zu Abb. 7d: Rund ein Viertel gab an, einen bevorzugten Parkplatz zu haben, dies trifft vor allem auf die sich außerhalb der historischen Altstadt befindlichen Stellplätze zu. Entlang der der Lenbachstraße suchen nur vereinzelte Besucher nach Möglichkeit immer den selben Stellplatzbereich auf.

Zu Abb. 7e: die größten Anteile am Einkaufsverkehr finden sich in den mittleren Zeitklassen, bei den kurzen Aufenthaltszeiten dominieren die Besuche bei Post, Bank, Rathaus usw. bei Parkzeiten über 4 Stunden handelte es sich meist um Berufspendler. Der Freizeitsektor erzeugt relativ lange Aufenthaltszeiten, die meist über den in der Altstadt zulässigen 2 Stunden liegen.

Zu Abb. 7f: vermischt durch verschiedene Befragungsstandorte kommt hier ein sehr vielschichtiges Bild zustande. Dauerparkern vor allem am Busbahnhof stehen relativ viele Kurzparker innerhalb der Altstadt entgegen.

Aus Abbildung 8 kann der Tagesverlauf des ein- und ausfließenden Verkehrs an den beiden Altstadt Zufahrten abgelesen werden. innerhalb des Zeitraums von 8:00 Uhr bis 18:30 Uhr – der Geschäftszeit – führen an beiden Altstadtzufahrten rund 2700 bis 2800 Fahrzeuge in die Altstadt ein. Die Zahl der Ausfahrten bewegte sich in nahezu identischer Größenordnung. An beiden Stadteingängen wurden also Querschnitte von rund 5600 Fahrzeugen in 10,5 Stunden ermittelt. Ausgesprochene Spitzenbelastungen können dabei beobachtet werden, das Verkehrsaufkommen je 5-Minuten-Intervall weist gewisse Schwankungen vor allem am Morgen und Nachmittag auf. Am südlichen Stadteingang ist ein leichtes Mittagsloch erkennbar, die relative Konstanz des Verkehrsaufkommens während der erhobenen 10,5 Stunden ist jedoch durchaus auffällig. Am nördlichen Stadteingang sind während der Spitzenzeiten etwas deutlichere Unterschiede ablesbar. In Abbildung 8a sind die gerichteten Belastungen nach 15-Minuten-Intervallen zusammengefasst dargestellt.

Während der Woche, in die der Erhebungstag 30. Oktober hinein fiel, wurde durch automatische Zählgeräte der Verkehr sowohl am südlichen als auch am nördlichen Stadteingang über mehrere Tage durchgängig gezählt. Aus technischen Gründen konnte allerdings jeweils nur die Richtung stadteinwärts erhoben werden. Die Abbildungen 9 und 10 zeigen die Ergebnisse.

Der absolute Spitzenwert am südlichen Stadteingang entfiel dabei auf Freitag, den 30 Oktober 2008, als 3449 Fahrzeuge innerhalb von 24 Stunden gezählt wurden. Nimmt man diesen Wert mal zwei (für die Gegenrichtung), so erhält man eine Belastung von fast 7000 Kfz/24 Stunden. Die Grafiken für die vier erfassten Werkstage (Dienstag, Mittwoch, Donnerstag, Freitag) weisen trotz leichter unterschiedlicher absoluter Mengen jeweils ein sehr ähnliches Bild auf.

Gleichzeitig wurden auch die gefahrenen Geschwindigkeiten festgehalten. Im Schnitt führen rund 25 bis 30% der Fahrzeuge nicht schneller als 15 km/h, außer am Samstag betrug der Anteil der schneller als 30 km/h fahrenden Fahrzeuge deutlich unter 10%.

Am nördlichen Stadteingang wurde 5 Tage lang gezählt, hier liegen im Vergleich zum südlichen Stadteingang deutlich niedrigere Werte vor. Dies kann unter anderem daran liegen, dass durch niedrigere Fahrgeschwindigkeit in das Erfassungsgerät nicht immer ordnungsgemäß funktionierte. Der Anteil der erfassten Fahrzeuge mit einer höheren Geschwindigkeit als 30 km/h lag an dieser Messstelle deutlich niedriger als am südlichen Stadteingang.

Als Fazit der Parkraumerhebung kann festgehalten werden, dass insgesamt das Stellplatzangebot zwar ausreichend ist, für Dauerparker jedoch Nachfrage und Angebot zumindest bezüglich der kleinräumigen Lage der Stellplätze selten deckungsgleich sind.

Aufgrund der Struktur des Straßennetzes in Schrobenhausen ist der hohe Anteil des Durchgangs Verkehrs in der historischen Altstadt nicht unbedingt verwunderlich. Eine Altstadt nahe Umfahrung ist über den Bürgermeister-Stocker-Rings zwar theoretisch vorhanden, wird in der Praxis aber nicht allzu stark angenommen. Aufgrund der anliegenden Nutzungen an Bürgermeister-Stocker-Ring wäre eine höhere Belastung dieser Straße auch nicht unbedingt wünschenswert. Es muss somit Ziel der städtischen Verkehrsplanung für Schrobenhausen sein, in-

nerstädtische Verkehrsströme zum Beispiel zwischen den nördlichen Wohngebieten und den südlichen Gewerbegebieten noch stärker als bislang auf geeignetere Straßen zu verlagern. Zudem muss es auch Ziel sein, überörtlichen Ziel- und Quellverkehr besser auf der Bundesstraße B300 zu führen. Die Akzeptanz des Anschlusses an die B300 in Mühlried und die weitere Führung der Ziel-/Quellverkehre zum Beispiel über die Regensburger Straße erscheint noch verbesserungsfähig.

Eine weitere Ursache für Durchgangsverkehr in der historischen Altstadt kann aber auch der so genannte Promenierverkehr sein, der vor allem an Wochenenden sowie während der wärmeren Jahreszeit in auffälliger Weise zunimmt. Diese Verkehrsart, die vor allem während der Nachtstunden häufig für Beschwerden der Anwohner in der Altstadt sorgt, kann durch bauliche oder lenkende Maßnahmen nur schwer eingedämmt werden. Im folgenden Kapitel wird das Maßnahmenrepertoire beschrieben, das zur Verfügung steht, um die Verkehrssituation in der historischen Altstadt erträglicher zu gestalten und um die Attraktivität der Stadtmitte deutlich zu erhöhen.

## **Verkehrskonzept**

Zur Verlagerung, Verringerung, Vermeidung oder verträglicheren Abwicklung von Verkehr stehen verschiedene Maßnahmenarten zur Verfügung. Diese können grob beschrieben werden als baulicher Art, lenkender Art, regelnder Art und organisatorischer Art.

Im folgenden werden diese Bereiche näher erläutert.

### **Maßnahmenrepertoire**

Maßnahmen baulicher Art:

- Verkehrsberuhigte Umbauten, wie sie in anderen Städten noch diskutiert werden, um den Verkehr zu verringern, wurden in Schrobenhausen bereits umgesetzt.
- Umgestaltungen von Knotenpunkten wie z.B. der Kreisverkehr am südlichen Stadteingang, sind teilweise schon vorhanden, sind aber am nördlichen Stadteingang noch in verschiedener Form denkbar.
- Ergänzungen des Straßennetzes im näheren und weiteren Umfeld der historischen Altstadt können ebenfalls, wie bereits oben beschrieben, dazu dienen die Erreichbarkeit einzelner Wohnquartiere oder Gewerbegebiete zu verbessern. Auch die seit längerem diskutierte Südwestspange einschließlich der Querung der Paar würde in diese Kategorie der baulichen Maßnahmen fallen.
- Mit dem Bau weiterer Stellplätze, Quartiers- oder Anwohnergaragen kann der örtlich teilweise starken Nachfrage entgegnet werden. Diese Maßnahme empfiehlt sich jedoch nur dann, wenn im Gegenzug Stellplätze im Straßenraum aufgegeben werden können, um damit Aufenthaltsflächen für Fußgänger zu vergrößern. Außerdem muss sorgfältig geprüft werden, ob städtebaulich wertvolle Flächen innerhalb der historischen Altstadt für das Abstellen von Kraftfahrzeugen nicht besser für andere Zwecke genutzt werden sollen.

Maßnahmen lenkender Art:

- Einbahnstraßen werden häufig genannt mit der vermeintlichen Absicht, den Verkehr zu halbieren.
- Abbiegeverbote und -gebote an bestimmten Knotenpunkten soll das Verkehrsaufkommen entsprechend steuern. Eine bauliche Unterstützung solcher Ver- und Gebote ist in der Regel ratsam, jedoch nicht immer aus Platzgründen realisierbar.
- Die Einführung von Sackgassen kann ebenfalls dazu beitragen, Verkehr zu reduzieren beziehungsweise zu verlagern. Die Durchgängigkeit der betreffenden Straße muss dabei jedoch aufgegeben werden, gegebenenfalls muss die Errichtung von Wendeanlagen möglich sein. Dies ist nicht immer der Fall, auch müssen die Belange der Anwohner und eventuell vorhandenen Gewerbebetriebe berücksichtigt werden.

Maßnahmen regelnder Art:

- Die Umwandlung von Vorfahrtstraßen in Bereiche mit rechts-bevor-links-Regelung kann den Verkehr verlangsamen beziehungsweise im besten Fall auch teilweise verlagern. Im Innenstadtbereich gilt diese Regelung jedoch schon, somit kann mit dieser Maßnahme keine weitere Verkehrs Reduzierung mehr erfolgen.
- Die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen (verkehrsberuhigte Bereiche nach Zeichen 325 StVO, Tempo-30-Zonen usw.) trägt ebenfalls dazu bei den Verkehrsfluss statt erträglicher zu gestalten. In der historischen Altstadt von Schrobenhausen gilt jedoch bereits die Schritttempo-Regelung, so dass eine weitere Steigerung der Begrenzungen nicht mehr möglich ist.
- Tonnagebegrenzungen können wenigstens den Schwerverkehr verringern helfen. In einer Stadt wie Schrobenhausen sind jedoch keine gefährlichen Gefällstrecken, niedrige Stadttore oder Unterführungen sowie zu schwach ausgelegte Brücken vorhanden, die eine solche Maßnahme erleichtern würden.

Maßnahmen organisatorischer Art:

- Die Einführung beziehungsweise Erhöhung einer Gebührenregelung für Stellplätze ist zwar nicht geeignet, das Aufkommen im fließenden Verkehr zu beeinflussen, eine Steuerung der Auslastung verschiedener Parkplätze ist allerdings möglich.
- Eine neue Definition von Kurzparkbereichen – gegebenenfalls auch mit unterschiedlicher zeitlicher Staffelung – ist geeignet, dem Zielverkehr in gewünschte Bereiche zu lenken.
- Temporäre Regelungen, die während bestimmter Tageszeiten oder Wochentage aus der historischen Altstadt von Schrobenhausen wenigstens teilweise eine Fußgängerzone machen können, sind ebenso denkbar wie die Einbeziehung halb privater, halb öffentlicher Kundenparkplätze in das Gesamtangebot im ruhenden Verkehr. Diese Form eines Parkplatzpooling setzt allerdings eine hohe Kooperationsbereitschaft der betreffenden Grundeigentümer und Geschäftsleute voraus.

## **Strategische Ansätze**

Diese genannten Maßnahmen lassen sich im Rahmen von zwei unterschiedlichen Strategien einordnen. Die eine Strategie setzt darauf, mit entsprechenden Angeboten einer vorhandenen Nachfrage nachzugeben. Die andere Strategie geht im Gegensatz dazu davon aus, dass mit geeigneten Angeboten eine mehr oder weniger sanfte Steuerung beziehungsweise Lenkung der Nachfrage möglich ist.

Die erste Strategie entspricht einem relativ konventionellen Ansatz, der in vielen Städten über viele Jahre hinweg verfolgt worden ist. Aus politischen Gründen mag das Nachgeben gegenüber dem Bürgerwillen und das Erfüllen von Wünschen aus der Bevölkerung sinnvoll sein. Eine wirklich langfristig haltbare Lösung ist damit oft nicht verbunden. Vorübergehende Verbesserungen wurden häufig im Laufe der Zeit durch Steigerungen der verkehrlichen Nachfrage wieder abgeschwächt. Hinzu kommt, dass eine allzu starke Konzentration auf bauliche Maßnahmen in der Regel mit hohen Investitionen sowie mit entsprechenden Folge- und Unterhaltskosten verbunden ist. In Zeiten knapper kommunaler Haushalte kann dieser Sachzwang jedoch nicht vernachlässigt werden.

Die zweite Strategie entspricht hingegen einer aktiven Rolle der kommunalen Planung. Diese Strategie darf nicht verwechselt werden mit einer negativ besetzten Verbotsstrategie. Diese wäre auch kaum mehrheitsfähig. Mit Verboten allein, ohne gleichzeitig entsprechend neue positive Angebote, lässt sich eine zukunftsorientierte Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung nicht umsetzen. Den Bürgern und Besuchern der Stadt Schrobenhausen soll mit einer derartigen Strategie nicht vermittelt werden, dass sie sich schädlich verhalten, sondern dass sie einen Beitrag dazu leisten, damit ihre Stadt auch weiterhin attraktiv bleibt. Mit der entsprechenden Kommunizierung positiver Angebote lassen sich Verbote oder Einschränkungen, die nicht immer vermeidbar sind, wesentlich leichter vermitteln und umsetzen.

In den letzten 35 Jahren wurden in Schrobenhausen zahlreiche Konzepte aus den Reihen der Bevölkerung und sehr unterschiedlicher Vereine und Gruppierungen entwickelt und diskutiert. Keines dieser Konzepte wurde umgesetzt, da es während der Diskussionsphase meist zu sehr unterschiedlichen Auffassungen gekommen war.

Es soll an dieser Stelle nicht gesagt werden, dass diese Konzepte – weil sie nicht umgesetzt wurden – schlecht oder und ausgereift waren. Mehrere Einzelmaßnahmen haben durchaus ihre Berechtigung und sollten auch künftig nicht außer acht gelassen werden. Andere Einzelmaßnahmen sind dagegen eher kritisch zu sehen.

## **Konzept 1**

In den Abbildungen 11 und 12 sind die beiden Strategien als zum Teil sehr unterschiedliche Konzepte bildlich dargestellt.

Konzept 1 entspricht weitgehend dem status quo. Das Ziel, sowohl den fließenden als auch den ruhenden Verkehr möglichst zu optimieren, steht dabei im Vordergrund. Der Knotenpunkt Lenbachstraße/Regensburger Straße/Bürgermeister-Stocker-Ring bedarf in der Tat einer signaltechnischen Optimierung. Durch die unmittelbare Nähe zur Einmündung mit der Bahnhofstraße liegt hier eine Knotenpunktgeometrie vor, die mit der modernen Signaltechnik durchaus lösbar ist.

Innerhalb der historischen Altstadt sollte das Parken generell auf maximal zwei Stunden begrenzt bleiben. Eine einheitliche Regelung für das Parken am Bürgermeister-Stocker-Ring sollte im Rahmen dieses Konzepts angestrebt werden. Die Regelung, dass die ersten 20 oder 30 Minuten kostenfrei geparkt werden darf, wird in diesem Konzept beibehalten. Eine Erhöhung der Parkgebühren pro Zeiteinheit ist nicht vorgesehen.

Dieses nachfrageorientierte Konzept würde konsequenterweise auch beinhalten, dass dem Ärger so mancher Bürger über die kommunale Parkraumüberwachung wenigstens teilweise nachgegeben wird und zum Beispiel geringfügige Verstöße nicht mehr geahndet werden. Weiterhin verfolgt werden sollte jedoch in jedem Fall das Falschparken in der Lenbachstraße unmittelbar vor den Geschäften und Schaufenstern.

Für Anwohner der historischen Altstadt, die teilweise unter erheblichem Stellplatzmangel leiden, sollte überlegt werden, im Bereich Bartengasse/Ulrich-Peißer-Gasse ein kleineres Anwohnerparkhaus zu errichten. Etwas Vergleichbares existiert im Bereich der nördlichen Ulrich-Peißer-Gasse bereits. Es sollte allerdings im Gegenzug dazu gelingen, Stellplätze im Straßenraum der Altstadtgassen zu reduzieren.

Die Befahrbarkeit der Lenbachstraße bleibt nach dem heutigen System erhalten. Um den zu erwartenden Widerstand der Anwohner des Bürgermeister-Stocker-Rings von vornherein zu entkräften, wird eine Einbahnregelung für die Altstadtumfahrung in diesem Konzept ausgeschlossen.

Eine Garantie für eine verkehrliche Entlastung der historischen Altstadt von Schrobenhausen ist mit diesem Konzept allerdings nur schwer zu verknüpfen. Dem Durchgangsverkehr wird es nach wie vor ermöglicht, die Altstadt zu durchqueren. Auch eine gleichmäßigere Auslastung der rund um die Altstadt vorhandenen Parkplätze ist damit nur schwer zu erreichen. Eine Stärkung der Altstadt im Konkurrenzkampf mit den Verbrauchermärkten am Stadtrand ist mit einer autofreundlichen Verkehrskonzeption keineswegs garantiert.

## **Konzept 2**

Dieses Konzept (Abbildung 12) verfolgt wie oben erwähnt einen eher umgekehrten Ansatz. Mit einer stärkeren Staffelung der höchstzulässigen Parkzeit werden bestimmte Besuchergruppen ihre Fahrzeuge an anderer Stelle parken müssen. Wie die Erhebungen zum runden Verkehr gezeigt haben, ist der Anteil der Fahrzeuge, die maximal eine Stunde innerhalb der historischen Altstadt geparkt worden waren, mit rund 71% sehr hoch. Durch die Verlagerung der Fahrzeuge, die zwischen heute ein und zwei Stunden in der Innenstadt parken, wird ein erhebliches Potenzial für weitere Kurzparker frei.

Das kostenfreie Kurzparken in der ersten Zeitspanne – im Volksmund auch Semmeltaste genannt – wird in diesem Konzept zwar beibehalten, aber auf 15 Minuten begrenzt. Für die folgenden Viertelstunden ist eine progressive Gebührenregelung denkbar. So könnte die erste gebührenpflichtige Viertelstunde zum Beispiel 0,10 € kosten, die zweite Viertelstunde 0,20 € und die letzte Viertelstunde 0,30 €.

Ein Teil des Parkplatzes am Busbahnhof könnte künftig auch für Kurzparker reserviert sein, dadurch lässt sich die Akzeptanz des Parkplatzes am Klostersgarten erhöhen. Der Parkplatz am Altenheim St. Georg könnte gegebenenfalls mit einem Parkdeck vergrößert werden. Dies wäre sowohl im Sinne des Personals als auch der Altstadtbesucher. Für Bewohner der Altstadt ist

auch in diesem Konzept noch der Denkanstoß zu einer kleinen Anwohnergarage im Bereich der Bartengasse/Ulrich-Peißer-Gasse enthalten.

Durch das Angebot neuer Stellplätze rund um die Altstadt wird es möglich, Stellplätze im Straßenraum aufzulassen. Dies erscheint vor allem im Ostabschnitt des Bürgermeister-Stocker-Rings wünschenswert. Die rund um die Altstadt vorhandenen Wallanlagen stellen zwar eine gute Fußwegverbindung im Bereich der Altstadt dar, nicht vorhandene Gehwege direkt entlang des Bürgermeister-Stocker-Rings sind für die direkten Anwohner jedoch eine Gefahrenquelle. Durch den Wegfall von Stellplätzen in diesen problematischen Bereichen entsteht er für die Anlage von Gehwegen erforderliche Platz. Dies wäre zwar auch durch die Einführung einer Einbahnstraße möglich, aus den oben genannten Gründen ist diese jedoch abzulehnen.

Die Fahrbahnbreite am östlichen Bürgermeister-Stocker-Ring z. B. im Bereich zwischen Jahnweg und Schleifmühlweg weist nach Abzug der parkenden PKW auf der Straßenwestseite eine Breite von teilweise unter 5 Metern auf. Der Begegnungsverkehr von zwei PKW ist gerade noch mit reduzierter Geschwindigkeit möglich. Sollte das Verkehrskonzept für die Altstadt zu einer drohenden Verkehrsverlagerung auf den Bürgermeister-Stocker-Ring führen, so ist dafür zu sorgen, dass diese Verlagerung nach Möglichkeit noch weiter nach außen weitergegeben wird. Mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen kann diese erreicht werden.

Mit abschnittswisen Fahrbahnverengungen lässt sich der Verkehrsfluss drosseln. In der Oberallgäuer Gemeinde Burgberg wurde dies sogar auf einer Staatsstraßendurchfahrt realisiert, da man anderweitig keine sicheren Gehwege, die vor dem Umbau nicht vorhanden waren, zustandegebracht hätte. Das nebenstehende Bild zeigt ein von drei Engstellen in Burgberg.



Eine zeitliche Einschränkung der Erreichbarkeit der Altstadt mit dem PKW ist mit diesem Konzept ernsthaft verknüpft. Die teilweise Sperrung der Zeil sowie des Lenbachplatzes für den Kfz-Verkehr – damit verbunden als temporäre Fußgängerzone – ist in vielfältiger Weise vorstellbar. Eine stundenweise, tageweise oder auch saisonale Sperrung ist möglich. Damit die Umstellung für die Betroffenen Anwohner wie auch für die übrigen Bewohner der Stadt Schrobenshausen bei einem derartigen Konzept am Anfang nicht zu gewöhnungsbedürftig ist, sollte behutsam vorgegangen werden. Eine anfängliche Sperrung zum Beispiel nur während der Sommermonate an den Sonntagnachmittagen kann dazu beitragen, dass die städtebauliche Qualität der historischen Altstadt wieder stärker in den Mittelpunkt des Bewusstseins der Bevölkerung rückt. Die Wiederentdeckung von Werten wie Aufenthaltsqualität, urbane Erlebbarkeit und Verkehrsfreiheit kann somit langsam und daher mit mehr Chancen auf Realisierbarkeit reifen. Die Chance, dass dadurch aus den Reihen der Bevölkerung der Wunsch nach einer behutsamen Ausdehnung dieser temporären Sperrung erwächst, ist relativ groß. Die Aussichten, die örtliche Geschäftswelt für ein derartiges Modell zu gewinnen, sind tendenziell gut, da zum Beispiel an Sonntagen der Einzelhandel

geschlossen ist, die Gastronomie jedoch meistens geöffnet hat. Gerade für die Kunden dieser Branche ist ein eher geringer Sachzwang vorhanden, mit dem Pkw in die Altstadt zu fahren.

Als konkrete Beispiele für eine temporäre Sperrung des zentralen Bereichs seien die Städte Marktredwitz und Monschau genannt.

Die rund 60 vorhandenen Stellplätze in der Marktstraße der knapp 20.000 Einwohner zählenden ehemaligen Kreisstadt Marktredwitz sind werktags zwischen 13 und 16:00 Uhr nicht anfahrbar, da hier eine temporäre Fußgängerzone gilt. Die gleiche Regelung gilt von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr morgens. An Samstagen greift die Fußgängerzonenregelung bereits um 10:00 Uhr vormittags. Die Umsetzung dieser Regelung war in der Stadt Marktredwitz nicht frei von Konflikten und bedurfte einer ausdauernden Strategie durch Stadtrat und Verwaltung. Erleichternd kam in Marktredwitz jedoch hinzu, dass es in relativer Nähe zur Marktstraße eine leistungsfähige Umfahrungsmöglichkeit gibt.



Die ehemalige Kreisstadt Monschau, in der Nordeifel gelegen, verfügt über drei Altstadtzufahrten. Als beliebtes Wochenendausflugsziel sowohl des Großraums Aachen/Köln als auch der westlich gelegenen Nachbargebiete in Belgien und den Niederlanden ist die Stadt seit langem einem starken Besucherstrom ausgesetzt. Um die Attraktivität der Bergstadt zu halten beziehungsweise zu steigern wurde ein Zugangssystem installiert. Mit Wechselverkehrszeichen wird zu den verkehrsschwächeren Zeiten die Zufahrt für jedermann mit dem Schild „Anlieger frei“ gewährleistet. Während der Zeiten von starkem Besucherandrang ist es dann nur noch den



Besitzern der so genannten Monschaukarte gestattet, in die Altstadt einzufahren. Diese Berechtigung erhält nur derjenige, der innerhalb der Altstadt auf seinem Grundstück einen Stellplatz nachweisen kann. Die Kontrolle der Zufahrtberechtigung erfolgt mittel Magnetkarten ähnlich wie an Parkhauszufahrten. Die Ahndung von Verstößen geschieht mit einem System, das in etwa dem von stationären Radaranlagen oder Blitzanlagen an signalisierten Kreuzungen entspricht, wie auf dem Foto oben gut zu sehen

ist. Diese Zugangsregelung ist weniger anfällig im Vergleich zu Lösungen mit Schranken, automatischen Pollern und dgl., eine Ausfahrt aus dem Gebiet ist jederzeit möglich.

Durch die temporären Sperrungen ist mit einem Anstieg des Verkehrsaufkommens im Bürgermeister-Stocker-Ring, vor allem in dessen Westabschnitt, zu rechnen. Aufgrund der generell an Sonntagen deutlich niedrigeren Verkehrsbelastung wird dieser Anstieg jedoch sehr gering ausfallen.

Für den Fall von temporären Sperrungen in der Altstadt muss gleichzeitig darauf geachtet werden, dass es nicht zu Ausweichverkehr über die seitlichen Gassen kommt. Deshalb muss ein System der temporären Sperrung neben der Lenbachstraße auch die übrige Altstadt umfassen.

Eine Einbahnregelung im Bürgermeister-Stocker-Ring wird hier nicht vorgeschlagen, da die negativen Auswirkungen so gravierend sind. Auch wenn im Abschnitt zwischen dem Kreisverkehr und dem Busbahnhof noch der Zweirichtungsverkehr beibehalten wird, so kommt es im übrigen Bereich des Bürgermeister-Stocker-Rings keineswegs zu einer Halbierung des Verkehrs. Dies liegt daran, dass für bestimmte Verkehrsbeziehungen die Wege länger werden. Dies trifft weniger auf den Durchgangsverkehr zu. Ziel-/Quellverkehre, die am Bürgermeister-Stocker-Ring angebunden sind, sind davon jedoch erheblich betroffen. Das folgende Beispiel soll dies verdeutlichen. Beschäftigte des Altenheims St. Georg, die z. B. aus südlicher Richtung kommen, könnten bei einer Regelung, die gegen den Uhrzeigersinn funktioniert, zwar noch auf der gewohnten Strecke ihr Ziel anfahren, müssten aber auf dem Rückweg künftig über den westlichen Bürgermeister-Stocker-Ring fahren. Die Frage nach dieser Route stellt sich für sie heute gar nicht erst. Würde die Einbahnregelung im Uhrzeigersinn geregelt, so könnte eine von der Regensburger Straße kommende Beschäftigte des Altenheims zwar auf dem Hinweg sowie bisher fahren, müsste auf dem Rückweg jedoch ebenfalls nahezu die gesamte Altstadt umrunden. Daraus wird deutlich, dass bei einer Einbahnstraßenregelung eine Reihe von Autofahrern, die zwar schon heute den Bürgermeister-Stocker-Ring befahren, aber beispielsweise immer auf der gleichen Seite, künftig auch den anderen Teilabschnitt befahren müssten.

Zusätzlich muss beachtet werden, dass Einbahnstraßen generell dazu führen, schneller zu fahren. Diese Beobachtung wird auch von der örtlichen Polizei bestätigt.

Eine Garantie für die Stärkung der Altstadt ist auch mit diesem Konzept nicht zwangsweise verknüpft. Dass es im Umkehrschluss durch dieses Konzept zu einer weiteren Schwächung der Altstadt kommen kann ist damit aber auch nicht automatisch verbunden. Mit hoher Wahrscheinlichkeit ist durch die Neuorganisation des ruhenden Verkehrs jedoch eine bessere Auslastung zum Beispiel des Parkplatzes am Klostersgarten erzielbar.

### **Abschließende Empfehlung**

Beide Konzepte, vor allem aber das zweite, sind auf eine intensive Öffentlichkeitsarbeit und Aufklärung der Bevölkerung angewiesen. Ausführliche Begründungen, warum sich Stadtrat und Verwaltung für bestimmte Maßnahmen entschließen, sollen dabei helfen, die Akzeptanz des Verkehrskonzepts deutlich zu erhöhen.

Als Hilfe zur Entscheidungsfindung für den Stadtrat bietet sich an, vergleichbare Städte zu besichtigen, die ähnliche Konzepte bereits umgesetzt haben. Die Diskussion vor Ort mit den dor-

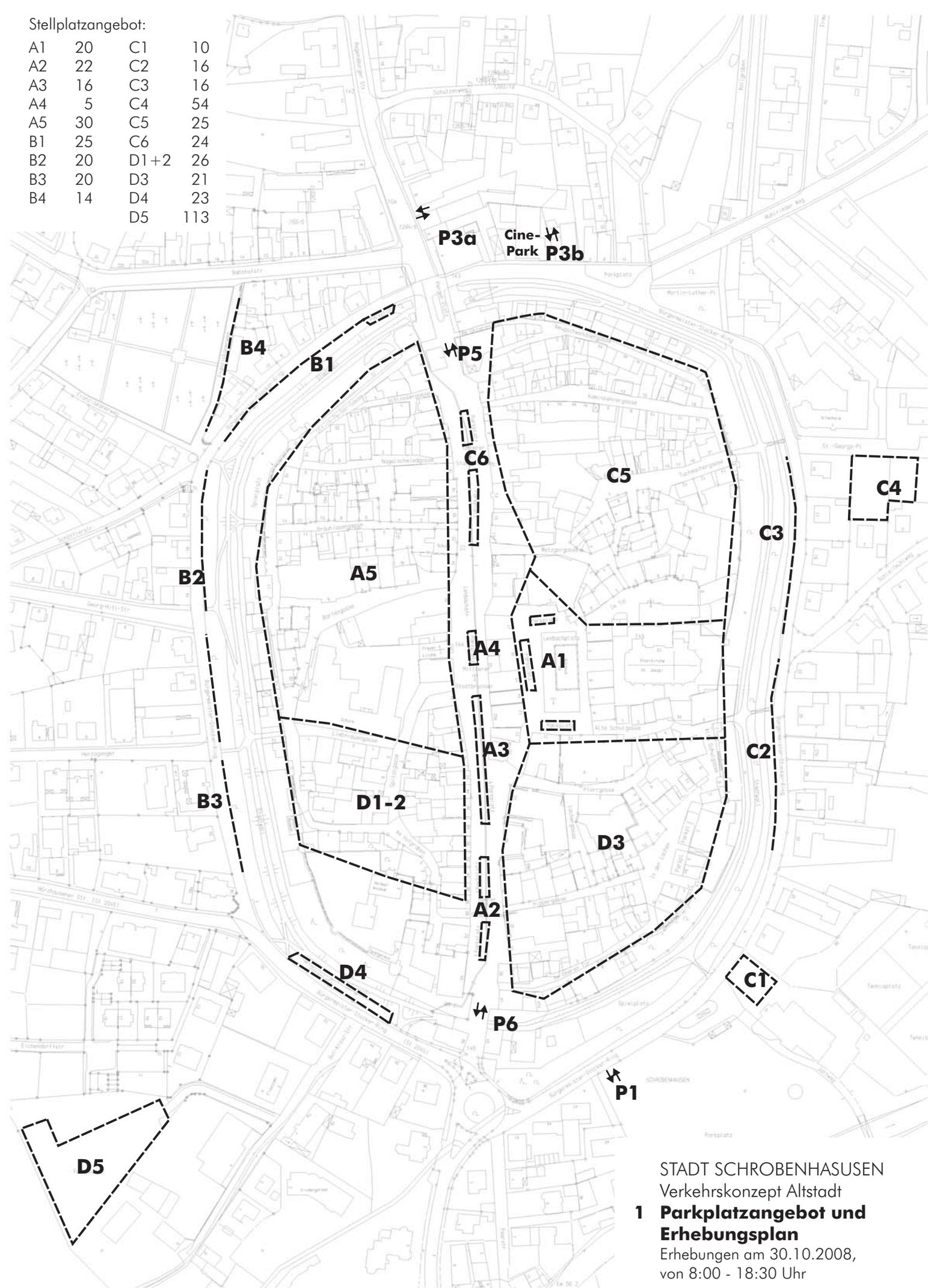
tigen politischen Mandatsträgern, Geschäftsleuten und Dienstleistern über ihre Erfahrungen während der Umsetzungsphase kann eine wichtige Hilfestellung leisten.

Grundsätzlich ist es immer hilfreich, vor einer endgültigen Umsetzung eine Testphase durchzuführen. Diese sollte wenigstens mehrere Wochen dauern. Je nach Bedarf ist auch eine weitere Testphase mit veränderten Inhalten denkbar.

Keines der beiden Konzepte wird ohne flankierende Maßnahmen am Stadtrand von Schrobenhausen auskommen. Verkehrslenkende Maßnahmen müssen deutlich außerhalb der Altstadt ansetzen. Ohne akzeptable Alternativen für eine Umfahrung der Altstadt – der Bürgermeister-Stocker-Ring ist hierfür in nennenswertem Umfang nicht geeignet – ist eine Verlagerung des Durchgangsverkehrs kaum machbar. Da in einer Stadt wie Schrobenhausen der Binnenverkehr eine große Rolle spielt kommt es darauf an, auch Alternativen zum motorisierten Individualverkehr zu schaffen. Attraktive und sichere Angebote für Fußgänger und Radfahrer sowie ein deutlich verbesserter Stadtbusverkehr können dazu beitragen, dass die Belastungen im ruhenden und fließenden Kfz Verkehr nicht weiter zunehmen, sondern gesenkt werden können.

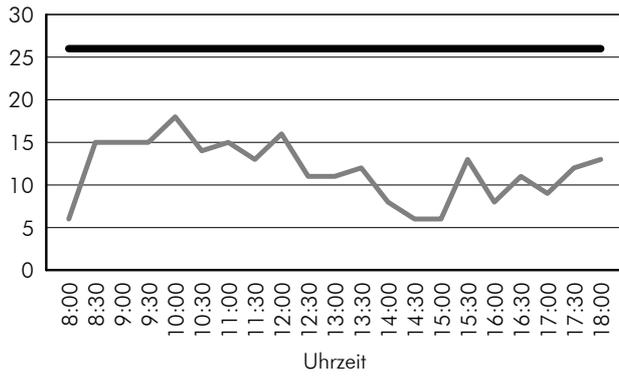
Stellplatzangebot:

A1	20	C1	10
A2	22	C2	16
A3	16	C3	16
A4	5	C4	54
A5	30	C5	25
B1	25	C6	24
B2	20	D1+2	26
B3	20	D3	21
B4	14	D4	23
		D5	113

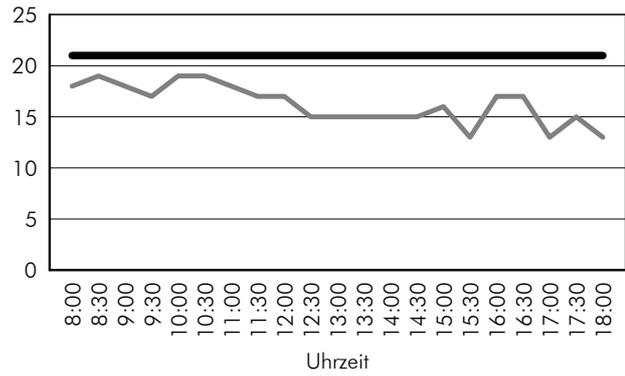


STADT SCHROBENHASUSEN  
Verkehrskonzept Altstadt  
**1** **Parkplatzangebot und Erhebungsplan**  
Erhebungen am 30.10.2008,  
von 8:00 - 18:30 Uhr

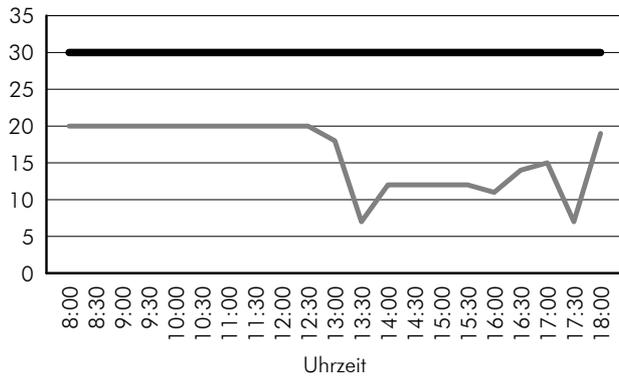
### Altstadtgassen Südwest



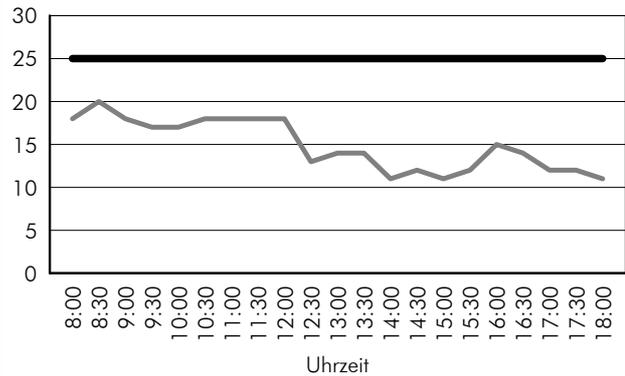
### Altstadtgassen Südost



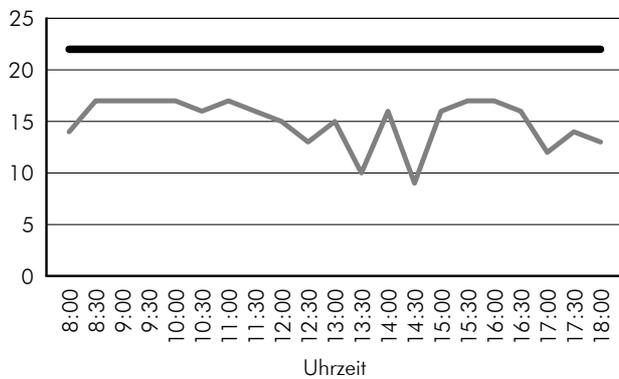
### Altstadtgassen Nordwest



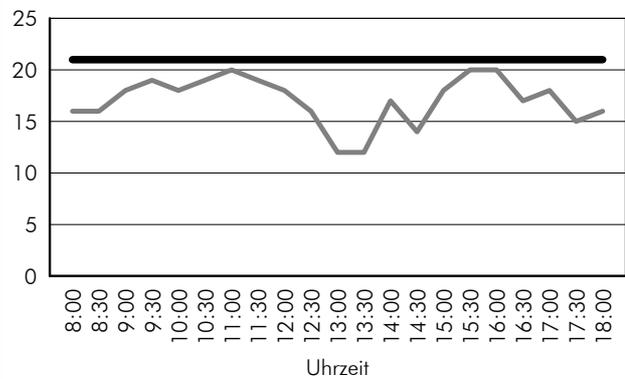
### Altstadtgassen Nordost



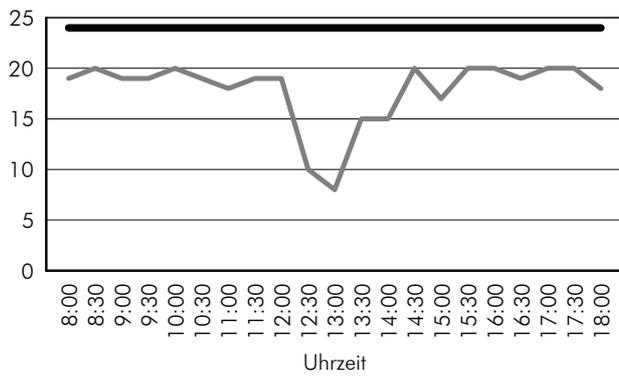
### Lenbachstraße Süd



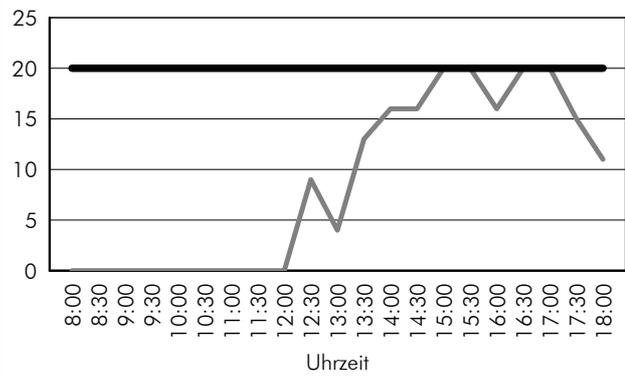
### Lenbachstraße Mitte



### Lenbachstraße Nord



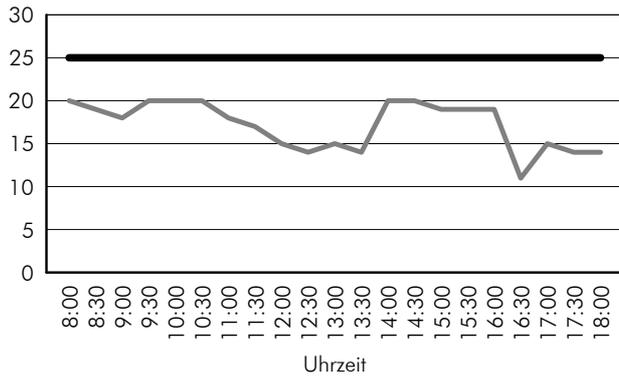
### Lenbachplatz



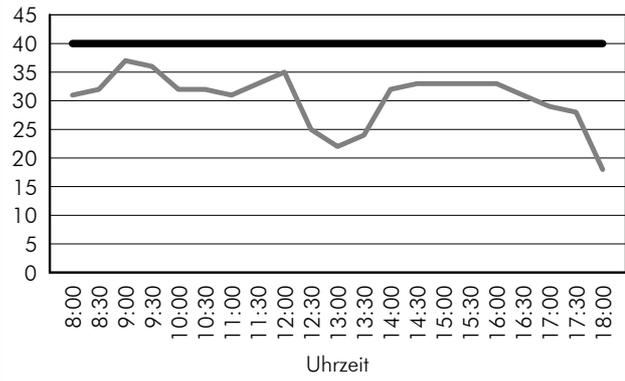
Grundlage: Parkraumerhebungen vom 30.10.2008  
räumliche Abgrenzung der Bereiche siehe Abb. 1

STADT SCHROBENHAUSEN  
Verkehrskonzept Altstadt

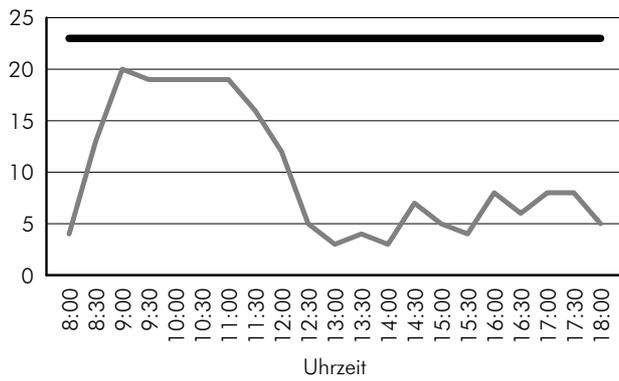
### Bgm.-Stocker-Ring Nordwet



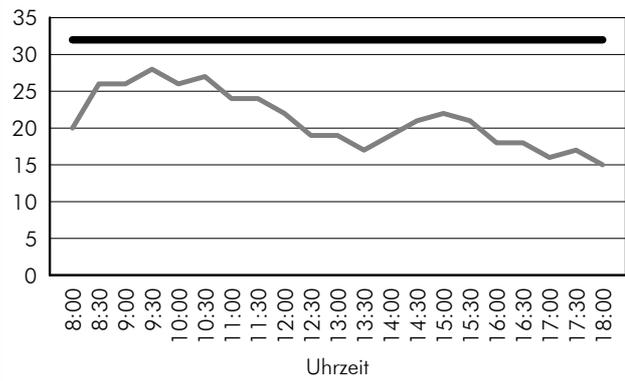
### Bgm.-Stocker-Ring West



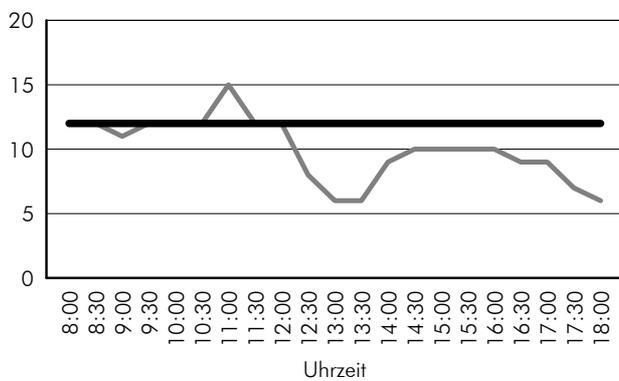
### Bgm.-Stocker-Ring Süd



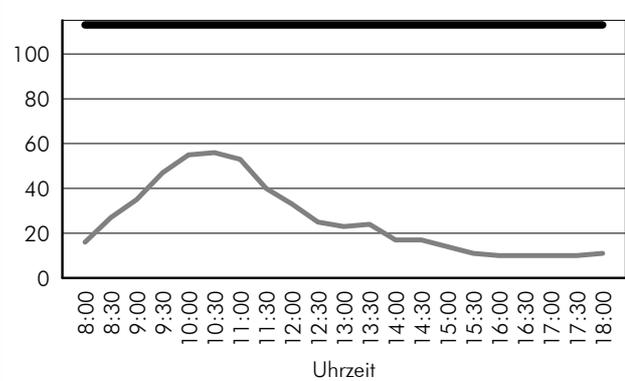
### Bgm.-Stocker-Ring Südost



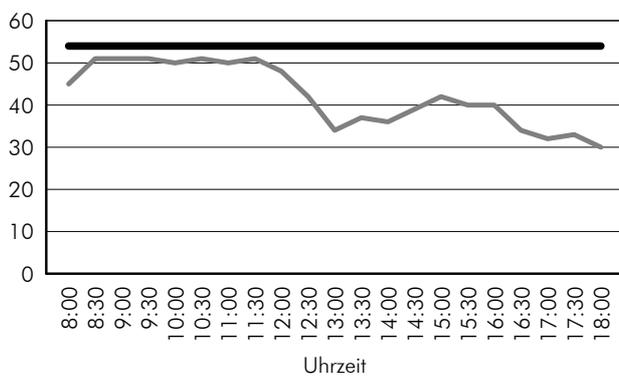
### Stadthalle



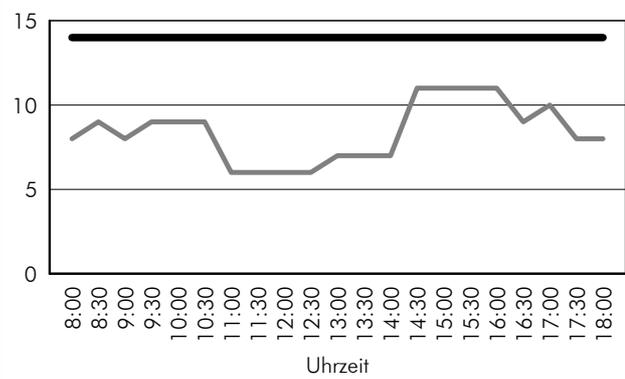
### Klostergarten



### St.-Georgs-Platz

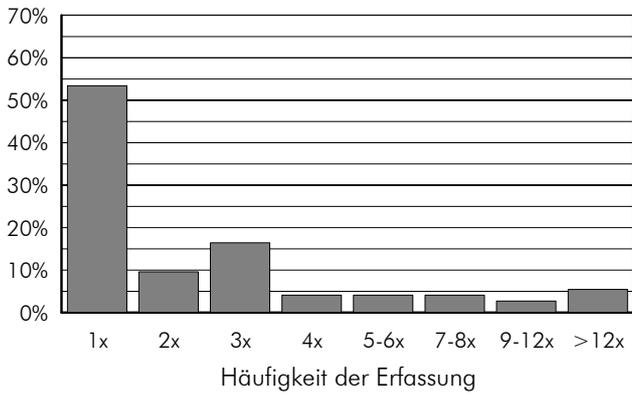


### Franziskanerweg

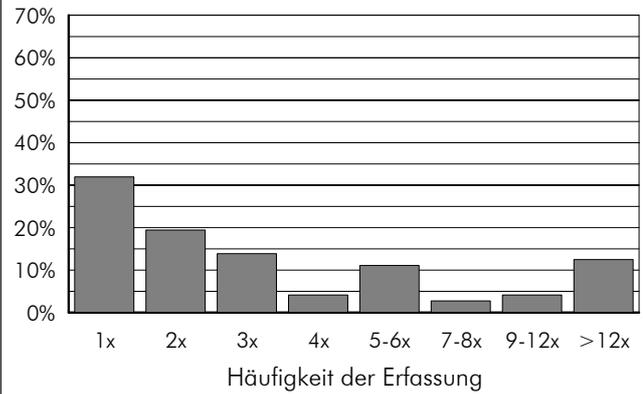


Grundlage: Parkraumerhebungen vom 30.10.2008  
räumliche Abgrenzung der Bereiche siehe Abb. 1

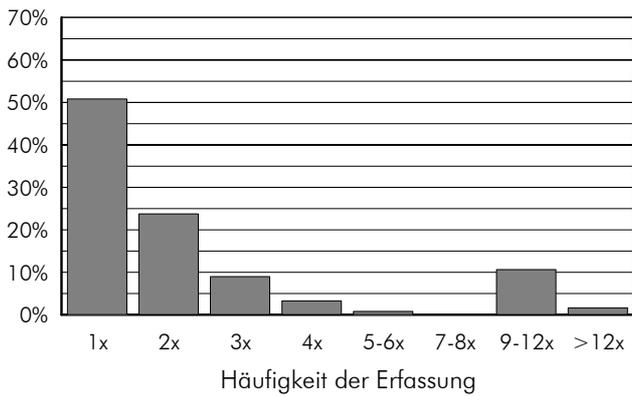
### Altstadtgassen Südwest



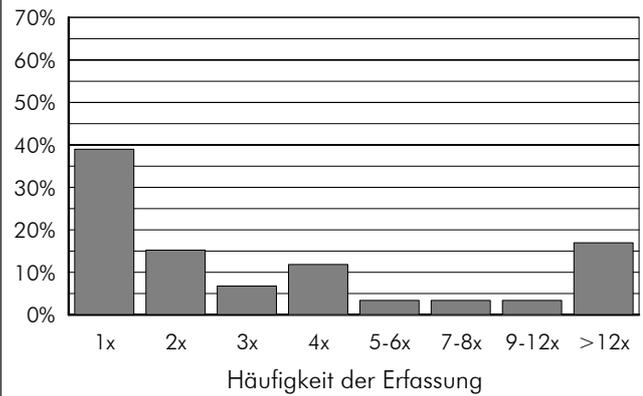
### Altstadtgassen Südost



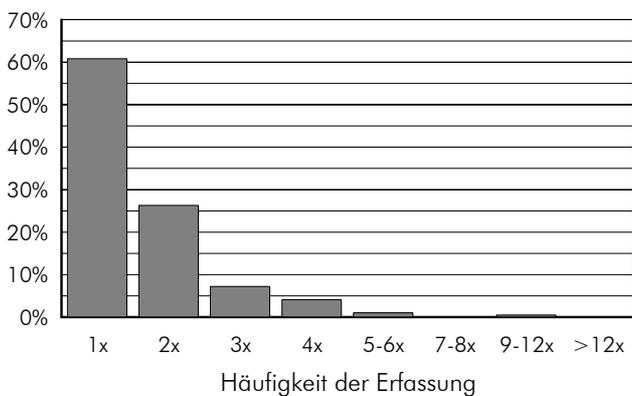
### Altstadtgassen Nordwest



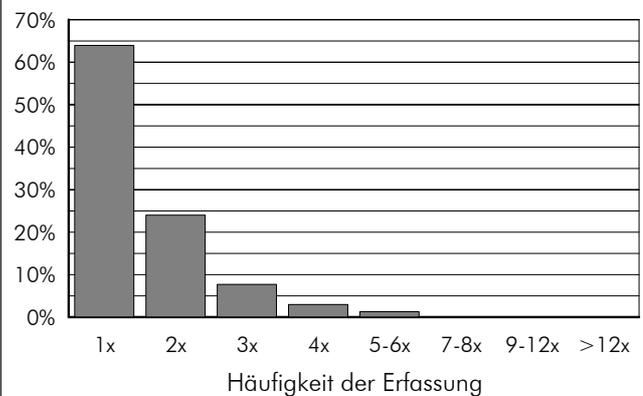
### Altstadtgassen Nordost



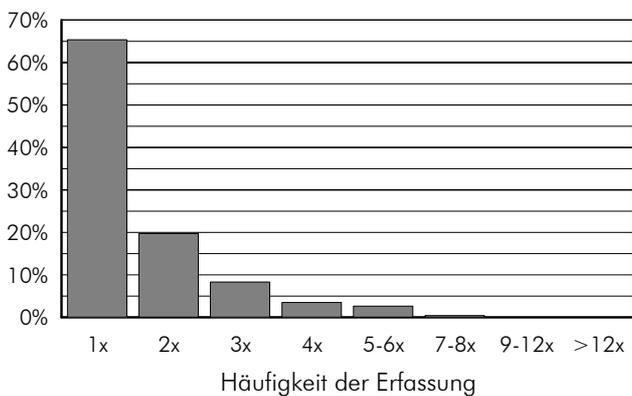
### Lenbachstraße Süd



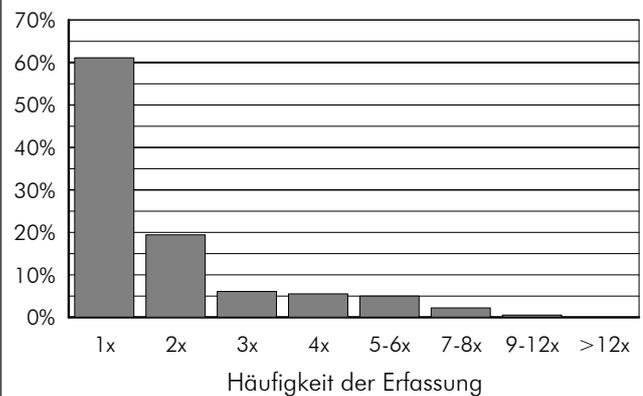
### Lenbachstraße Mitte



### Lenbachstraße Nord



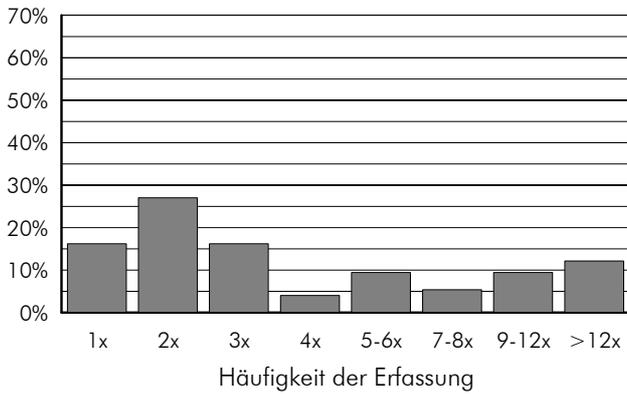
### Lenbachplatz



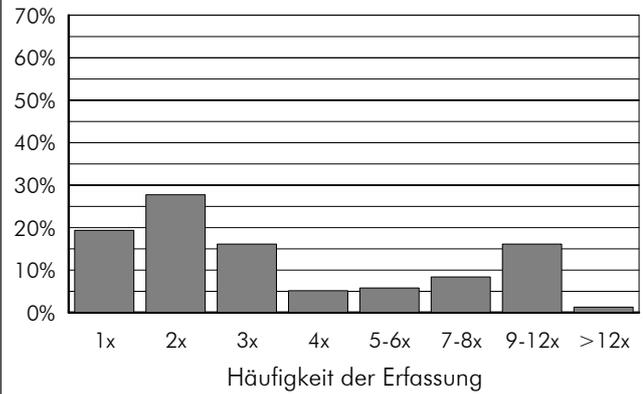
Grundlage: Parkraumerhebungen vom 30.10.2008  
räumliche Eingrenzung der Bereiche siehe Abb. 1

STADT SCHROBENHAUSEN  
Verkehrskonzept Altstadt

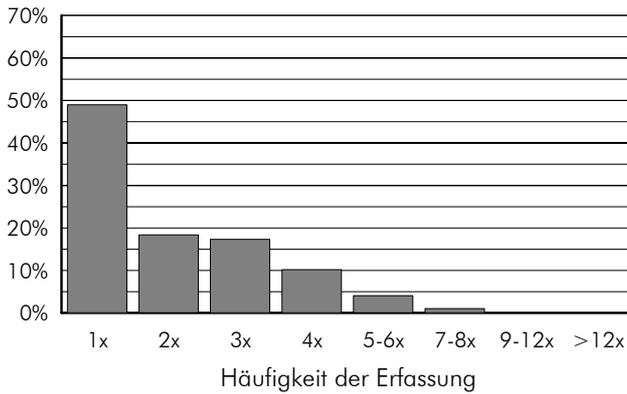
**Bgm.-Stocker-Ring Nordwest**



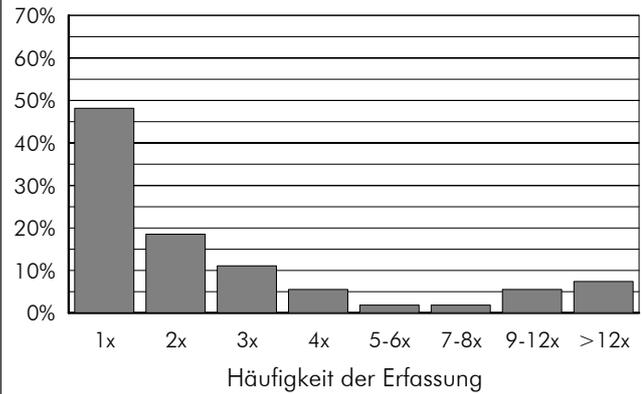
**Bgm.-Stocker-Ring West**



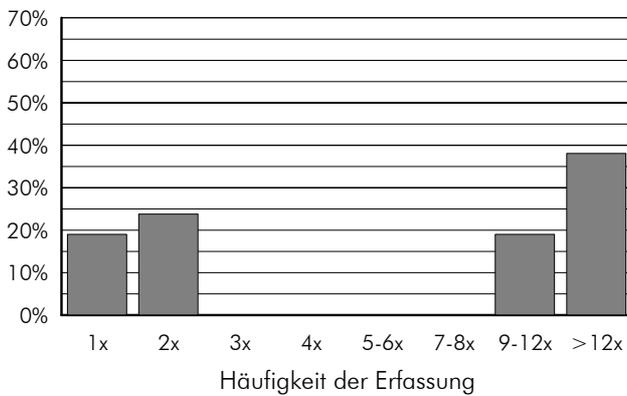
**Bgm.-Stocker-Ring Süd**



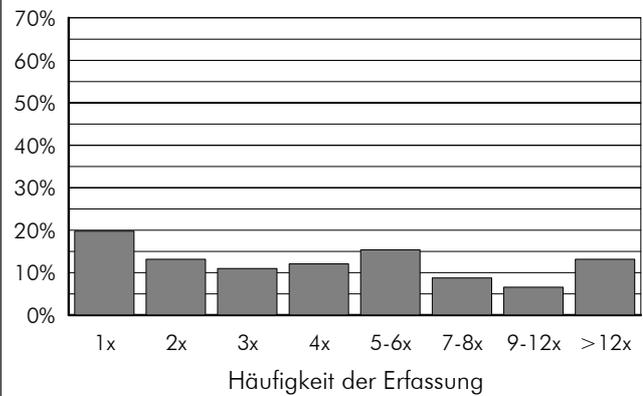
**Bgm.-Stocker-Ring Südost**



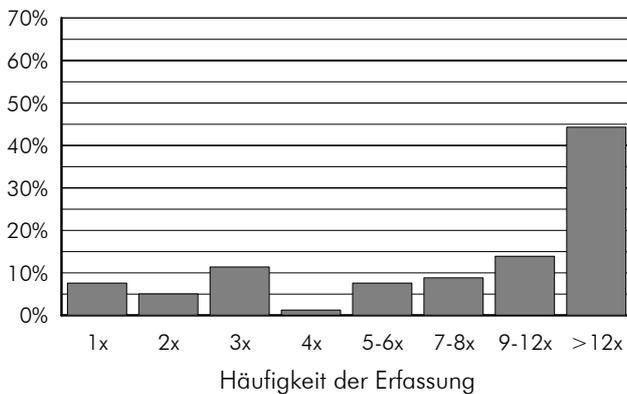
**Stadthalle**



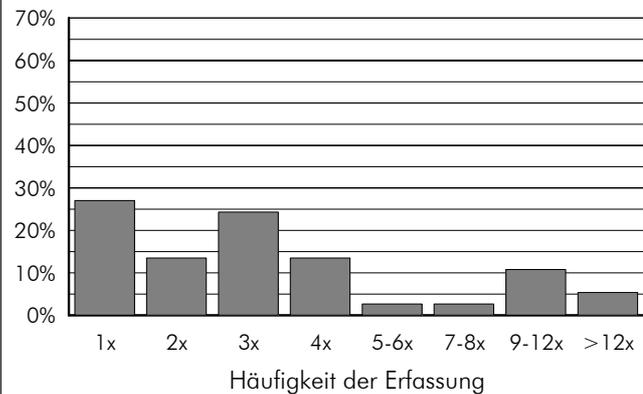
**Klostergarten**

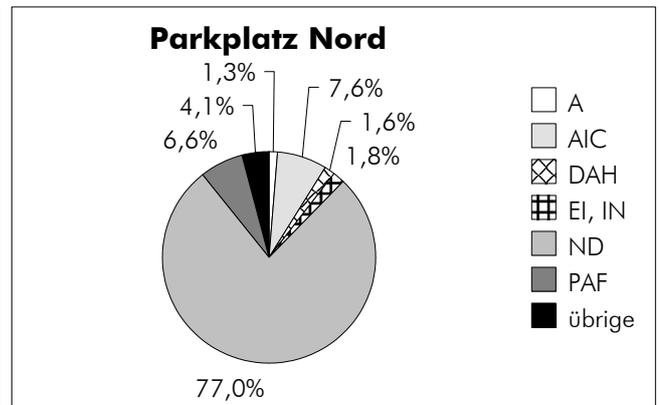
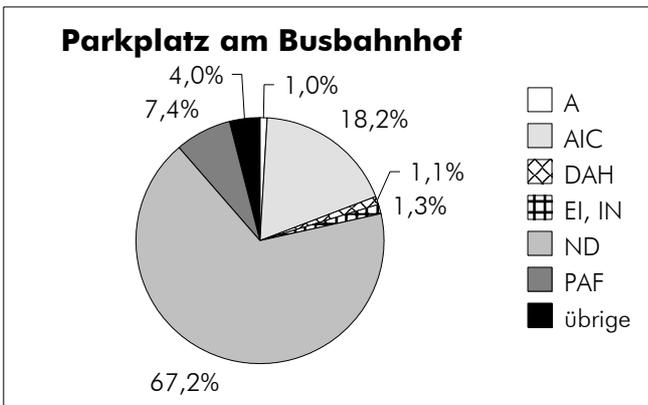
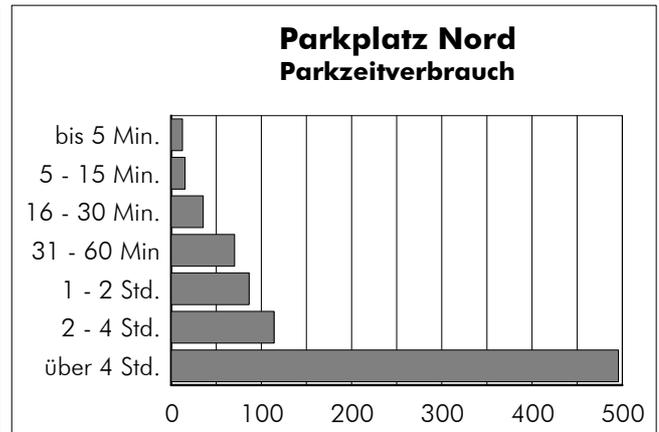
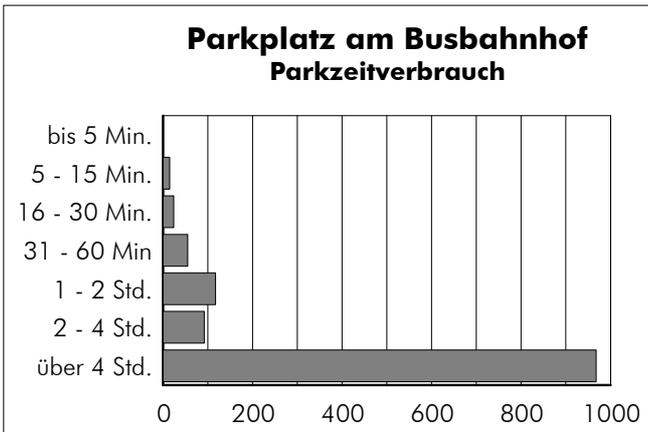
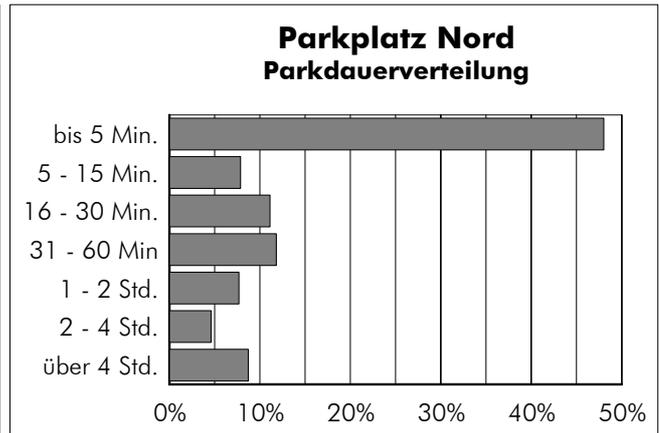
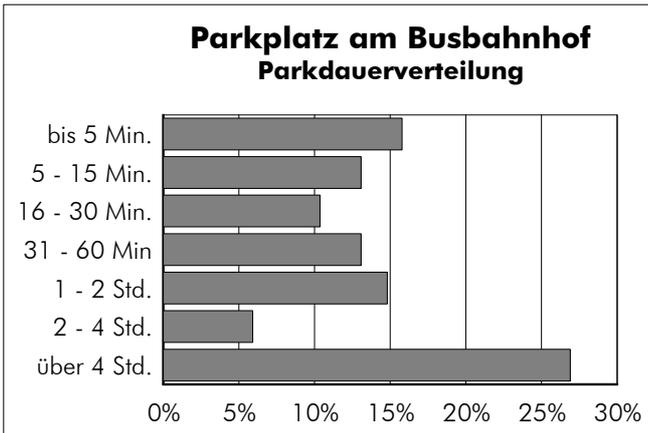
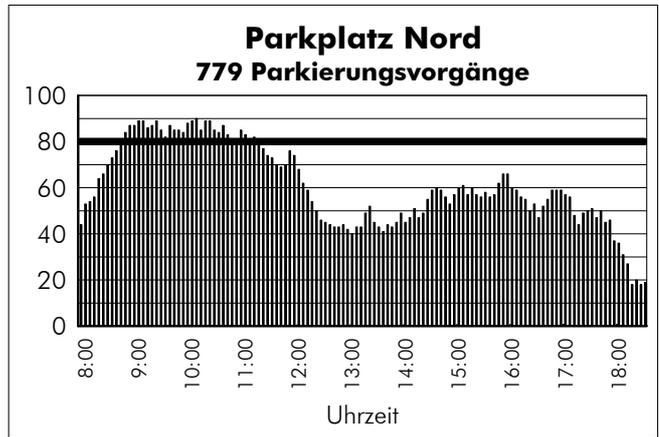
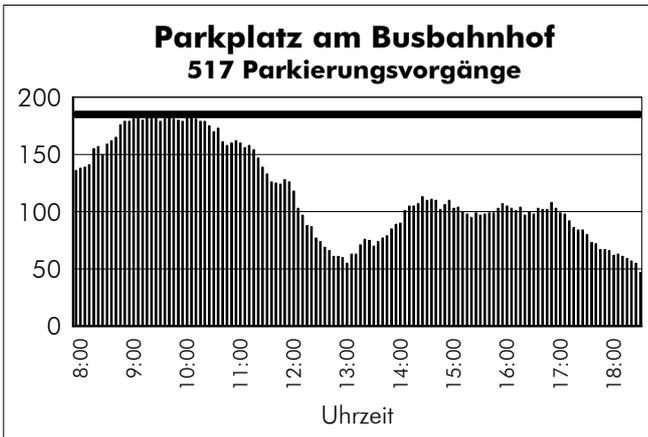


**St.-Georgs-Platz**



**Franziskanerweg**

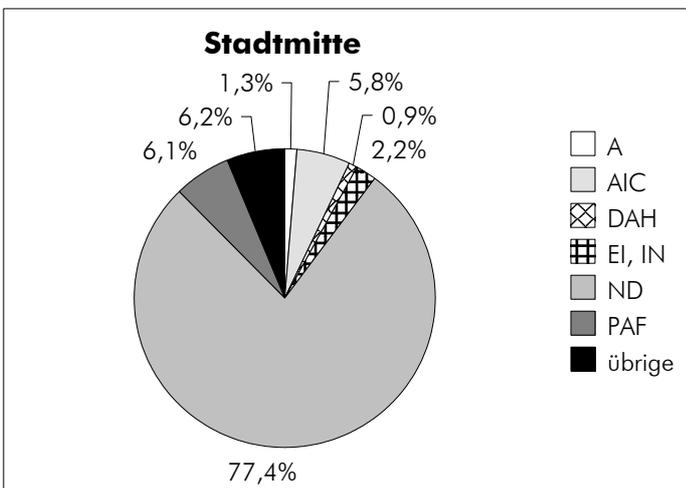
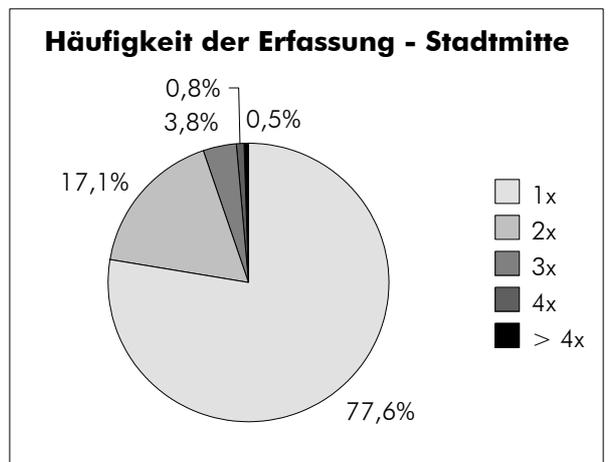
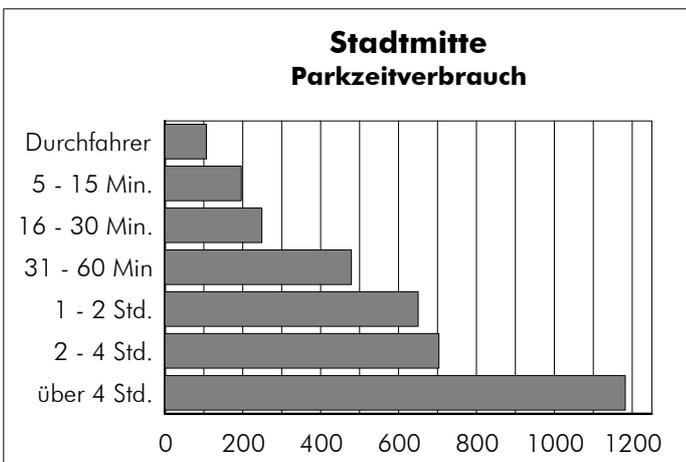
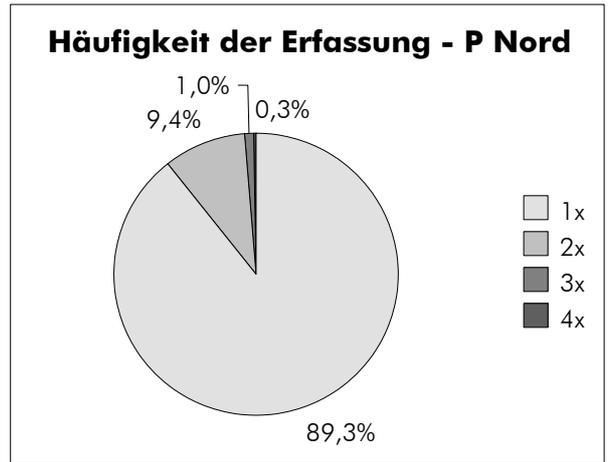
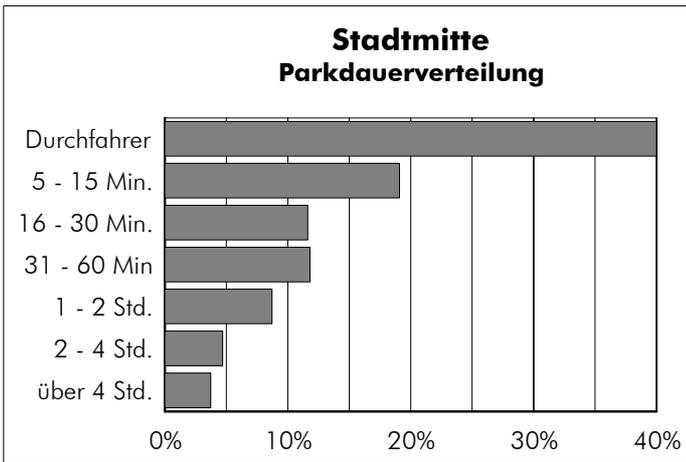
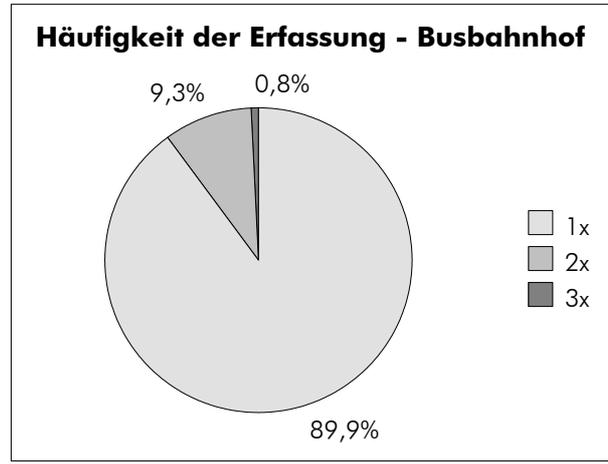
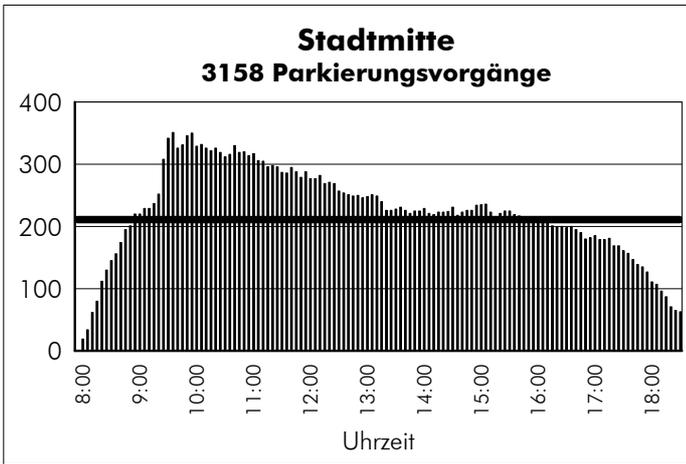




Grundlage: Parkraumerhebungen vom 30.10.2008  
räumliche Abgrenzung der Bereiche siehe Abb. 1

STADT SCHROBENHAUSEN  
Verkehrskonzept Altstadt

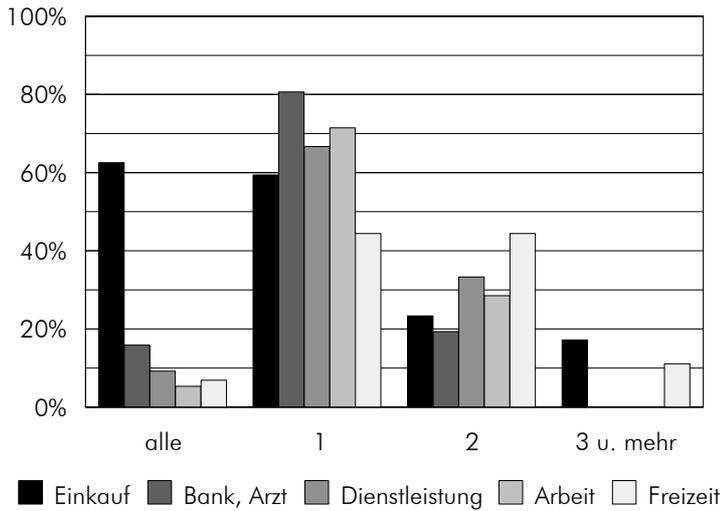
## 5 **Parkplatzauslastung und Belegungsdauer Busbahnhof und P Nord**



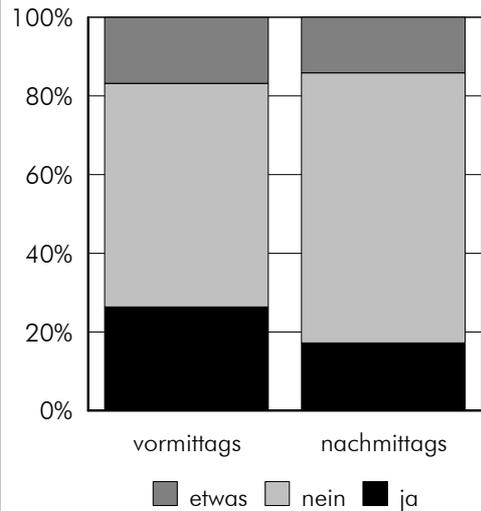
Grundlage: Parkraumerhebungen vom 30.10.2008  
räumliche Abgrenzung der Bereiche siehe Abb. 1

STADT SCHROBENHAUSEN  
Verkehrskonzept Altstadt  
**6 Parkplatzauslastung und Belegungsdauer Stadtmitte Häufigkeit der Erfassung**

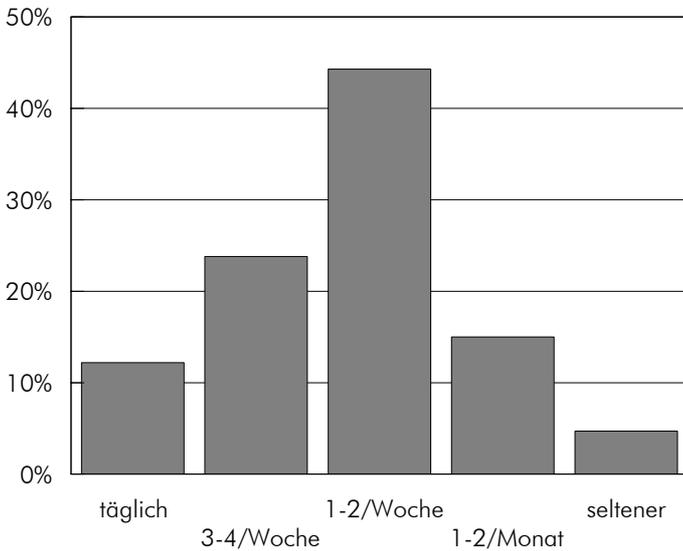
### 7a - Zweck des Parkens Zahl der Insassen



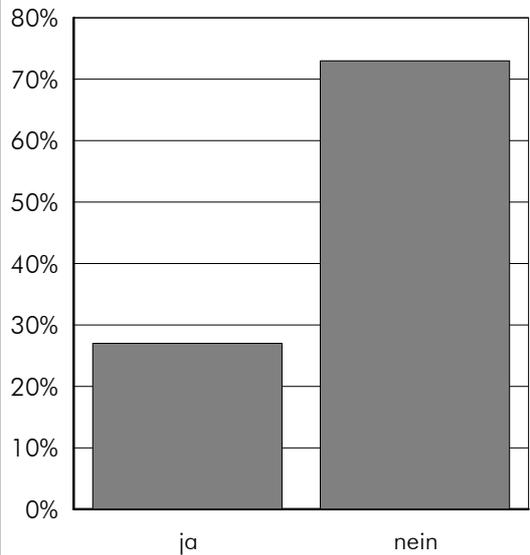
### 7b - Schwierigkeiten bei Parkplatzsuche



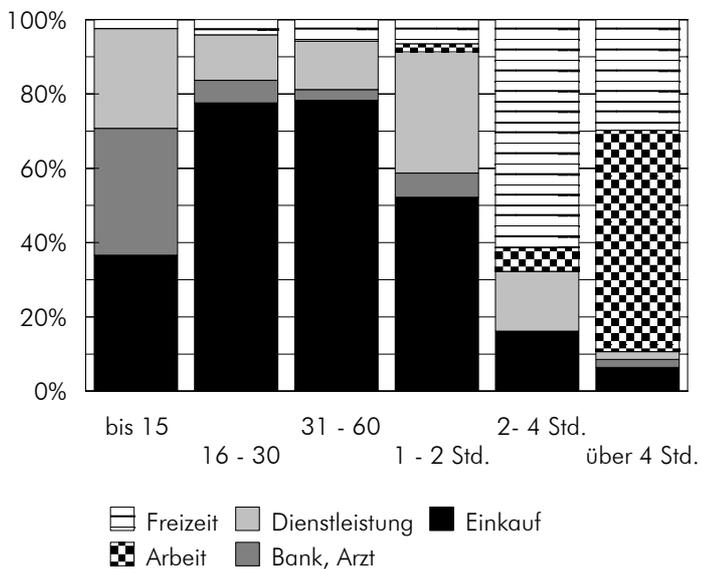
### 7c - Häufigkeit des Parkens



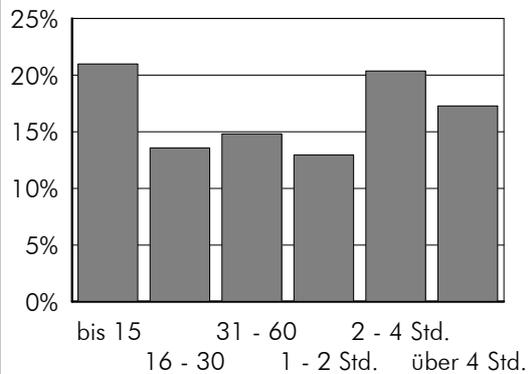
### 7d - Stammparkplatz?

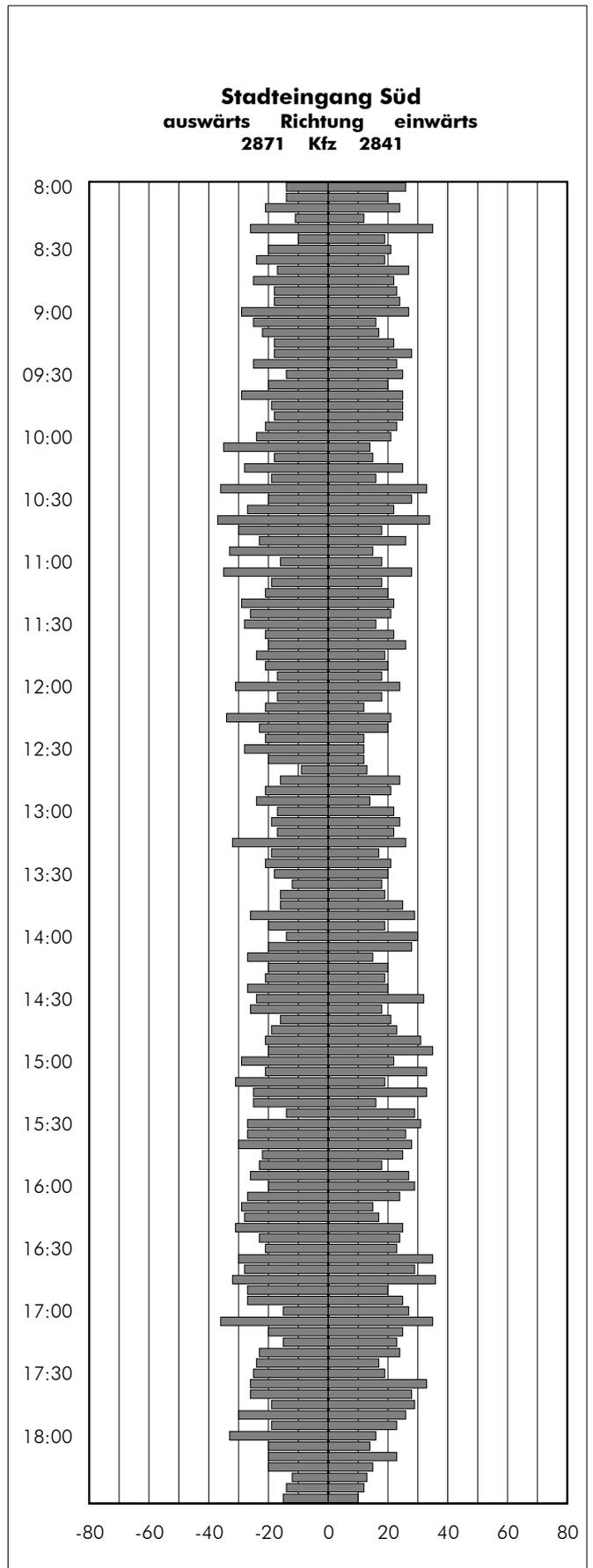
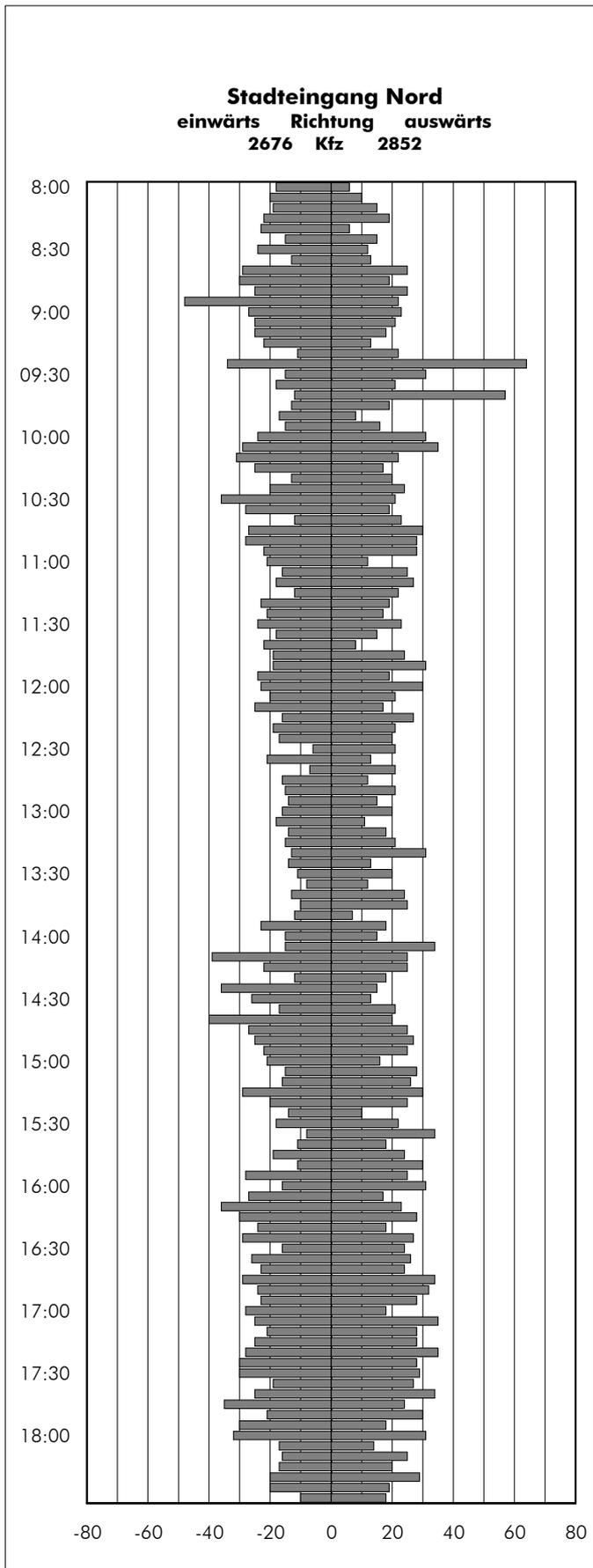


### 7e - Dauer und Zweck des Parkens



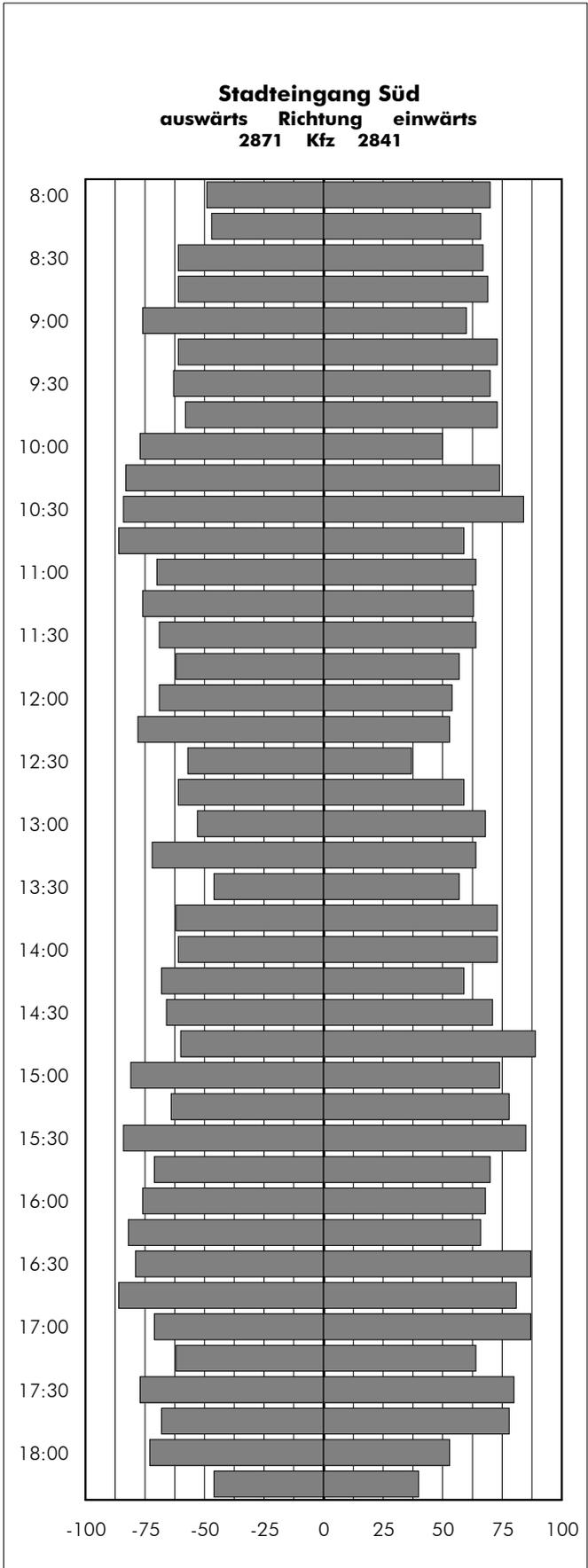
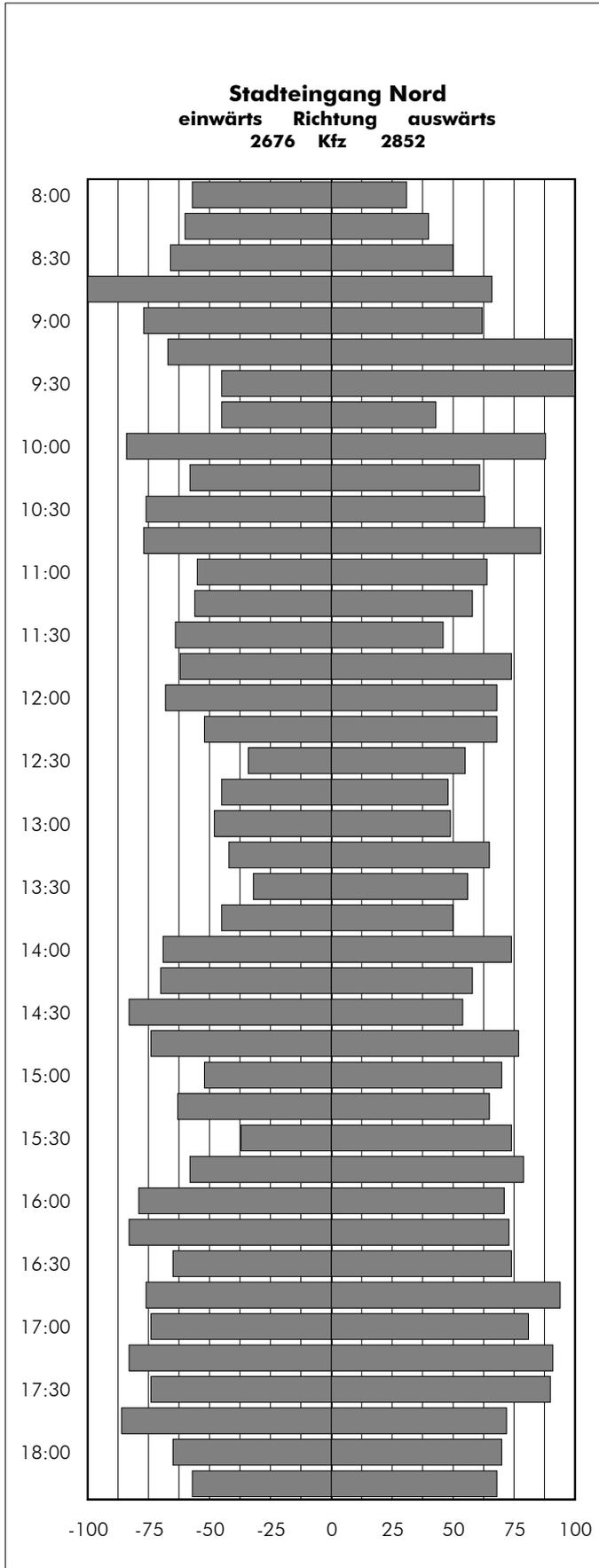
### 7f - Dauer des Parkens nach eigener Einschätzung





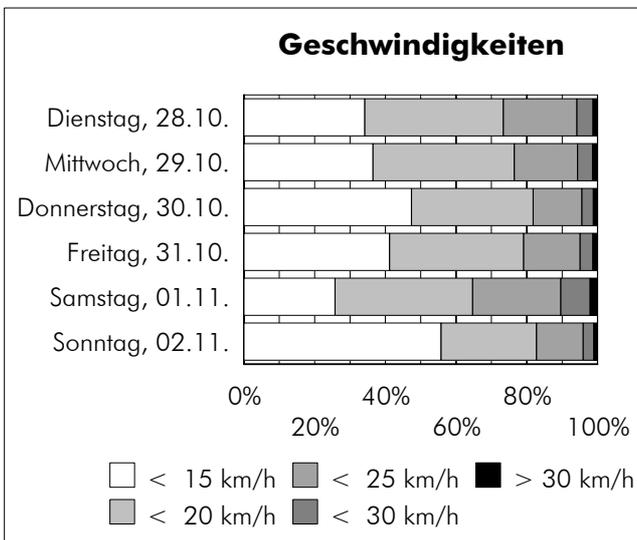
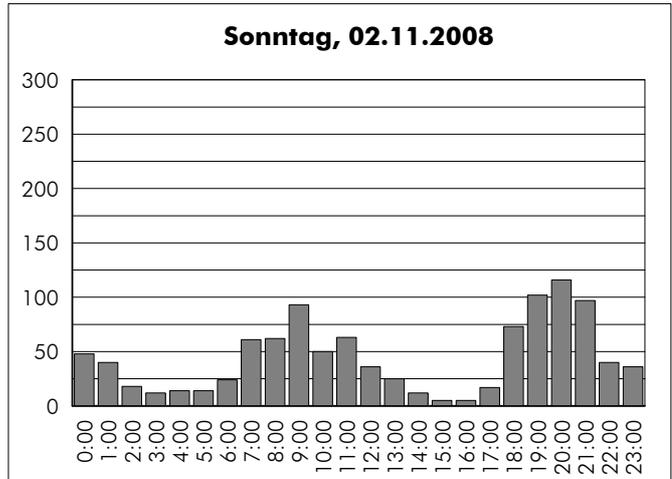
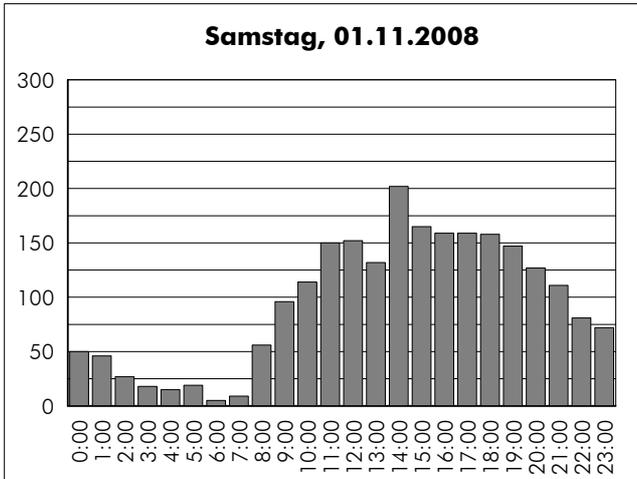
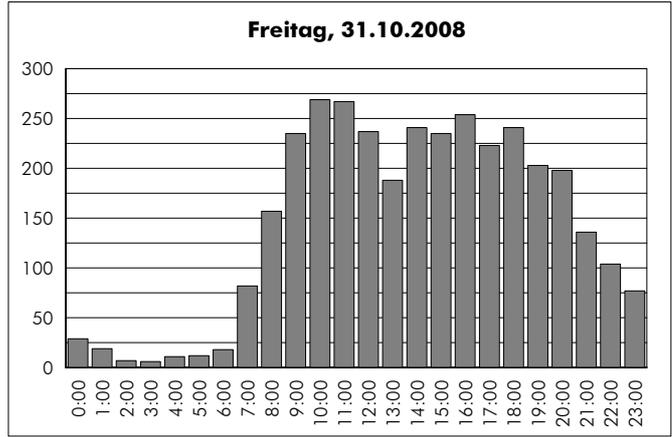
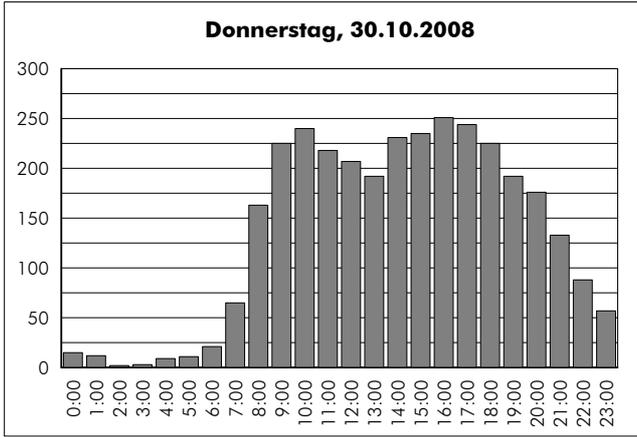
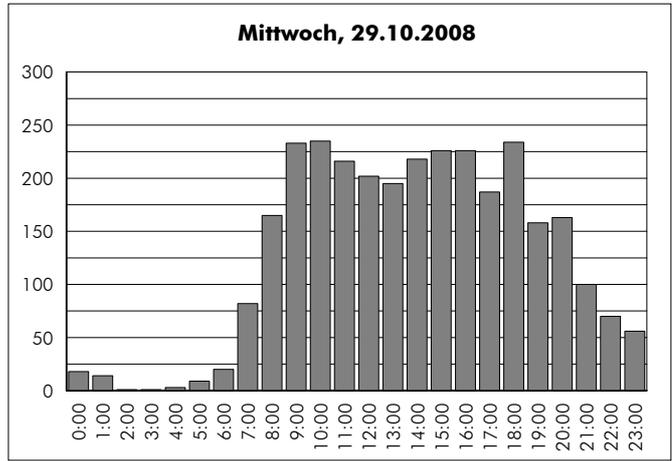
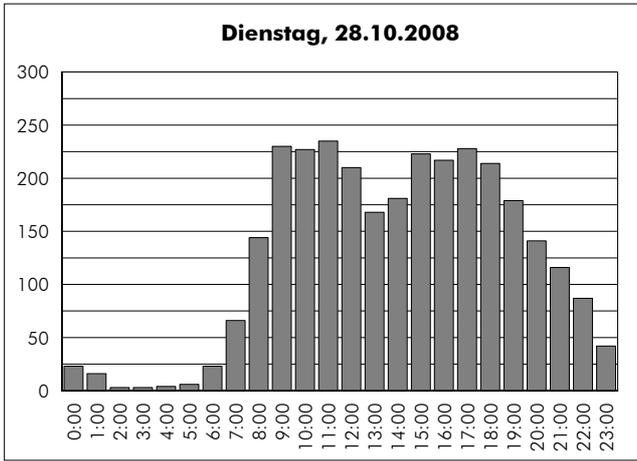
Grundlage: Parkraumerhebungen vom 30.10.2008  
Belastungsbalken in 5-Minuten-Intervallen

STADT SCHROBENHAUSEN  
Verkehrskonzept Altstadt  
**8 Querschnittszählungen  
an den Altstadtzufahrten**



Grundlage: Parkraumerhebungen vom 30.10.2008  
Belastungsbalken in 30-Minuten-Intervallen

STADT SCHROBENHAUSEN  
Verkehrskonzept Altstadt  
**8a Querschnittszählungen  
an den Altstadtzufahrten**

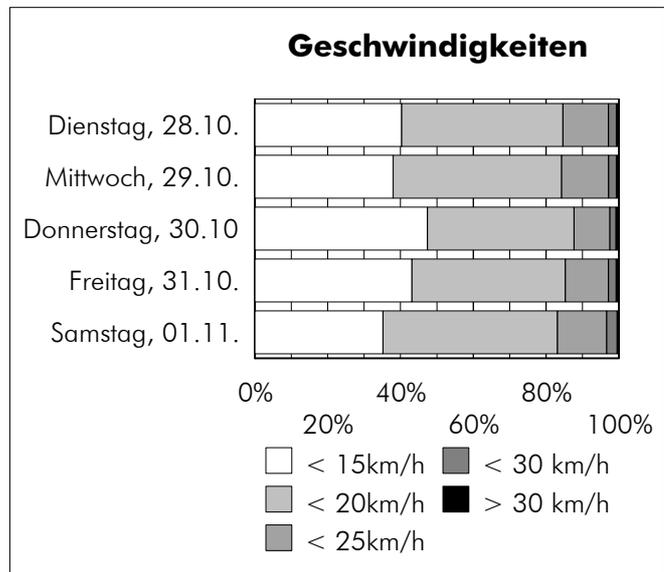
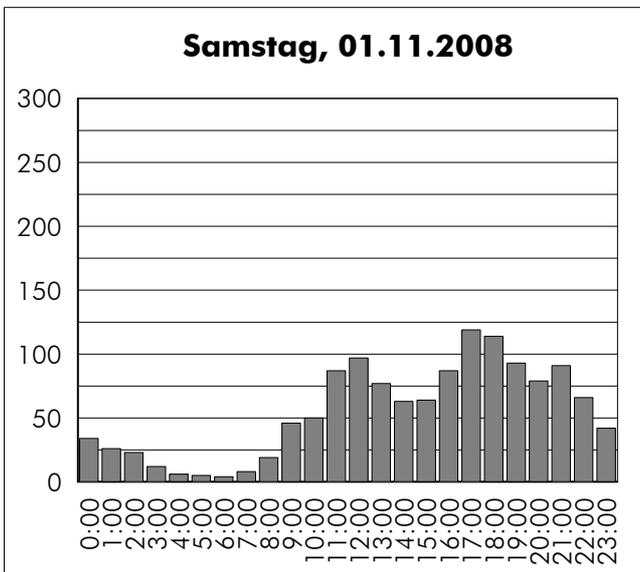
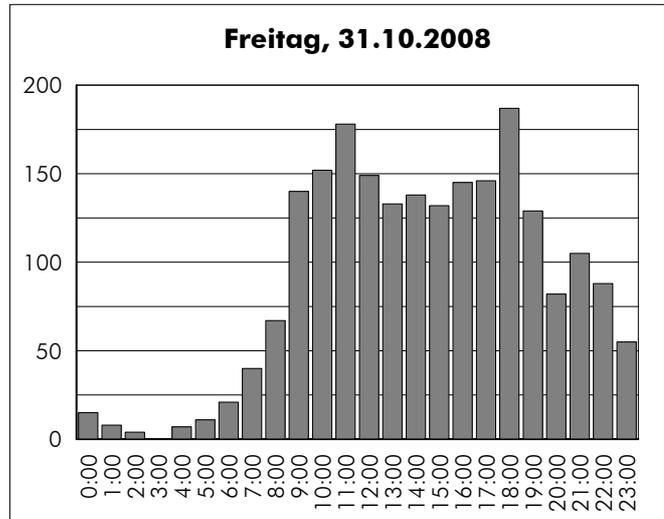
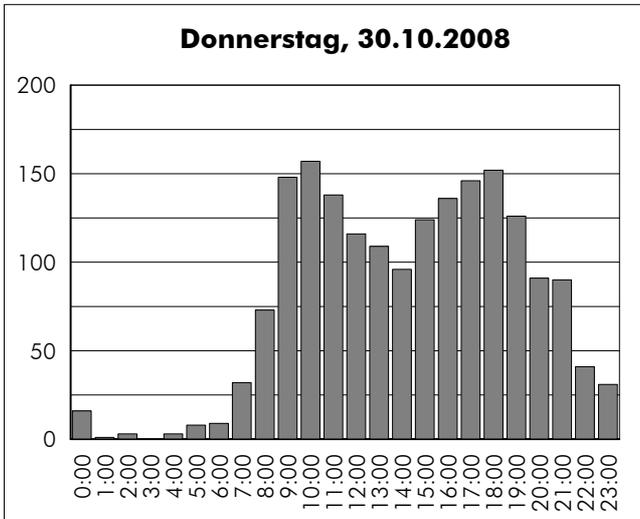
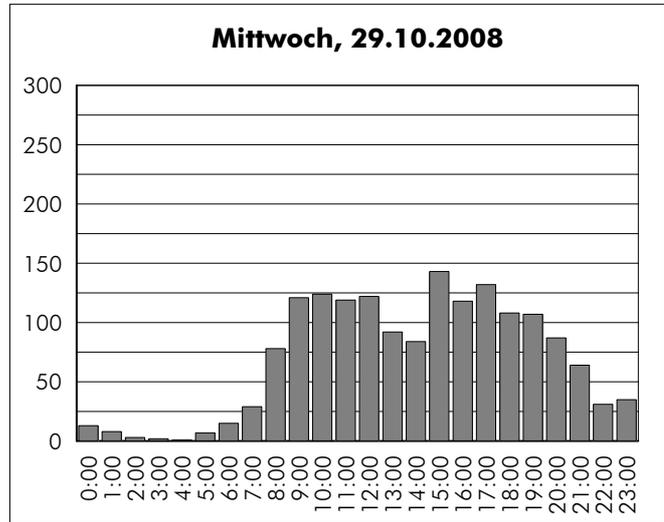
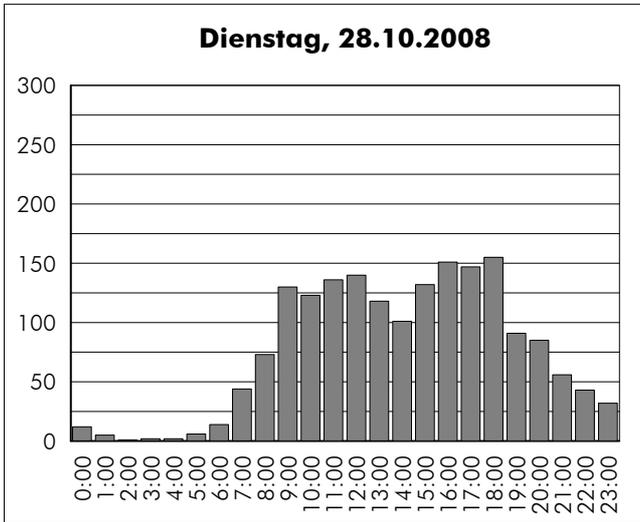


Grundlage: Zählungen vom 28.10.2008 - 2.11.2008  
jeweils von 0 - 24 Uhr

erfasste Gesamtmengen jeweils stadteinwärts

Dienstag, 28.10.2008	2986 Kfz/24 Std.
Mittwoch, 29.10.2008	3032 Kfz/24 Std.
Donnerstag, 30.10.2008	3215 Kfz/24 Std.
Freitag, 31.10.2008	3449 Kfz/24 Std.
Samstag, 01.11.2008	2270 Kfz/24 Std.
Sonntag, 02.11.2008	1063 Kfz/24 Std.

STADT SCHROBENHAUSEN  
PARKRAUMANALYSE



Grundlage: Zählungen vom 28.10.2008 - 2.11.2008  
jeweils von 0 - 24 Uhr

erfasste Gesamt mengen jeweils stadteinwärts

Dienstag, 28.10.2008 1799 Kfz/24 Std.

Mittwoch, 29.10.2008 1643 Kfz/24 Std.

Donnerstag, 30.10.2008 1846 Kfz/24 Std.

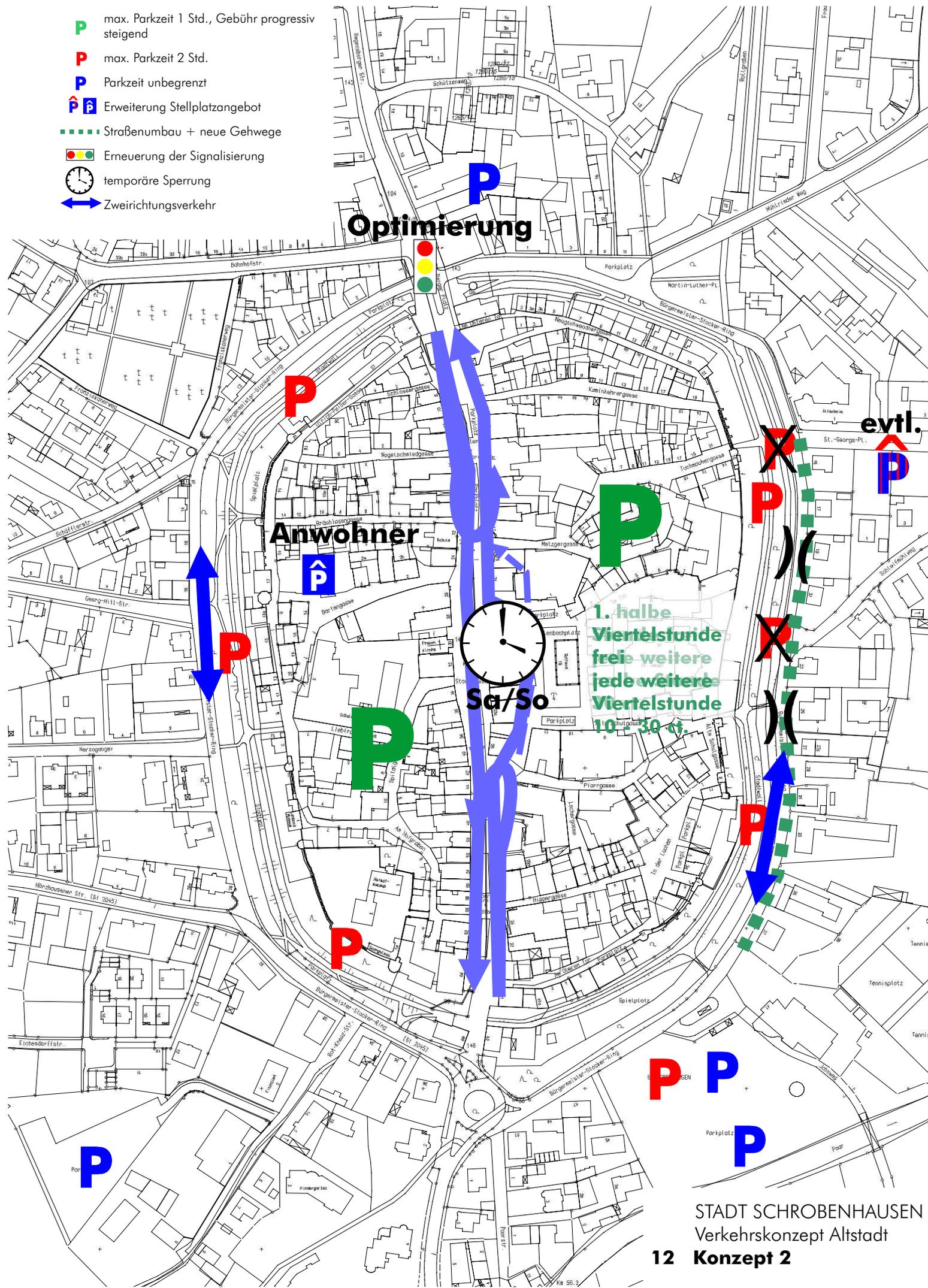
Freitag, 31.10.2008 2132 Kfz/24 Std.

Samstag, 01.11.2008 1312 Kfz/24 Std.

Sonntag, 02.11.2008 nur noch bis morgens gezählt

STADT SCHROBENHAUSEN  
PARKRAUMANALYSE

- P** max. Parkzeit 1 Std., Gebühr progressiv steigend
- P** max. Parkzeit 2 Std.
- P** Parkzeit unbegrenzt
- P** Erweiterung Stellplatzangebot
- ..... Straßenumbau + neue Gehwege
- 🚦 Erneuerung der Signalisierung
- 🕒 temporäre Sperrung
- ↔ Zweirichtungsverkehr



**Optimierung**

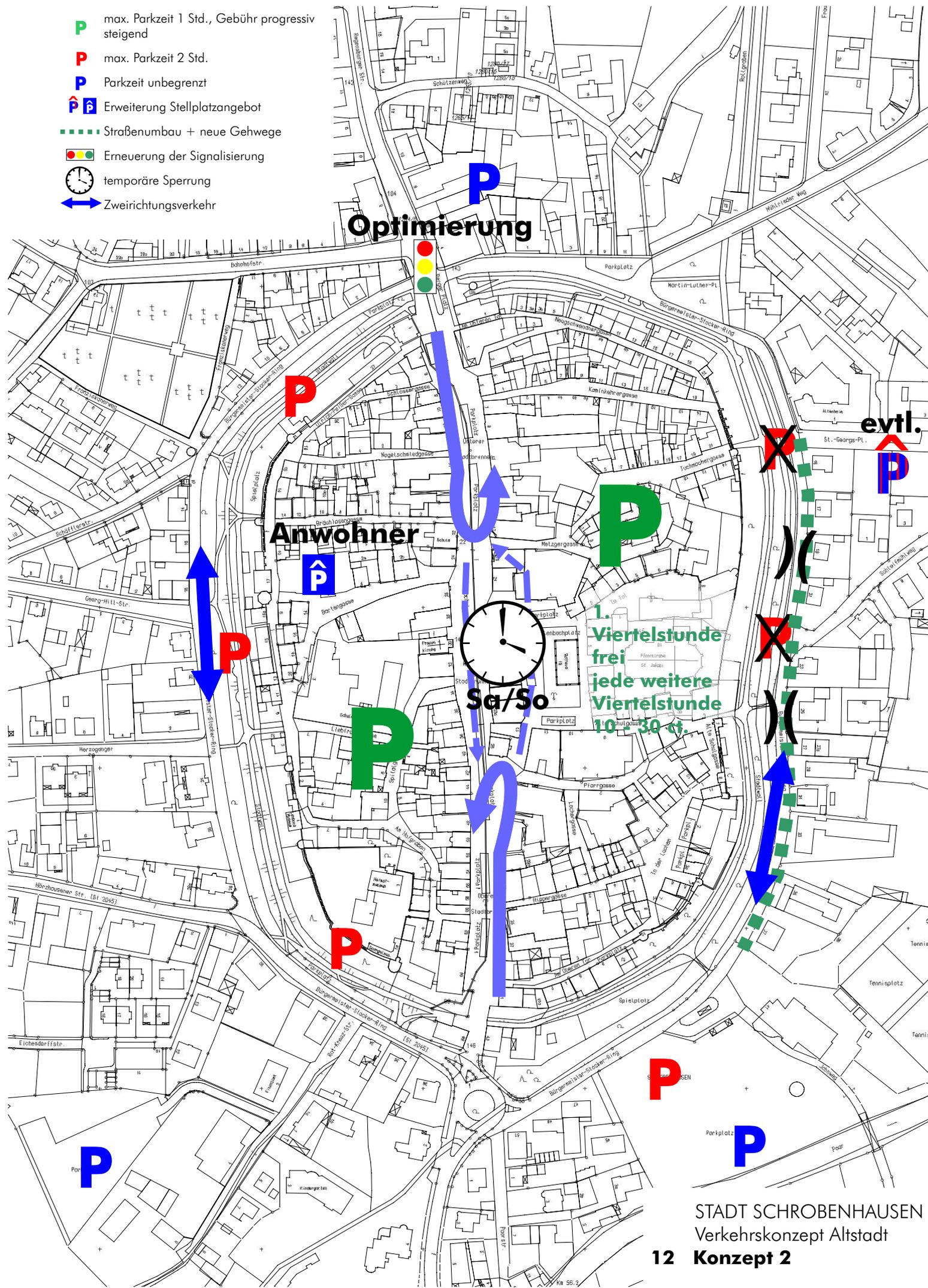
**Anwohner**

1. halbe Viertelstunde  
freie weitere  
jede weitere  
Viertelstunde  
10 - 30 ct.

Sa/So

evtl.

- P** max. Parkzeit 1 Std., Gebühr progressiv steigend
- P** max. Parkzeit 2 Std.
- P** Parkzeit unbegrenzt
- P** Erweiterung Stellplatzangebot
- ..... Straßenumbau + neue Gehwege
- 🚦 Erneuerung der Signalisierung
- 🕒 temporäre Sperrung
- ↔ Zweirichtungsverkehr



**Optimierung**

**Anwohner**

1. Viertelstunde frei  
jede weitere  
Viertelstunde  
10 - 30 St.

🕒  
Sa/So

evtl.  
**P**