

**Überlegungen zur Praxis der
Parkraumbewirtschaftung in der
Calwer Kernstadt
(„Fahren und Parken in Calw“)**

1. Parkraumbewirtschaftung in der Kernstadt – warum? – mit welchem Ziel?

Parken ist ein kommunalpolitisches Dauerthema, weil fast in allen Innenstädten die Nachfrage nach Parkplätzen größer ist als das Angebot. Die Parkraumbewirtschaftung ist eine Möglichkeit, das begrenzte Angebot an Parkierungsflächen zu nutzen, mit dem Ziel, die

Innenstadt als Einkaufs- und Wohnstandort zu stärken und ihre Attraktivität langfristig zu sichern.

Parkraumkonzepte im beengten innerstädtischen Raum gewinnen deshalb immer mehr an Bedeutung. Auch in Calw. Die Attraktivität der Innenstadt als Wohn- und Einkaufsstandort wird durch ein solches Konzept gestärkt, wenn es gelingt, in bezug auf die verfügbaren Parkflächen einen gerechten Ausgleich unter den wichtigsten Nutzern der Kernstadt (Gewerbetreibende, Kunden, Anwohner, Besucher) zu finden. Ein solcher Ausgleich ist notwendig, weil jede Nutzergruppe ihren Anteil zur Lebendigkeit und Vielfalt der Kernstadt beiträgt. Mitzubedenken ist die besondere topographische Situation der Calwer Innenstadt (die Sonderlösungen abverlangt), die Tatsache, dass die Bevölkerung immer älter wird und nicht zuletzt auch der vehement zunehmende Internet-Handel. Auch dieser trägt dazu bei, dass die Kundenfrequenz in der Innenstadt stetig abnimmt. Immer häufiger verlangen Kunden die günstigeren Preise des Internet-Handels, ohne zu berücksichtigen, dass dieser eine völlig andere Kostenkalkulation hat. Sie vergleichen aber nicht nur Flair und Warenangebot einer Stadt, sondern im besonderen Maße auch die Parkgebühren.

Auch die Anwohner müssen bei einer solchen aktiven Parkraumpolitik mit entsprechenden Angeboten versorgt werden. Diese sind die zuverlässigsten Kunden für die in der Innenstadt ansässigen Gewerbetreibenden. Die Förderung des Wohnens in der Innenstadt fördert deshalb unmittelbar auch deren Kaufkraft. Zur Infrastruktur des Wohnens in der Innenstadt gehört aber auch ein Angebot zur Unterbringung der dort zugelassenen Fahrzeuge.

2. Ziele des derzeitigen Parkkonzepts für die Calwer Innenstadt

Das derzeit in Calw praktizierte Parkierungskonzept sollte überdacht werden. Vorrangiges Ziel dieses Konzepts scheint zunächst nicht die Sicherung der Attraktivität der Innenstadt als Einkaufsstandort zu sein, sondern

- Reduzierung Parksuchverkehrs und Verringerung der damit verbundenen Straßenabnutzung und Emissionen,
- Verringerung des Defizits der Parkhäuser (durch Ausschluss des öffentlichen Straßenraums zu Parkierungszwecken durch Kunden und Besucher).

Selbst dauernde oder zeitweilige Leerstände des knappen Parkraums werden bewusst in Kauf genommen, um diese Ziele (Reduzierung Parksuchverkehr und Einnahmeverbesserung) nicht zu gefährden.

Obwohl beide Ziele durchaus bedenkenswert sind, bleibt die Frage, welche Auswirkungen eine Maßnahme mit diesen Zielen auf die Attraktivität der Kernstadt hat? Das Argument der Straßenabnutzung (welches möglicherweise überbewertet wird - die Pkws fahren ja in Schrittgeschwindigkeit) und die Vorteile der Einnahmeverbesserung steht aus unserer Sicht in keinem Verhältnis zu den Nachteilen, welche die jetzt praktizierte Parkraumbewirtschaftung aus unserer Sicht mit sich bringt. Die Ursachen des gegenwärtig bestehenden Ungleichgewichts sind darin zu sehen, dass in bezug auf die zur Verfügung stehenden öffentlichen Parkierungsflächen

- **das jetzige Parkierungssystem zu unflexibel erscheint,**
- **kein gerechter Ausgleich zwischen den wichtigsten Nutzergruppen der Kernstadt mehr hergestellt wird,**
- **die mit einer Einnahmeverbesserung zur Verringerung des Parkhausdefizits verbundenen Nachteile für Kunden und Gewerbetreibende (und letztlich auch für die Stadt) noch nicht genügend bedacht sind,**
- **Sonderlösungen wegen der besonderen Calwer Topographie und der zunehmenden Anzahl älterer Menschen unumgänglich sind.**

Erfahrungen in anderen Städten haben gezeigt, dass hohe Parkgebühren (auch wenn diese –wie in Calw- dringend zur Abdeckung von Defiziten benötigt werden) und ein unbefriedigendes Parkraumangebot die Attraktivität einer Stadt nicht stärken, sondern eine gegenteilige Entwicklung in Gang setzen: Die Kunden wenden sich ganz still und heimlich von der Stadt ab. Umsatzrückgänge bei den Geschäften sind die Folge. Dadurch kommt eine Abwärtsspirale in Gang, unter der die Attraktivität der Innenstadt immer mehr leidet. Auch Bewohnern und Beschäftigten nützt ein zugeleiteter PKW-Stellplatz überhaupt nichts, wenn über das Parkierungssystem gleichzeitig Kunden und Besucher verdrängt werden, die ihre eigene Beschäftigung und die innerstädtische Struktur erst sichern und stärken.

Das Argument der Vermeidung von Straßenabnutzung durch Reduzierung des PKW-Verkehrs ist auch nicht in allen Teilen schlüssig. Parkberechtigungszonen wurden nämlich auch dort eingerichtet, wo es weder Parksuchverkehr gibt noch Unterhaltungslasten für die Stadt gibt, z.B. im Bereich der Bahnhofstraße, der Stuttgarter Straße (Parkplatz Linde) und der Hengstetter Steige.

Am bisherigen Konzept ist nicht deutlich genug das Bemühen erkennbar, den PKW-Verkehr mit entsprechenden Maßnahmen tatsächlich zu reduzieren. Das Gegenteil scheint uns der Fall zu sein: Eine ganz neue Nutzergruppe mit entsprechendem PKW-Verkehr (Betriebe, Gewerbetreibende, Beschäftigte) wird zur Dauernutzung der Straßenstellplätze eingeladen. Sie werden in der Warteliste der Stadt ganz einfach unter der Rubrik ‚Bewohner‘ eingeordnet.

3. Parkberechtigungen nur für eine Nutzergruppe – Folgen für die Stadt

Durch die Vergabe von Berechtigungsscheinen zum Dauerparken in der Calwer Innenstadt an nur eine Nutzergruppe (Anwohner, Gewerbetreibende, Beschäftigte), werden die übrigen Nutzergruppen (insbesondere Kunden und Besucher) aus dem öffentlichen Straßenraum in die Parkhäuser verdrängt, deren Defizite auf diesem Wege reduziert werden sollen.

Der damit verbundene Eindruck für Kunden und Besucher, dass sie einerseits Kaufkraft bringen sollen, andererseits aber auch bares Geld zur Abdeckung des Parkhausdefizits, vergrault diese und hat einen abschreckenden Effekt, der sich durch zu hohe Parkhausgebühren verstärkt. Hinzu kommt, dass eine gewisse Anzahl von Kunden Parkhäuser grundsätzlich meidet. Falls diesen keine Straßenparkplätze zur Verfügung stehen, kommen diese von vorneherein gar nicht mehr in die Stadt.

Folge dieser Maßnahme: Die Kunden meiden Calw und wenden sich dauerhaft anderen Städten zu, wo sie sich willkommener fühlen. Der davon für die Stadt ausgehende Nachteil kann beträchtlich sein:

- **Allgemeiner Imageverlust der Stadt gegenüber vergleichbaren Städten**
- **Imageverlust der Stadt als Einkaufsstadt**
- **Umsatzrückgang bei den innerstädtischen Geschäften (nach Einführung des neuen Parkkonzepts bis heute bis zu 25%).**

Der eingeleitete Prozess setzt sich schleichend, aber unaufhaltsam fort. Letztlich gehen auch die Einnahmen der Stadt zurück, weil immer weniger Kunden und Besucher die Innenstadt als Ziel haben. Am Ende der Spirale steht auch die Stadt mit leeren Händen da.

4. Nützt das Anwohnerparksystem den Anwohnern?

Das praktizierte Parksystem nützt durchgängig auch nicht den Anwohnern:

- **Das System ist für die größer gewordene Nutzergruppe offensichtlich so attraktiv, dass es Wartelisten gibt, in denen die Anwohner in Konkurrenz zu den übrigen Nutzern stehen. Deshalb kommt auch nur ein Teil der Anwohner zum Zug.**
- **Trotz Parkberechtigungs-scheinen und Warteliste stehen viele Parkplätze entweder dauernd oder zeitweise leer, z.B. Parkplatz Linde, Bahnhofstraße, Hengstetter Steige, fast durchgängig; Lehrer-, Mitarbeiter- und Beschäftigtenparkplätze nach Dienstschluss, am Wochenende, in Ferien-u. Urlaubszeiten.**
- **Es gibt Anwohner, die es sich finanziell überhaupt nicht leisten können, einen Parkplatz von der Stadt anzumieten.**

- **Alle Anwohner, die nicht zum Zuge kommen, müssen lange Wege in Kauf nehmen, um überhaupt einen PKW-Stellplatz zu finden. Dort wo sie noch parken können (alter Bahnhof) bekommen sie künftig weitere Konkurrenz (künftige Sporthalle und deren Nutzer)**
- **Besucher und Gäste der Anwohner erhalten keinen Berechtigungsschein zum Parken und werden ebenfalls in die Randbereiche verdrängt.**

Die Infrastruktur wird nur für diejenigen Anwohner verbessert, die das Glück haben, über die Warteliste einen Parkplatz zu bekommen, und die sich diesen finanziell auch leisten können.

5. Anreize zur Benutzung der Angebote des ÖPNV fehlen

Das neue Angebot der Stadt zur Parkierung in der Innenstadt an Gewerbetreibende, Betriebe und Beschäftigte ist offensichtlich so interessant, dass daneben Angebote des ÖPNV, über diesen die Kernstadt zu erreichen, völlig unattraktiv erscheinen. Eine gezielte Offensive der Stadt zur tatsächlichen Entlastung der Kernstadt und aus Umweltgründen auf die PKW-Nutzung zu verzichten (was tatsächlich den PKW-Verkehr in der Innenstadt reduzieren würde), fehlt im Zusammenhang mit dem Parkierungskonzept ganz. Auch deshalb werden die Wartelisten für einen Parkberechtigungsschein immer länger. Wenn es die Stadt tatsächlich ernst meint, die Innenstadt von Pkws deutlich zu entlasten, müsste sie in Zusammenarbeit mit den Betreibern des ÖPNV eine Werbeoffensive (insbesondere bei den Mitarbeitern der Stadt) starten, auf den ÖPNV umzusteigen und den eigenen PKW zu Hause zu lassen.

6. Vorschläge für eine Parkraumbewirtschaftung zur Stärkung der Innenstadt

Kunden, Bewohner, Beschäftigte und Besucher der Kernstadt wissen, dass es bei einem begrenzten Angebot nicht möglich ist, jedem einen seinen Bedürfnissen entsprechenden Parkplatz zuzuteilen. Innenstadtparkplätze sind deshalb seit langer Zeit auf Mehrfachnutzung ausgelegt, besonders dort, wo diese knapp sind, wie in Calw. Mit diesem Kompromiss leben Stadt und Innenstadtbewohner schon lange. Sie ist die beste Maßnahme, um allen berechtigten Interessen in der Kernstadt gerecht zu werden. Ziel unserer Vorschläge ist es, zu einer solchen flexiblen Mehrfachnutzung -dort wo sie notwendig ist- zurückzukommen.

Zum gleichen Ergebnis kommt die Initiative Marktplatz/Altburger Straße, deren Vorschläge wir nachhaltig unterstützen. Insbesondere die von dieser geforderten Kurzzeitparkplätze in den Geschäftsbereichen der Innenstadt sind für einen geregelten Geschäftsablauf (Kurzeinkäufe, Beladen und Entladen, Bringen und Abholen - in der Regel Vorgänge im Zeitraum von 5-15 Minuten) unerlässlich und durch keine andere Maßnahme zu ersetzen. Sie sind auch von großer Bedeutung für die in der Innenstadt angesiedelten Arztpraxen und ihre Patienten, die auch einen nicht zu unterschätzenden Wirtschaftsfaktor für die Kernstadt darstellen.

Dasselbe Problem betrifft die Evang. Stadtkirche am Marktplatz. Zum Gottesdienst kommen viele ältere, auch gehbehinderte Besucher, die in unmittelbarer Nähe zur Kirche parken müssen. Es gibt aus diesem Grunde fast keine Zentralkirche in Baden-Württemberg, die nicht über entsprechende Parkmöglichkeiten im unmittelbaren Kirchenbereich verfügt. Nach Einführung der neuen Maßnahme müssen auch alle Gottesdienstbesucher das Parkhaus benutzen. Die Wege vom Parkhaus zur Evang. Stadtkirche sind aber für gehbehinderte oder ältere Menschen zu weit und zu beschwerlich.

Die Bürgerinitiative ‚Unser Calw‘ macht folgende Vorschläge:

A. Sofortmaßnahmen (bis zur grundlegenden Änderung des Systems)

- a) Leerstehende Flächen in den Parkhäusern (z.B. ZOB und Haggasse), an Mitarbeiter, Beschäftigte, Gewerbetreibende der Innenstadt überlassen (tagsüber zu nutzende Stellplätze zum gleichen Preis wie die entsprechenden Straßenstellplätze)
- b) Lehrerparkplätze freigeben für Kurzparker (blaue Zone, mit Parkscheibe) und für Anwohner ohne Anrecht auf einen reservierten Stellplatz:
Mo-Fr. in der Zeit von 17:00 Uhr bis morgens 7:00 Uhr
Sa/So/Feiertage und Ferienzeiten: ganztägig
- c) Mitarbeiterparkplätze freigeben für Kurzparker (blaue Zone, mit Parkscheibe) und für Anwohner ohne Anrecht auf einen reservierten Stellplatz:
Mo-Fr. von 17:00 Uhr bis morgens 7:00 Uhr; Sa/So/Feiertage: ganztägig
- d) Parkplätze gegenüber Linde und Bahnhofstraße, sowie Einzelparkplätze im Straßenbereich Bahnhofstraße umwandeln in Parkplatz für Parkscheiben (blaue Zone). Parkzeiten: Bahnhofstraße bis 3 Std., Linde bis 2 Std. als Angebot für alle, die kein Parkhaus benutzen und als Geste an alle, die einen Fußmarsch in die Innenstadt in Kauf nehmen
- e) Ausstellung von Parkausweisen für Besucher und Gäste von Anwohnern (z.B. pauschal pro Ausweis 25,00 € pro Jahr). Mit diesem Ausweis können Besucher und Gäste in allen ausgewiesenen blauen Zonen der Stadt für die Dauer ihres Besuchs ihr Fahrzeug ohne zeitliche Beschränkung abstellen.

Realisierung dieser Sofortmaßnahmen ist kurzfristig und ohne große Kosten möglich (b-c: Zusatzhinweise auf den Berechtigungstafeln; d-e: Aufstellung neuer Hinweise)

B. Weitere Maßnahmen zur grundlegenden Änderung des Parkierungssystems

- a) Umsetzung der Vorschläge der Initiative Marktplatz/Altburger Straße insbesondere Schaffung neuer Kurzzeitparkplätze, die mehrfach genutzt werden können: Von Kunden/Besuchern/Patienten von Arztpraxen; von Besuchern des Evang. Dekanats, die etwas bringen oder abholen wollen; am Wochenende: Von Gottesdienstbesuchern und Besuchern von Konzerten, kulturellen Veranstaltungen, Cafes, Restaurants; Allgemeinnutzung abends ab 19:00 Uhr.

- b) Schießberg, zwischen Georgenäum und Aula (ohne Nebenparkplätze) Kurzparkzone (Automat) für Hallenbad, Aula, Kunden einrichten. Es ist nicht nachvollziehbar, dass im angrenzenden Bereich Aula/Hallenbad/Georgenäum keinerlei öffentliche Parkmöglichkeiten ausgewiesen werden, zumal Aula und Hallenbad wegen der besonderen Calwer Topographie - ganz besonders für ältere Bürgerinnen und Bürger- ausgesprochen schlecht erreichbar sind. Der Bereich eignet sich zusätzlich auch für die Mischnutzung durch Anwohner (s. unten d).
- c) Lehrerparkplatz (oberhalb Stadtgarten) einschließlich Hermann-Haffner-Straße als Parkmöglichkeit für Abendveranstaltungen in der Aula einbeziehen (Zufahrt über Schillerstraße).
- d) Ausgabe von Parkberechtigungsscheinen im Straßenbereich an Anwohner, die über keinen privaten Kfz-Stellplatz verfügen:
- zur ausschließlichen Nutzung nur im Bereich Zwinger, obere Altburger Straße (ab Schlossbergkurve aufwärts), Hermann-Haffner-Straße, Metzgergasse, Parkplätze neben und gegenüber Georgenäum)
 - zur Mischnutzung in allen übrigen Straßenbereichen (z.B. Altburger Straße bis Schlossbergkurve, Badstraße, Schießberg)
- Diese Mischnutzung wird so umgesetzt, dass der Berechtigte hinter der Windschutzscheibe seine Berechtigungskarte ablegt (dann kann er dort, wo er einen Platz findet, ganztägig parken), die übrigen Nutzer durch Ablegen ihrer Parkscheibe bzw. Parkschein;
- Kurzzeitparkplätze sind ausschließlich für Kunden/Besucher (s. oben a) reserviert. Dort gilt die Berechtigungskarte also nicht.
- e) Beschäftigte der Innenstadt, Gewerbetreibende:
Zuweisung geeigneter Stellplätze im Außenbereich; alternativ: Belegung leerstehender Flächen in den Parkhäusern gegen moderate Gebühr von 7-18 Uhr.

C. Aktivierung weiterer, im Nahbereich der Innenstadt gelegener Parkflächen

- a) Leerstehende Flächen in den Parkhäusern aktivieren (s. oben B.e)
- b) 4. Deck ZOB: Dieses steht zum großen Teil leer. Die Verpflichtung der Stadt, eine bestimmte Anzahl von P+R-Plätzen für den Bahnverkehr vorzuhalten, ist ausgelaufen, sodass das zum Teil an Dauernutzer überlassene Parkdeck entsprechend oben B.e) tagsüber gegen moderate Gebühren an weitere Dauerparker überlassen werden kann, soweit freie Plätze noch vorhanden sind.
- c) Aktivierung weiterer Parkierungsflächen im Nahbereich der Kernstadt (z.B. Gelände Bauunternehmung Müller)

D. Wahrnehmung der Angebote des ÖPNV

Angebote an Mitarbeiter der Stadtverwaltung und Beschäftigte der Innenstadt, die Möglichkeiten des ÖPNV zu nutzen, um die Arbeitsstelle zu erreichen, das sog. Job-Ticket. Das Konzept der Stadt heißt: Fahren und Parken. Das Fahren mit dem ÖPNV wird aber bisher nicht dazugerechnet.

Während andere Städte von vergleichbarer Größe gezielt den ÖPNV fördern, um die Innenstadt nachhaltig zu entlasten, klammert Calw den ÖPNV bislang völlig aus. Wir regen an, mit den Betreibern des ÖPNV ein integriertes Konzept zu erarbeiten, das den ÖPNV in das Konzept ‚Fahren und Parken‘ einschließt. Hierzu müsste zunächst eine Befragung der Innenstadtbeschäftigten erfolgen (woher kommen diese, zu welcher Arbeitszeit –Beginn und Ende- wird eine Beförderung notwendig, etc). Eines ist klar: Ein zukunftsfähiges Konzept ‚Fahren und Parken‘ ist ohne Einbindung des ÖPNV nicht möglich.

7. Parkgebühren in Calw

Ein Vergleich mit benachbarten Städten zeigt, dass die Parkgebühren in Calw in den Parkhäusern und im öffentlichen Straßenraum eindeutig zu hoch sind. Dazu folgende Beispiele:

Parkgebühren in Nagold:

bis 60 min. = frei
über 90min. = ,40 €
bis 120min. = -,80 €
bis 150min. = 1,20 €
darüber hinaus für jede weitere 30min. = -,40 €
Sonn-und Feiertags: Frei

Parkgebühren in Herrenberg:

bis 20min. = frei
über 20min. bis 1 Std. = -,50 €
für jede weitere angefangene Stunde bis 12 Std. = -,80 €

Samstags ab 14 Uhr und Sonntags: frei

Parkgebühren in Calw:

bis 30min. = frei
bis 1 Std. = 1,20 €
bis 1 ½ Std. = 1,70 €
bis 2 Std. = 2,20 €
darüber hinaus: jede halbe
Std. = -,50 €, ab 4 Std. jede
Std. = -,50 €

Hohe Parkgebühren haben auf Kunden, Besucher und Touristen eine abschreckende Wirkung. Fallen diese im Vergleich zu anderen Städten zu hoch aus, dann bleiben die Kunden einfach weg. Die heutigen Kunden vergleichen also nicht nur Flair und Warenangebot einer Stadt mit anderen Städten, sondern auch die Parkgebühren.

Die Parkgebühren in Calw müssen dringend an das Niveau vergleichbarer Städte (z.B. Nagold, Herrenberg) angepasst werden. Man darf nicht darüber klagen, wie groß die Konkurrenz der Märkte auf der grünen Wiese (mit kostenlosen Parkplätzen) zur Innenstadt ist und gleichzeitig durch zu hohe Preise bei den Parkhäusern die Kunden auf die grüne Wiese vertreiben. Kostendeckung ist aus unserer Sicht das falsche Ziel. Der immer wieder vorgebrachte Hinweis, das Parkhaus Oberes Ledereck sei nur zum Teil im Besitz der Stadt, überzeugt nicht. Die Sparkasse als Miteigentümer des Parkhauses Oberes Ledereck wird die Stadt nicht im Stich lassen, wenn dargestellt wird, dass zu hohe Parkgebühren in Calw zum geschäftlichen Niedergang der Kernstadt führen können. Gerade dieses Parkhaus wird nach Umsetzung der Musikschule an den Marktplatz von zusätzlichen Nutzern frequentiert werden (Eltern, Zubringern von Musikschülern). Auch für diese ist eine parkfreundliche Situation wichtig.

Vorschlag einer neuen Parkgebührenregelung im öffentlichen Straßenbereich (Parkautomat):

Für die 1. Stunde und jede weitere ½ Stunde: -,50 €. Bis zu ½ Stunde ist das Parken gebührenfrei. Gebührenpflicht besteht Mo-Fr. von 9-19 Uhr, Sa. von 9-13Uhr.

Die Stadt signalisiert mit diesen moderaten Gebühren an Kunden und Besucher, dass diese in der Stadt willkommen sind.

Finanzierung:

Das vorgeschlagene flexiblere Parkierungssystem führt zu einem befriedigenderen Ergebnis bei allen Nutzern und bringt für die Stadt (insbesondere bei den Kurzzeitparkplätzen) auch höhere Einnahmen. Die dadurch und durch die Realisierung unserer Vorschläge weiter zu erwartenden Einnahmeverbesserungen können zur Reduzierung der Parkhausgebühren eingesetzt werden, was uns vordringlich erscheint.

8. Erfahrungsaustausch mit anderen Städten

Es gibt inzwischen in vielen Städten umfangreiche Erfahrungen über das ‚richtige Vorgehen‘ bei der Parkraumbewirtschaftung, sodass mit diesen neue Erkenntnisse über Probleme bei der Parkraumbewirtschaftung, richtige Lösungsansätze, offene Fragen und künftige Aufgaben besprochen und ausgetauscht werden können. Hierbei stehen folgende Fragen im Vordergrund:

- **Welche Strategien haben sich bewährt – welche nicht?**
- **Gibt es neue Lösungsansätze?**
- **Zur Wirtschaftlichkeit: Was kostet die Parkraumbewirtschaftung, und ist das Ergebnis i.S. einer Kosten-Nutzen-Rechnung für die Innenstadt und alle Nutzer vertretbar?**
- **Welche Bedeutung hat die Öffentlichkeit und die Bürgerbeteiligung für Eingriffe in bisherige Verkehrsgewohnheiten?**

Ein solcher Erfahrungsaustausch ist die einfachste und billigste Methode, um zu vertretbaren und gerechten Lösungen zu kommen und nicht erkannte Nachteile für die Stadt zu vermeiden.

9. Einbindung in ein übergeordnetes Konzept (Generalverkehrsplan, Stadtentwicklungsplan auf der Grundlage eines kommunalen Leitbildes)

Bei allen Maßnahmen in der Stadt zeigt sich immer wieder, dass Einzelmaßnahmen ohne Einbindung in ein Gesamtkonzept (Stadtentwicklungsplan auf der Grundlage eines kommunalen Leitbildes) zu einem für die Stadt unzutraglichen Ergebnis führen können. Dieses verschlechtert sich im Regelfall weiter, wenn versucht wird, mit weiteren Einzelmaßnahmen dagegen zu steuern. Die Entwicklung aller Maßnahmen aus einem übergeordneten Konzept bringt dagegen i.d. Regel ein zielgenaues Ergebnis, eingebunden in einen städtischen Gesamtzusammenhang.

Kostenträchtige spätere Änderungen (wie jetzt bei der Parkraumbewirtschaftung) werden in der Regel entbehrlich. Wir erneuern deshalb unseren Vorschlag, rasch möglichst einen Stadtentwicklungsplan 2020 für die Gesamtstadt zu erstellen, in welchen ein Gesamtverkehrskonzept integriert ist. Andere Städte haben einen solchen Stadtentwicklungsplan oder diskutieren über die Aufstellung eines solchen. Falls Calw darauf verzichten würde, bedeutet das auch für die Stadt Calw mittelfristig einen nicht zu unterschätzenden Standortnachteil in der Konkurrenz zu anderen Städten.

10. Öffentlichkeit, Bürgerbeteiligung

Viele Bürgerinnen und Bürger haben zum Thema ‚Fahren und Parken in der Stadt‘ eigene, teilweise sehr fundierte Meinungen, die in vielen Details zutreffender sein können, als so manches teure Gutachten. Wir sind überzeugt, dass sich gerade dieses Thema in besonderer Weise zum Einstieg in die von allen Fraktionen des Gemeinderats angestrebte Bürgerbeteiligung eignet. Gerade wenn man die Bürgerschaft in die Entscheidungsfindung einbindet, steht sie viel eher hinter den gefundenen Lösungen und akzeptiert, dass es keine Allheilmittel für jedes Einzelproblem dieser schwierigen Materie gibt.

11. Zusammenfassung und Appell an Gemeinderat und Stadtverwaltung

Wir bitten Stadtverwaltung und Gemeinderat darum, das Konzept ‚Fahren und Parken in Calw‘ rasch möglichst und grundlegend zu überarbeiten.

Ziel sollte sein, mit einem solchen Konzept die Calwer Innenstadt als Einkaufs- und Wohnstandort zu stärken und ihre Attraktivität langfristig zu sichern.

Dieses Ziel wird erreicht, wenn in bezug auf die verfügbaren Parkflächen ein gerechter Ausgleich zwischen allen wichtigen Nutzergruppen der Kernstadt (Kunden, Anwohner, Gewerbetreibende, Besucher) gefunden wird.

Wir bitten darum, konkrete Sofortmaßnahmen einzuleiten (oben Zf. 6A) und danach weitere Maßnahmen zur grundlegenden Änderung des Parkierungskonzepts (oben Zf. 6B) unter Aktivierung weiterer Parkflächen (oben Zf. 6C). In dieses neue Konzept bitten wir auch die Vorschläge der Initiative Marktplatz/Altburger Straße aufzunehmen.

Wichtig ist die Schaffung einer beschränkten Anzahl von mehrfach nutzbarer Kurzzeitparkplätze (entsprechend dem Vorschlag der Initiative Marktplatz/Altburger Straße). Diese sind für einen geregelten Geschäftsablauf unerlässlich und durch keine andere Maßnahme zu ersetzen. Im Hinblick auf die besondere Topographie der Calwer Kernstadt sind diese Kurzzeitparkplätze auch von Bedeutung für ältere Mitbürgerinnen und Mitbürger.

Die Parkgebühren sollten dringend an das Niveau vergleichbarer Städte (z.B. Nagold, Herrenberg) angepasst werden. Kunden vergleichen nicht nur Flair und Warenangebot einer Stadt mit anderen Städten, sondern auch die Parkgebühren.

Wir regen einen **Erfahrungsaustausch mit anderen Städten** an, die zum Teil umfangreiche Erfahrungen über das ‚richtige Vorgehen‘ bei der Parkraumbewirtschaftung haben und bitten weiter darum, Angebote des ÖPNV in das Konzept ‚Parken und Fahren‘ einzubinden.

Wir erneuern unseren Vorschlag Konzepte dieser Art in ein neu aufzustellendes **Stadtentwicklungskonzept (Stadtentwicklungsplan Calw 2020)** zu integrieren und die Öffentlichkeit am weiteren Fortgang der Maßnahme ‚Fahren und Parken‘ zu beteiligen.

Calw, den 18. Mai 2009

Für die Bürgerinitiative ‚Unser Calw‘

Christoph Haas
Gottfried Müller

Irmhild Mannsfeld
Bernhard Wolf

Barbara Maucher