



Abschlussbericht zum Park.Raum.Dialog Karlsruhe

Juni 2025

Zusammenfassung

Dieses Dokument enthält konkrete Empfehlungen zum kommunalen Parkraummanagement für die Stadt Karlsruhe, die im Rahmen des Park.Raum.Dialogs von ausgewählten Stakeholdern gemeinsam mit der Stadtverwaltung erarbeitet und vom Kompetenznetz Klima Mobil der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg konkretisiert wurden.

Dabei sind zunächst der Ablauf und Hintergrund des Park.Raum.Dialogs erläutert, anschließend folgt die Dokumentation des Reflexionstreffens und Aktionstreffens und im letzten Kapitel sind die Empfehlungen zum kommunalen Parkraummanagement für die Stadt Karlsruhe in fünf Handlungsfeldern dargestellt.

Grundsätzlich sollte in der Stadt Karlsruhe das Parkraummanagement als Teil eines stadtweiten Mobilitätskonzeptes verstanden werden. So kann das Parken von Kraftfahrzeugen verträglich gestaltet werden und durch eine andere Verteilung der Flächen andere Schwerpunkte in der Verkehrsmittelwahl gesetzt werden. Konkret werden in fünf Handlungsfeldern Maßnahmen empfohlen. Ein stadtweites, integriertes Parkraummanagementkonzept soll das Parken lenken, zum Beispiel durch eine flächendeckende Bewirtschaftung und dabei gegenseitige Abhängigkeiten und Einflüsse der Maßnahmen beachten. Weiter wird empfohlen klimafreundliche Mobilität zu unterstützen, um weniger Parkraumnachfrage zu erzeugen. Die Kontrolle des Parkens soll verbessert und hier insbesondere die digitale Parkraumkontrolle eingeführt werden. Für das Parken von Lieferdiensten oder anderen wirtschaftlichen Akteuren werden Ansätze vorgeschlagen, wie mit den engen gesetzlichen Regelungen umgegangen werden könnte sowie ein zielführender Austausch der Beteiligten mit der Stadtverwaltung. Mit geeigneter Kommunikation sollen die Maßnahmen des Parkens begleitet werden, um den Zusammenhang aufzuzeigen und einseitig-negativer Wahrnehmung vorzubeugen.

Neben der Steigerung der Lebensqualität vor Ort, der gerechten Verteilung der begrenzten Flächen für alle Menschen und Mobilitätsformen werden dabei auch der Klimawandel und seine begleiteten Herausforderungen in den Blick genommen.

Inhalt

1	Hintergrund & Ablauf	4
2	Onlinebefragung	5
3	Dokumentation Reflexionstreffen	5
4	Dokumentation Aktionstreffen	17
5	Empfehlungen	28
6	Fazit	38

Anhang

- Anhang 1: Teilnehmendenliste
- Anhang 2: Ergebnisse Onlinebefragung
- Anhang 3: Foliensatz Reflexionstreffen
- Anhang 4: Maßnahmenvorschläge
- Anhang 5: Foliensatz Aktionstreffen

Hintergrund & Ablauf

Für das Erreichen der [Verkehrswendeziele des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg](#) nimmt eine strategische Parkraumpolitik auf kommunaler Ebene eine zentrale Rolle ein. Die mittlerweile rund sieben Millionen Pkw in Baden-Württemberg verursachen eine große Menge an Treibhausgasemissionen und beanspruchen große Teile des öffentlichen Raumes unter anderem als Abstellfläche.

Der Angebotsausbau im Fuß- und Radverkehr, öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und von weiteren klimagerechten Mobilitätsformen allein ist zur Erreichung der Verkehrswendeziele nicht ausreichend. Um klimafreundliche Mobilitätsformen zu fördern, ist eine gerechte Verteilung des öffentlichen Raumes - für alle Menschen und Mobilitätsformen sowie für Grün- und Blauflächen zur Klimawandelanpassung - erforderlich. Eine strategische Parkraumpolitik, die Parkraummanagement als Steuerungsinstrument zum Klimaschutz im Verkehr und durch restriktive Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung und -umnutzung sowie eine effektive Parkraumkontrolle zur Steuerung und Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs, ist für das Erreichen der Verkehrswendeziele notwendig.

Der Park.Raum.Dialog dient zur partizipativen Entwicklung einer kommunalen Parkraumpolitik. Um dabei unterschiedliche Perspektiven zu berücksichtigen, erarbeiten verschiedene Interessensgruppen, beispielsweise aus dem Einzelhandel oder von Interessensverbänden des Radverkehrs gemeinsam mit der Kommunalverwaltung Strategien und Maßnahmen für ein klimafreundliches Parkraummanagement. Der Park.Raum.Dialog hat den Zweck als Impulsgeber zur Ausgestaltung eines integrierten Parkraummanagementsystems mit den Schwerpunkten Parkraumbewirtschaftung, Parkraumumgestaltung und Parkraumkontrolle unter Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Menschen und Mobilitätsformen zu fungieren. Konzeptionell basiert der Park.Raum.Dialog auf dem auf europäischer Ebene entwickelten [ParkPAD](#).

Die Umsetzung der im Rahmen des Park.Raum.Dialogs erarbeiteten Strategien und Maßnahmen obliegt der Kommunalverwaltung, gegebenenfalls unter Einbeziehung politischer Gremien. Die Organisation und Durchführung des Park.Raum.Dialogs erfolgt durch das [Kompetenznetz Klima Mobil](#) im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg. Das Kompetenznetz Klima Mobil ist als Expert:innenstelle für Klimaschutz im Verkehr bei der [Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg](#) angesiedelt und berät, unterstützt und vernetzt Kommunen in den Schwerpunkten klimaschutzorientierte Verkehrsplanung und klimaschutzorientierte Parkraumpolitik.

Der Park.Raum.Dialog besteht aus zwei je rund dreistündigen Workshops (Reflexions- und Aktionstreffen) mit vorgelagerter Online-Befragung zum Status Quo der Parkraumpolitik. In Karlsruhe fand das Reflexionstreffen am 13.12.2024 in den Räumen *Nancy / Nottingham* und das Aktionstreffen am 30.01.2025 im *Kleinen Sitzungssaal* des Rathauses Karlsruhe (Karl-Friedrich-Straße 10, 76133 Karlsruhe) statt. Weitere Informationen zum Park.Raum.Dialog finden sich [hier](#).

Der Stakeholderkreis für die Teilnahme am Park.Raum.Dialog wurde von der Stadtverwaltung in Abstimmung mit dem Kompetenznetz Klima Mobil zusammengestellt. Vonseiten der Verwaltung federführend verantwortlich für den Park.Raum.Dialog waren Christina Reimold und Birke Bronner (Stadtplanungsamt). Bei der Auswahl der Personen wurde darauf geachtet, dass die unterschiedlichen Perspektiven und Interessen im Zusammenhang einer kommunalen Parkraumpolitik möglichst ausgewogen berücksichtigt werden. Die Übersicht der Teilnehmenden findet sich in Anhang 1.

Zunächst wurde der Stakeholderkreis mit dem online zur Verfügung gestellten Park.Raum.Dialog-Fragebogen zum Status Quo der Parkraumpolitik in Karlsruhe befragt. Die Ergebnisse der Befragung bildeten die Grundlage

des Reflexionstreffens. Die Befragungsergebnisse sowie weitere Informationen zum Reflexionstreffen des Park.Raum.Dialogs in Karlsruhe enthält Anhang 2 und 3.

Im Reflexionstreffen wurden die Perspektiven aus Verwaltung, Wirtschaft und Zivilgesellschaft in einem Workshop-Format gemeinsam diskutiert und Ideen und Verbesserungsvorschläge für die Parkraumpolitik in Karlsruhe erarbeitet. Diese wurden abschließend durch alle Teilnehmenden bezüglich ihrer Relevanz für die Stadt Karlsruhe und den Klimaschutz bewertet. Aus den Ergebnissen des Reflexionstreffens leiteten die Experten des Kompetenznetz Klima Mobil fünf konkrete und klimaschutzorientierte Maßnahmenvorschläge (vgl. Anhang 4) als Diskussionsgrundlage für das Aktionstreffen mit denselben Teilnehmenden ab.

Beim Aktionstreffen beschäftigten sich die Stakeholder iterativ mit der Ausgestaltung und Detaillierung der Maßnahmenvorschläge unter Verwendung strukturgebender Projekt-Canvas-Boards. Diese wurden abschließend wiederum anhand ihrer Relevanz für die Stadt Karlsruhe und den Klimaschutz bewertet. Die Präsentation und der Ablauf des Aktionstreffens finden sich in Anhang 5.

Onlinebefragung

Zum Einstieg in den Park.Raum.Dialog sind alle Teilnehmer:innen aus dem Stakeholderkreis gebeten worden, einen Online-Fragebogen zur aktuellen Parkraumpolitik in Karlsruhe auszufüllen. Dieser ist eine Grundlage für die Bewertung der Parkraumpolitik sowie die Grundlage für die Diskussionen in den Workshops und die Maßnahmenvorschläge. Der Fragebogen ist bewusst knappgehalten, um auch Personen ohne tiefgehende Kenntnisse einen Einstieg zu bieten. Gleichzeitig wird durch die verschiedenen Themenfelder, die der Fragebogen abdeckt, ein einfacher Einstieg in das Parkraummanagement geboten, was gerade für Nichtfachleute hilfreich ist. Die Antworten können innerhalb einer vierstufigen Skala gegeben werden. Zu jeder Frage besteht die Möglichkeit, Freitextanmerkungen zu machen.

Zusätzlich wurde noch nach angemessenen Parkgebühren gefragt. Hier wurde unterschieden in Parkgebühren pro Stunde, pro Tag und einer Jahresgebühr für das Bewohnerparken.

Die Fragen, sowie die Ergebnisse und Freitextanmerkungen sind in Anhang 2 enthalten.

Dokumentation Reflexionstreffen

Das Reflexionstreffen ist das erste von zwei Workshopformaten des Park.Raum.Dialog. Hier wurden die teilnehmenden Personen des Stakeholderkreises durch die Leiterin des Stadtplanungsamtes Frau Prof. Dr. Karmann-Woessner begrüßt. Es erfolgte die Einordnung des Park.Raum.Dialog in die weiteren kommunalen Prozesse durch Herrn Wagner, der darstellte, dass der Park.Raum.Dialog eine gesamtstädtische Perspektive hat.

Im Reflexionstreffen wurde den Anwesenden aus dem Stakeholderkreis die Ergebnisse der Onlinebefragung durch die Auditoren des Kompetenznetz Klima Mobil vorgestellt. Danach waren die Teilnehmer:innen eingeladen, die Ergebnisse der einzelnen Fragen des Fragebogens zu reflektieren und erste Ideen oder Vorschläge auf Moderationskarten zu notieren und an vorbereitete Pinnwände anzuheften. Dazu waren an den Pinnwänden zu jeder Frage die Ergebnisse angeheftet. Nach Abschluss der drei Diskussionsrunden wurden die Teilnehmer:innen gebeten, die Fragen des Fragebogens neu zu bewerten und diese Bewertung auf der Skala mit einem Klebepunkt zu markieren. Zusätzlich sollten die in der Diskussionsphase entstandenen und auf Moderationskarten notierten Ideen bewertet werden. Vorschläge, die hinsichtlich des Parkens vorteilhaft für die Stadt Karlsruhe allgemein wären, bekamen einen gelben Klebepunkt (●), Vorschläge, die als gut für den Klimaschutz im Verkehr bewertet werden, bekamen einen grünen Klebepunkt (●). Im Folgenden sind die Ergebnisse dokumentiert.

Frage 1: Wie aktiv ist Ihre Kommune Ihrer Ansicht nach beim Parkraummanagement? (Durchschnittliche Antwort 2,67)

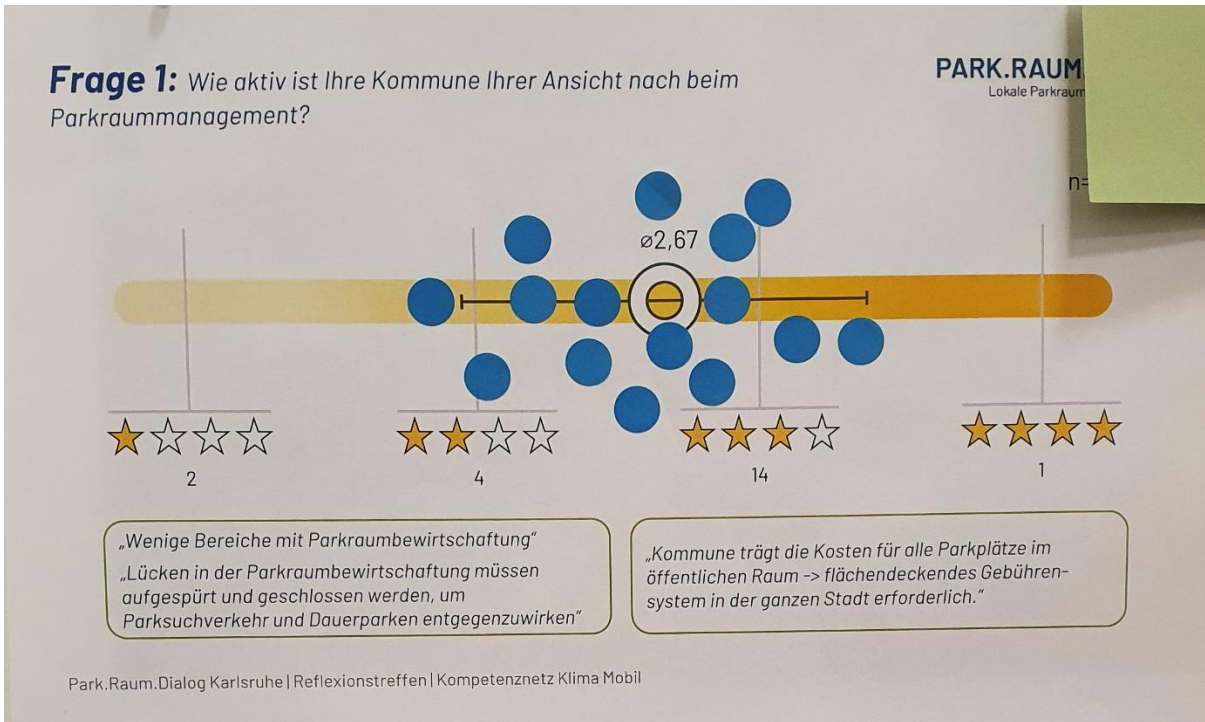


Abbildung 1: Neubewertung Frage 1 durch blaue Klebepunkte

Frage 2: Welche Veränderungen im Parkraummanagement sind aus Ihrer Sicht notwendig bzw. wünschenswert? (Durchschnittliche Antwort 3,14)

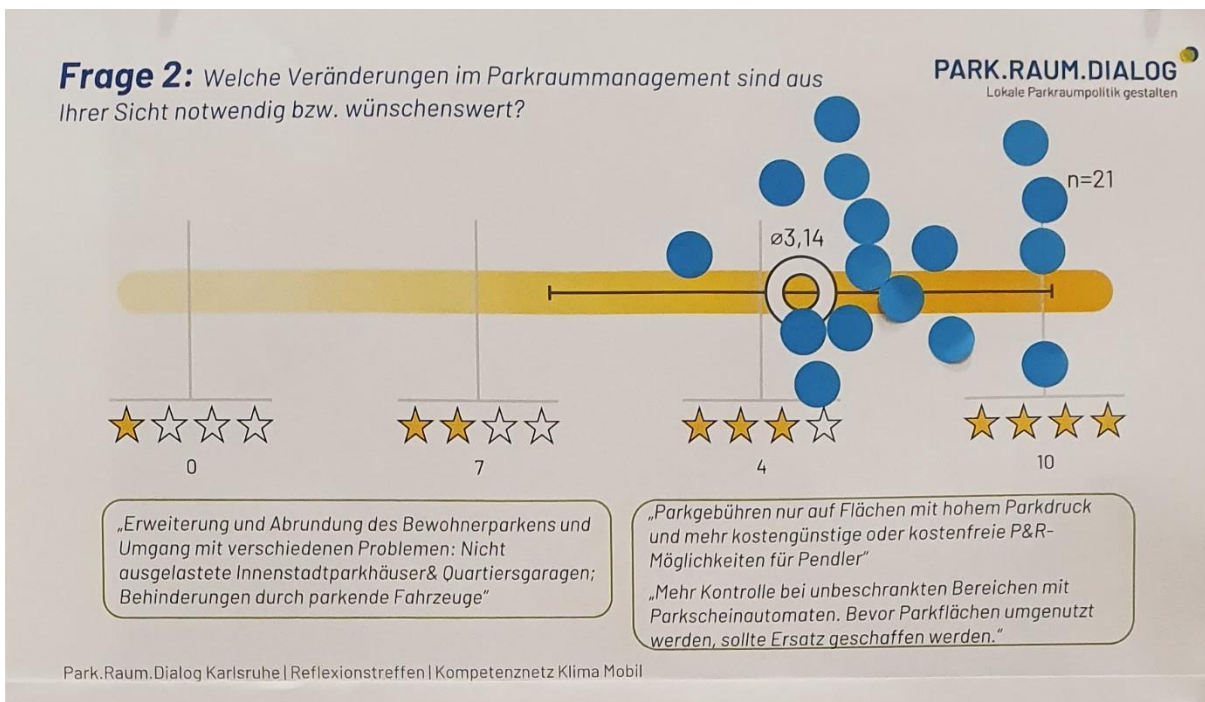


Abbildung 2: Neubewertung Frage 2 durch blaue Klebepunkte

Ideen und Vorschläge zu Frage 1 und 2	Ideenbewertung bezogen auf	
	Städtische Belange	Klimaschutz im Verkehr
Zeitliche Begrenzung / Gebühren / Umnutzung		
P+R: Beleuchtung, Kiosk, Zustand Sanitäreinrichtungen, angstfreie Zonen schaffen		
Mehr P+R an ÖPNV-Haltestellen	● ●	● ● ● ● ● ●
P+R an Stadteingängen: nicht zu teuer/kostenlos, Verknüpfung mit ÖPNV-Ticket	● ●	
Barrierefreier Umstieg: Nicht zu weite Wege		
Bessere Kommunikation über dezentrales P+R-Konzept, auch bei Touristen	●	
P+R mit Ladesäulen sinnvoll? → 8 h belegt während der Arbeitszeit, neu denken (Kontrolle, Service)		
Mehr / bessere Kommunikation mit allen Beteiligten	● ● ●	● ●
Datenerhebung zum Parkdruck: Öffentliches Parken & privates Parken	● ●	● ●
Stellplatzsatzung mit verringerten Stellplätzen wichtig	● ●	
ÖRMI umfragen, Parkhäuser ziehen Verkehr an ← → In der Innenstadt Verkehr reduzieren	●	●
Soziale Kontrolle / sichere Parkhäuser		
Förderung blau-grüne Infrastruktur	● ●	● ● ● ● ● ●
Entsiegelung: Weniger ebenerdig aber Aufzüge (Barrierefreiheit), Parkhäuser und Parkgaragen	● ●	
Wenn Umnutzung, dann sinnvoll nutzen, nicht nur Bank auf die Fläche → Grün, Mobiliar, Gestaltung, Fahrradständer		● ● ● ● ● ● ● ● ●
Akzeptanz der Nutzer:innen		
Neue StVO beim Bewohnerparken ausnutzen → drohender Parkdruck	●	●
Bewohnerparken ausweiten	● ● ● ● ● ●	●
Bewirtschaftung & Bewohnerparken stadtwweit betrachten → kein Flickenteppich		
ÖPNV muss besser werden, damit weniger Bedarf beim Parken entsteht		● ● ● ● ● ●
Motivation für Umstieg auf ÖPNV fehlt		● ● ● ● ● ● ●
Attraktive Preise - auch Tages-, Mehrtages, Wochentickets	● ●	●

Ideen und Vorschläge zu Frage 1 und 2	Ideenbewertung bezogen auf	
	Städtische Belange	Klimaschutz im Verkehr
Parktickets nicht teuer / genauso teuer wie ÖPNV-Tickets		
(kostenloses) on-street Parken reduzieren bzw. teurer als im Parkhaus		
Soziale Ungleichheit bei Parkgebühren beachten		
Vgl. Landauer Modell → jeder muss bezahlen		
Bußgeld für Fehlnutzung von Garagen	●	
Förderung für private / alternative Parkmöglichkeiten durch Kommune z.B. Quartiersgarage	●	●
Neue Konzepte für Quartiersgaragen (Attraktivität steigern, mehr Parkhäuser / Parkgaragen)	● ●	●
Mehr Parkhäuser in städtischer Hand → mehr Einfluss (insbesondere Fahrradparken kostengünstig)		●
Mehr Behindertenparkplätze & Ausweise (Beantragung erleichtern) - barrierefreie Parkhäuser		
Lösung für Mobilitätseingeschränkte Personen ohne Behindertenausweis → Spielräume für breitere Parkplätze		

Frage 3: Welche Informationen und Orientierungshilfen gibt es in Ihrer Kommune zum Parken in öffentlich zugänglichen Parkierungseinrichtungen? (Durchschnittliche Antwort 3,67)

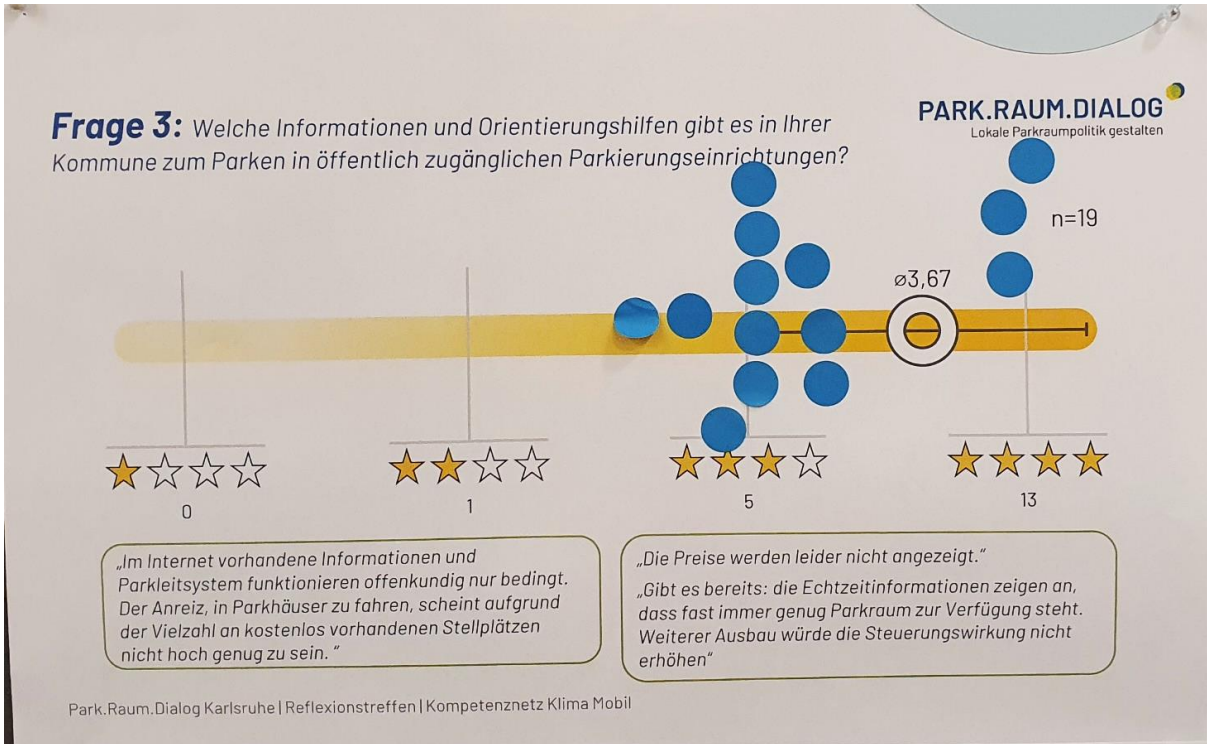


Abbildung 3: Neubewertung Frage 3 durch blaue Klebepunkte

Ideen und Vorschläge zu Frage 3	Ideenbewertung bezogen auf	
	Städtische Belange	Klimaschutz im Verkehr
Bereitschaft für Investition und neue Technologie		
Technik auf Straße / Schilder, nicht Handy		
Integration in GoogleMaps → Flächendeckende Informationen zur Auslastung	●	
Informationen auch für Lieferverkehr		
Mobilitätsportal: Viele Infos, nicht nutzer:innenfreundlich (Preise?)		
Zentrale (bw-weite) Informationen zur Bepreisung		
Bewohnerparken im Mobilitätsportal ausweisen	●	●
Sehr gute Beschilderung (Parkleitsystem) bereits vorhanden		
Sehr viele Schilder → Reduktion durch moderne Leittechnik		
Erhebung der Hochschule berücksichtigen → kostenloses Parken für Versorgung		
Verwaltung braucht einheitliche Plangrundlagen	●●●●●●	

Frage 4: Wie ist das Parken und Be- und Entladen für den Wirtschafts- und Lieferverkehr im öffentlichen Straßenraum organisiert? (Durchschnittliche Antwort 2,35)

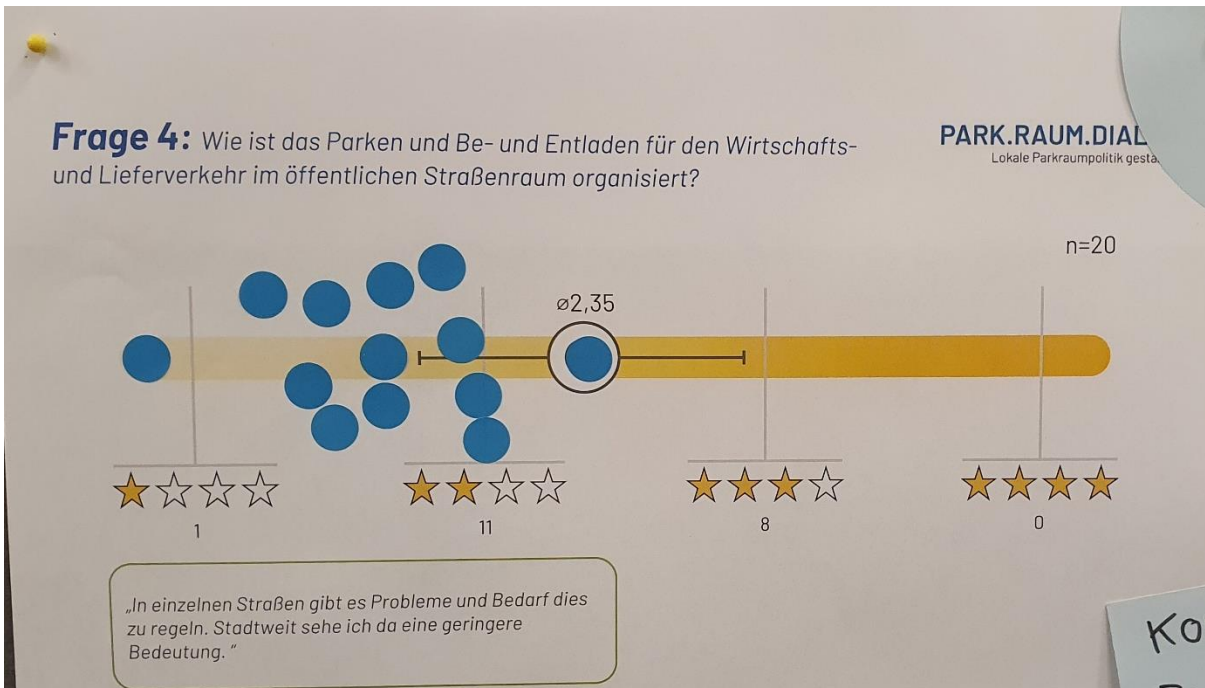


Abbildung 4: Neubewertung Frage 4 durch blaue Klebepunkte

Ideen und Vorschläge zu Frage 4	Ideenbewertung bezogen auf	
	Städtische Belange	Klimaschutz im Verkehr
Betrifft Gesamtstadt		
Lieferverkehr in Wohngebieten noch nicht berücksichtigt		
Möglichkeiten schaffen, nicht illegal / gefährlich zu halten	●●●●●	
Kommunikation mit Zustellenden verbessern → Nutzung der Ladezonen verbessern	●	
Abstände und Lokalisierung von Ladezonen	●	
Klare Zeiträume und Zonen für Lieferung		
Herausforderung v.a. kleiner Einzelhandel		
Verstärkte Kontrolle bei Lieferverkehr für Anlieferung	●	●
Verschiedene Säulen: Privat (Packstationen) vs. Einzelhandel Anlieferverkehr (Ladezonen)	●	
Viele Konflikte mit Fuß- und Radwegen durch kurzes Halten		
Mehr Kontrolle notwendig		
Datenerfassung: Status Quo und Bedarf		
Liefer- / Pflegeverkehr muss nicht Autoverkehr sein		●

Ideen und Vorschläge zu Frage 5	Ideenbewertung bezogen auf	
	Städtische Belange	Klimaschutz im Verkehr
Bedarf Fahrradparkhaus	●●●●●●	●
Radabstellanlagen für Lastenräder ausbauen	●	
Modellprojekt: Mikro-Fahrradparkhaus in leerstehenden Gebäuden	●	●●●●
Bedarfsorientierte Ausrichtung		
Ausbau Radparken in Sichtachsen	●	
Was ist mit dauerhaft abgestellten „Schrottfahrrädern“?	●●	
Erhöhung der Anzahl der Stellplätze bspw. an der Uni / in der Innenstadt		
Qualität der Radabstellanlagen erhöhen (Überdachung, Lademöglichkeit e-Bikes)	●●	
Ausbau Fahrradparken in Wohnquartieren	●	●●●●●●●
Ausbau Radservicepunkte		
Radservicepunkte gibt es auch auf durch private Anbieter:innen und auf Privatgelände		
Herausforderung: Vandalismus Radservicepunkte		

Frage 6: Welche Parkregelungen und -angebote gibt es für Sharingfahrzeuge (Car-/Bike-/E-Scooter-Sharing)? (Durchschnittliche Antwort 2,95)

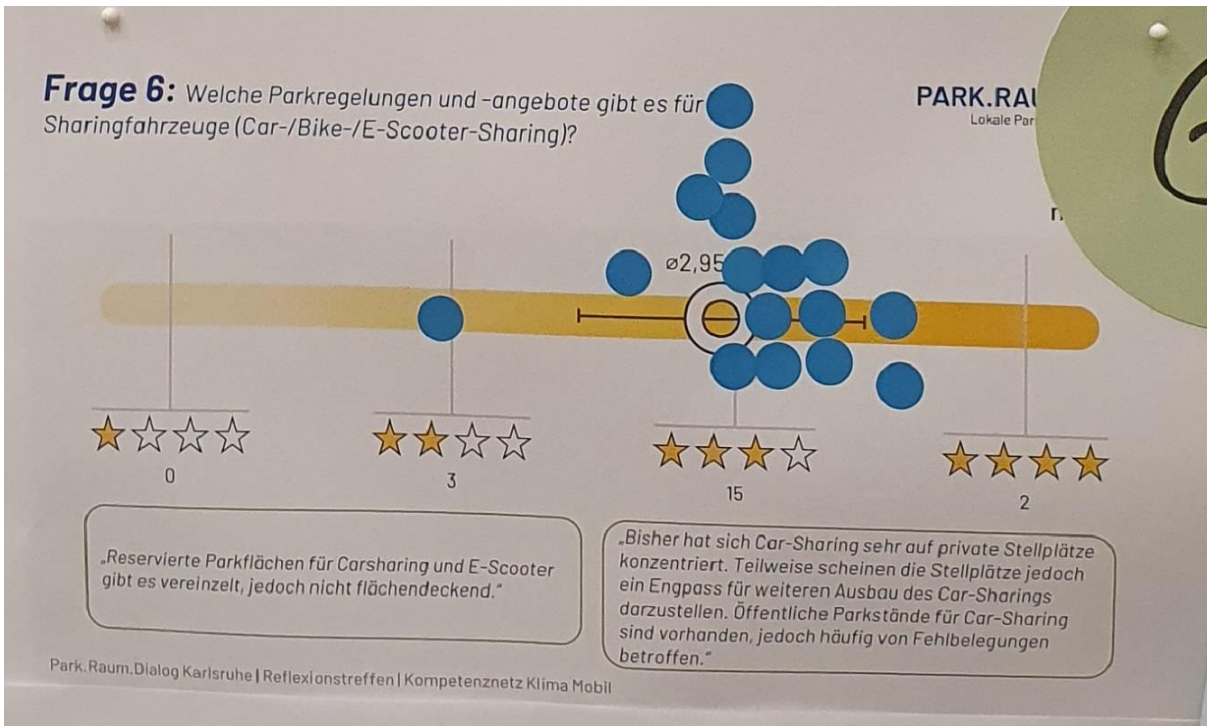


Abbildung 6: Neubewertung Frage 6 durch blaue Klebepunkte

Ideen und Vorschläge zu Frage 6	Ideenbewertung bezogen auf	
	Städtische Belange	Klimaschutz im Verkehr
Erste Flächen zum Abstellen von E-Scootern / Bikesharing	●	
Ungeordnetes Abstellen von E-Scootern		
Stationsbasiertes E-Scooter-Sharing in Kombination mit ÖV-Haltestellen	●	
Geofencing für E-Scooter in der Innenstadt / am Bahnhof		
Ausweitung Geofencing		

Frage 7: Welche besonderen Angebote und Bevorrechtigungen beim Parken für elektrisch betriebene Fahrzeuge (Fahrzeuge mit E-Kennzeichen) gibt es? (Durchschnittliche Antwort 2,07)

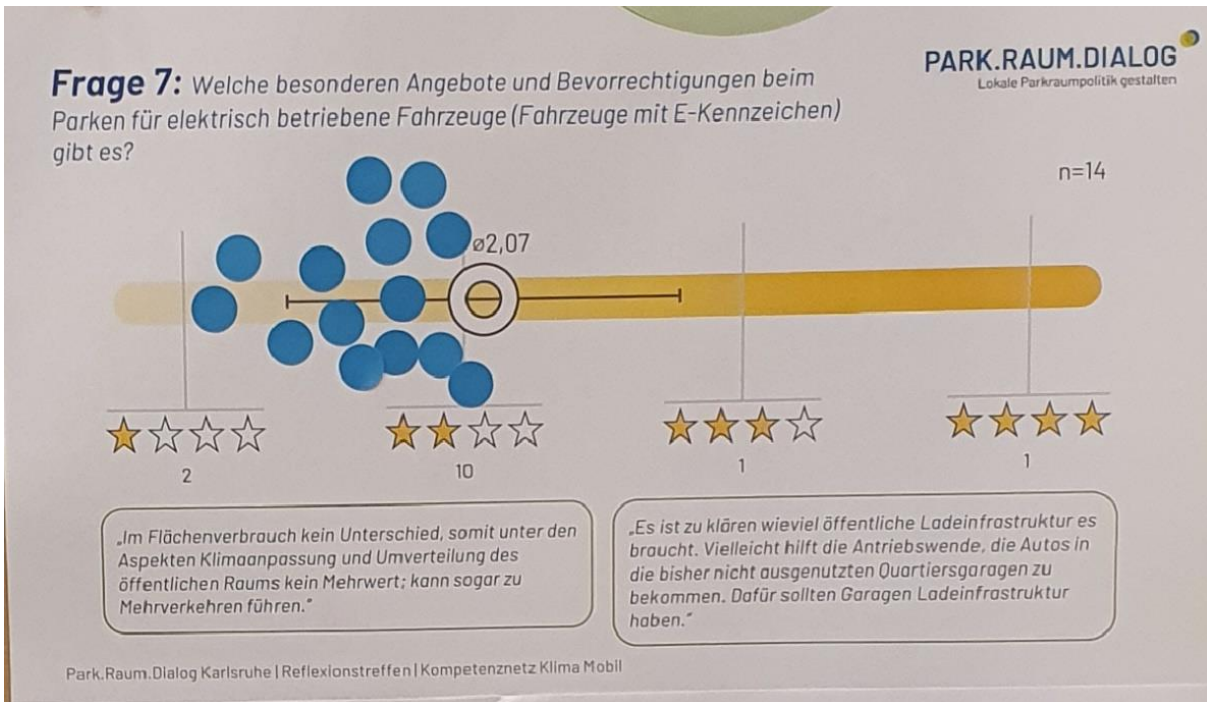


Abbildung 7: Neubewertung Frage 7 durch blaue Klebepunkte

Ideen und Vorschläge zu Frage 7	Ideenbewertung bezogen auf	
	Städtische Belange	Klimaschutz im Verkehr
Im öffentlichen Raum nur Schnellladen		●●●●
Langsames Laden wird forciert → Ausbau der öffentl. Ladeinfrastruktur	●	●●●●●●●● ●●
Während des Ladens ist das Parken kostenfrei		●●●●●●●● ●●
Sicherstellung des Umschlags durch Begrenzung der Höchst“park“dauer: AC-Laden = 4 Stunden zwischen 8 und 22 Uhr, (DC-Laden = 2 Stunden zwischen 8 und 22 Uhr)	●	●●

Frage 8: Wie effektiv ist die Kontrolle von Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum (z. B. Parkschein, Parkscheibe) sowie die Kontrolle von Falschparken (z. B. Parken in Kreuzungsbereichen, auf dem Gehweg, im Halteverbot etc.) Ihrer Einschätzung nach? (Durchschnittliche Antwort 2,41)

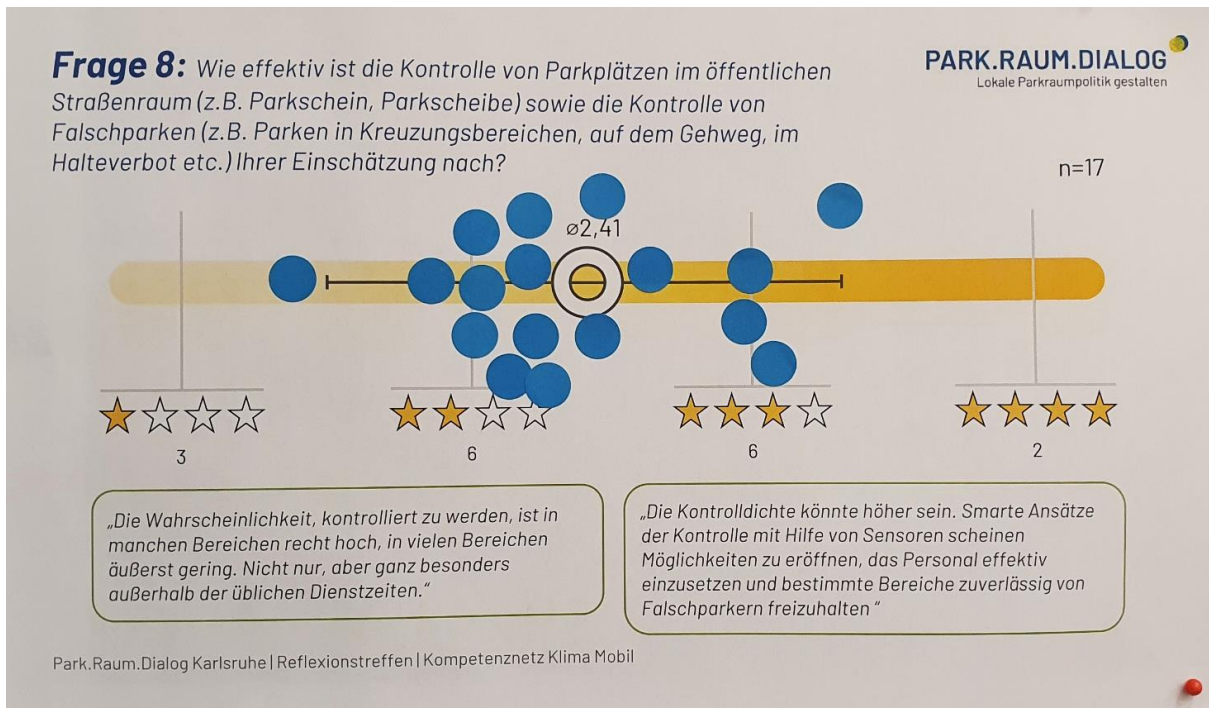


Abbildung 8: Neubewertung Frage 8 durch blaue Klebepunkte

Ideen und Vorschläge zu Frage 8	Ideenbewertung bezogen auf	
	Städtische Belange	Klimaschutz im Verkehr
Abstellen von E-Scootern ordnen, insbesondere in der Innenstadt	●●●●●● ●●	●●●
Abstellflächen für E-Scooter definieren, wo verpflichtend abgestellt werden muss		
Dauerhaftes Parken von Wohnmobilen begrenzen	●●●●	
Werbeanhänger kontrollieren → Nehmen Anwohner:innen die Plätze weg	●	
Unterschiedlicher Kontrolldruck auf bewirtschafteter vs unbewirtschafteter Fläche (Innenstadt vs Radgebiete)		
Sensorische Erkennung der Belegung von Ladezonen und Behindertenparkplätzen		
Scanfahrzeuge könnten Parkraum kontrollieren, wenn möglich		
Polizei sollte gegen Falschparken vorgehen bspw. bei Gefährdung / Behinderung		
Kontrollen auch in den Abend- und Nachtstunden sicherstellen sowie am Wochenende	●●●●●● ●●	

Ideen und Vorschläge zu Frage 8	Ideenbewertung bezogen auf	
	Städtische Belange	Klimaschutz im Verkehr
Frage: „Rentieren“ sich zusätzliche Kontrollierer:innen bspw. durch zusätzliche Bußgelder		
Ist Abschleppen verhältnismäßig (Gefahr von Prozessen)?		
Falschparken in der Innenstadt (Ausgehzeiten, Ausgehviertel) wird zu wenig verfolgt → keine Wirkung	● ● ●	
An Falschparker-Hot-Spots (einzelne Stellen) wirksam bekämpfen (einzelne Falschparkende auf speziellen Stellen z.B. Radweg)		
Zweckbestimmte Parkplätze stärker kontrollieren (Lieferzonen, Behindertenparkplätze, Carsharing)	● ● ●	
Kontrollkräfte-Job attraktiver machen z.B. bessere Bezahlung	●	

Dokumentation Aktionstreffen

Das Aktionstreffen baut inhaltlich auf den Diskussionsergebnissen des Reflexionstreffens auf. Die Auditoren des Kompetenznetz werteten die Ergebnisse des Reflexionstreffens aus und erstellten auf dieser Basis weitergehende Maßnahmenvorschläge, die die Themenfelder in Clustern zusammenfassen. Diese betreffen die Themen:

1. Stadtweites, integriertes Parkraummanagement-Konzept
2. Klimafreundliche Mobilität unterstützen
3. Parkraumkontrolle verbessern
4. Liefer- und gewerbliche Verkehre
5. Kommunikation

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind dabei noch nicht auf Umsetzbarkeit geprüft, wie Straßenbaulast, Flächenverfügbarkeit, Mittelbedarf, straßenverkehrsrechtliche Möglichkeiten usw. Die Qualität und der Innovationsgrad der Maßnahmenvorschläge spiegelt die Kleingruppendiskussionen der verschiedenen Stationen im Reflexionstreffen sowie die Freitext-Anmerkungen der Online-Befragung wider. Sie bilden den Ausgangspunkt für eine weitere Bearbeitung des Themas nach Abschluss des Park.Raum.Dialogs in Karlsruhe.

Die Maßnahmenvorschläge wurden im Aktionstreffen dem Stakeholderkreis vorgestellt und bilden die Grundlage für die Diskussionen der Stakeholder. Zur Unterstützung strukturierter Diskussionen wurde das Mittel der *Projekt-Canvas-Boards* verwendet. Dieses visuelle Hilfsmittel aus dem Projektmanagement wurde an Pinnwänden befestigt und dient dazu, komplexe Themen für heterogene Gruppen greifbar zu machen. Die Diskussionsteilnehmer:innen konnten sich so zu verschiedenen Fragen innerhalb der Themen austauschen. Die Projekt-Canvas-Boards enthielten Felder zu Beschreibung, Ideen und Vorschlägen, Zweck und Ziele, Maßnahmen, Team, Ressourcen, Prioritäten, Chancen und Risiken und dem Zeithorizont. Die Ergebnisse, aber auch offene Punkte oder Vorschläge wurden auf Moderationskarten notiert und im entsprechenden Feld angebracht. Im Weiteren werden die Diskussionen dokumentiert. Die tatsächliche Umsetzung einzelner Vorschläge oder Maßnahmen bedarf noch weiterer Prüfungen und Zuweisung von Ressourcen. Im Zentrum steht hier die Identifikation von Anknüpfungspunkten für weitere Bearbeitung und die spätere Umsetzung. Die eingebrachten Vorschläge spiegeln die vielfältigen Perspektiven der Teilnehmenden wider, auch wenn nicht alle mit den Zuständigkeiten oder Abläufen in der Stadtverwaltung vertraut sind.

Nach den Diskussionsrunden waren die Teilnehmenden eingeladen zu bewerten, wie wichtig sie die einzelnen Maßnahmen finden. Dazu sollten sowohl die Wichtigkeit allgemein für die Stadt Karlsruhe als auch für den Klimaschutz im Besonderen bewertet werden. Die Bewertung wurde mit farbigen Klebepunkten vorgenommen. Je Teilnehmer:in konnten drei gelbe Klebepunkte (●) sowie drei grüne Klebepunkte (●) verteilt werden. Die gelben Punkte bezogen sich dabei auf Karlsruhe und die grünen Klebepunkte auf den Klimaschutz.

Maßnahmenvorschlag 1: Stadtweites, integriertes Parkraummanagementkonzept

Inhalte der Maßnahmenvorschläge

Ein stadtweites, integriertes Parkraummanagementkonzept soll – auch im Sinne des Klimaschutzes – das Parken aus dem Straßenraum in Tiefgaragen oder Parkhäuser verlagern, freiwerdende Flächen umnutzen, Parksuchverkehr reduzieren und die Verkehrsmittelwahl beeinflussen sowie die Auslastung der Parkflächen und die Nutzergruppen untersuchen. Dieses Konzept soll stadtweit die Parkflächen erheben, konsistent sein sowie mit örtlich geeigneten Maßnahmen arbeiten. Die Finanzierung von Quartiersgaragen ist im Einzelfall zu prüfen und dafür sollen passende Nutzungskonzepte und zielführende Parkregeln in deren Umfeld erarbeitet werden. Das

Bewohnerparken soll ausgeweitet und Lösungen wie das *Landauer Modell*¹ sollen geprüft werden, wobei auch Verlagerungen des Parkens in Nachbarquartiere berücksichtigt werden sollen. Parkgebühren sollen dynamisiert werden, um allgemeine Preisentwicklungen zu berücksichtigen.

Diskussion der Stakeholder



Abbildung 9: Projekt-Canvas „Stadtweites, integriertes Parkraummanagementkonzept“

Das Parkraummanagementkonzept soll eine flächendeckende Regelung des Parkens anstreben. Es soll darauf abzielen, dem Klimaschutz und der Klimaanpassung gerecht zu werden, nachhaltige Verkehre zu stärken und eine hohe Lebensqualität sicherzustellen. Die Zahl der Kraftfahrzeuge im öffentlichen Raum soll reduziert und die Auslastung privater Stellplätze soll verbessert werden. Gleichzeitig soll die Verkehrssicherheit verbessert werden, wenn Sichtbeziehungen frei bleiben. Besondere Chancen liegen hier in den Änderungen der Straßenverkehrsordnung und des Straßenverkehrsgesetzes. Dabei sollen Angebote und Restriktionen miteinander verknüpft werden. Als notwendig wurde die Analyse von Parkdruck, Fremdparkern und Verdrängungseffekten gesehen. Zusätzlich wurde der Vorschlag einer „Guerilla-Parkraumerhebung“ gemacht. Hier ist die Erhebung privater Stellplätze durch Nicht-Fachleute gemeint, die ehrenamtlich zuarbeiten.

Das Parkraummanagementkonzept soll die Ausweitung von Bewohnerparkzonen in der Kernstadt berücksichtigen, und generell lokal passende Lösungen finden. Das Parkraumangebot sowohl öffentlicher Parkflächen, als auch privater Stellplätze soll erhoben werden sowie die Nachfrage, wann und von wem Parkraum nachgefragt wird. Dabei wurde auch vorgeschlagen, dass Garagen auf Leerstand hin kontrolliert werden sollten. Parkgebühren sollten unter Beachtung sozialer Belastungen dynamisiert werden, ein passender Index muss noch bestimmt werden. Im Parkraummanagementkonzept soll auch P+R mit berücksichtigt werden, Parkplätze sollen für Pendler:innen freigehalten werden und für Kund:innen des KVV soll das Parken kostenlos sein. Es wurde

¹ Das *Landauer Modell* verzichtet auf klassisches Bewohnerparken mit Bewohnerparkausweisen und setzt stattdessen auf eine einheitliche Parkraumbewirtschaftung für alle Nutzergruppen. Hier werden Dauerparkscheine verwendet, die von allen Interessenten erworben werden können.

gefordert, dass Parkplätze für Menschen mit Behinderung erhalten bleiben müssen und diese an ein System angekoppelt werden sollen, um Informationen bereitzustellen, welche frei oder belegt sind.

Hinsichtlich Quartiersgaragen wird das Risiko gesehen, dass sie nicht genutzt werden. Daher sollten Regelungen gefunden werden, die dazu führen, dass Fahrzeuge grundsätzlich dort eingestellt werden, um die Auslastung und Kostendeckung sicherzustellen. Weiterhin wurden allgemein sichere Parkbauten gefordert, die sauber, gut beleuchtet und durch Videokameras überwacht werden.

Die Umsetzungsverantwortung wird bei der Verwaltung der Stadt Karlsruhe und der VBK/KVV gesehen. Beteiligt werden sollten der Gemeinderat, sowie die Arbeitsgemeinschaft Karlsruher Bürgervereine (AKB), ADFC, ADAC, Gewerbe, Handel, Handwerk, IHK, Lieferdienste, Interessengemeinschaften.

Allgemein sieht man beim Parkraummanagementkonzept eine hohe Priorität mit der Notwendigkeit einer regelmäßigen Revision. Als kurzfristige Maßnahme wurde eine Satzungsänderung für die Dynamisierung von Parkgebühren vorgeschlagen. Mittelfristig sollen vorhandene Ressourcen wie private Stellplätze und Garagen genutzt werden, sowie die Bereitschaft zum Parken in Garagen ermittelt werden. Ebenso wurde in der Diskussion vorgeschlagen, dass beim Umbau oder der Einführung von Radstreifen Bewohnerparken eingeführt werden soll.

Aufgeworfen wurde die Frage, ob Bevorrechtigungen für E-Autos beim Laden zu mehr E-Auto-Besitz und zu einer Steigerung des Autoverkehrs führen würde.

Bewertung

In der Punkte-Bewertung durch die Stakeholder sehen diese eine hohe Bedeutung des Parkraummanagementkonzepts. Insgesamt wurden die meisten Punkte allgemein für das Thema vergeben. Sechs gelbe Klebepunkte bewerteten das Thema als bedeutsam für Karlsruhe und 13 Klebepunkte sprechen für eine hohe Bedeutung für den Klimaschutz. Zusätzlich wurden noch folgende Einzelmaßnahmen bewertet:

Maßnahmenvorschlag 1: Stadtweites, integriertes Parkraummanagementkonzept – Bewertung vorgeschlagener Einzelmaßnahmen	Bedeutung für	
	Karlsruhe	Klimaschutz
Bewertung des Themenfeldes allgemein		
Anzahl Kfz im öffentlichen Raum reduzieren		
Bessere Auslastung privater Stellplätze		
Regeln für Quartiersgaragen müssen zur vorrangigen Nutzung führen		
Sichere und saubere Parkbauten mit Videoüberwachung		
Ermittlung von öffentlichem Parkraum und Nachfrage		
Ausweiten von Bewohnerparken in der Kernstadt		
Reduzieren von Parksuchverkehr		

Maßnahmenvorschlag 2: Klimafreundliche Mobilität unterstützen

Inhalte der Maßnahmenvorschläge

Ein wesentlicher Hebel zur Reduktion der Parkraumnachfrage ist die Stärkung von Alternativen zum motorisierten Individualverkehr. Basierend auf den Ergebnissen des Reflexionstreffens werden verschiedene Maßnahmen vorgeschlagen. Verbesserungen des Radparkens in Wohngebieten und der Innenstadt: Dazu gehören mehr und auch überdachte Abstellanlagen, Mikroparkhäuser in leerstehenden Gebäuden sowie Radservicepunkte zur Selbsthilfe. Für ein geordnetes Abstellen von E-Scootern sollen eigene Flächen geschaffen werden, jedoch nicht auf Gehwegen oder Grünflächen, sondern bei Bedarf auf umgewandelten Parkständen. Im Bereich der Elektromobilität wurde erwähnt, dass Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge so vorgesehen werden sollten, dass schnelles Laden im Straßenraum ohne Parkgebühren möglich ist, während langsames Laden außerhalb des öffentlichen Straßenraums stattfindet.

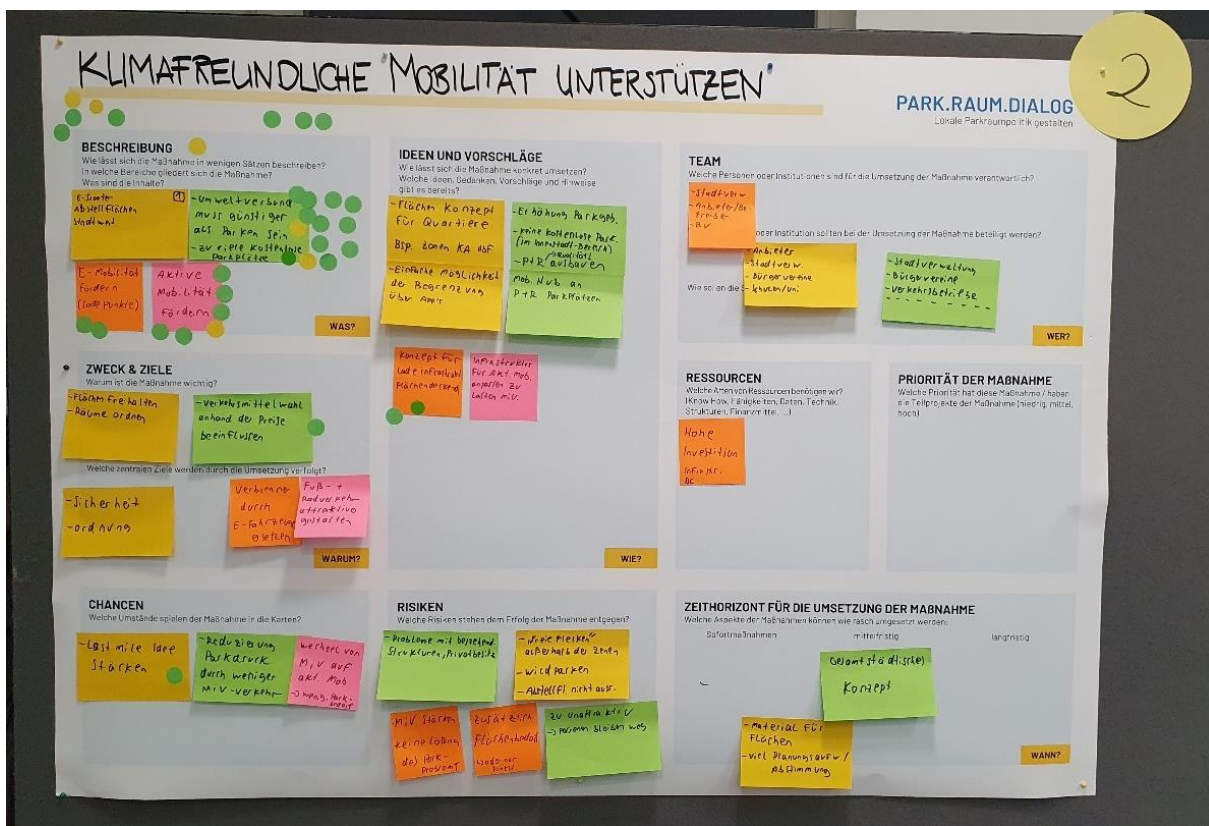


Abbildung 10: Projekt-Canvas "Klimafreundliche Mobilität unterstützen"

Diskussion der Stakeholder

In der Diskussion wurden mehrere Ziele identifiziert. Es sollen Flächen freigehalten, Räume geordnet, und die Sicherheit und Ordnung verbessert werden. Weiterhin soll aktive Mobilität gefördert, und Fuß- und Radverkehr attraktiver gestaltet werden. Ebenso wurde vorgeschlagen, Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor durch E-Fahrzeuge zu ersetzen. Angemerkt wurde, dass es zu viele kostenlose Parkplätze gibt.

Chancen werden im Wechsel von motorisiertem Individualverkehr auf aktive Mobilität gesehen und damit in der Reduzierung von Parkdruck durch weniger Kfz-Verkehr. Im Bereich der Paketdienste könnte die Last-Mile Idee gestärkt werden, was bedeutet, dass weniger Paketfahrzeuge unterwegs wären und stattdessen zum Beispiel Lieferfahräder. Als Risiken werden bestehende Strukturen, Privatbesitz, Wildparken (Falschparken), freie Flächen außerhalb der Zone 1 sowie nicht ausreichende Abstellflächen gesehen. Es wird angenommen, dass die

Maßnahmen als unattraktiv wahrgenommen werden und Personen (Kund:innen, Besucher:innen) fernbleiben. Eine alleinige Umstellung auf E-Mobilität würde den Fahrzeugverkehr stärken und die Parkprobleme würden nicht gelöst werden. Zusätzlicher Flächenbedarf wird bei Ladeinfrastruktur gesehen.

Zur Umsetzung wurden verschiedene Ideen und Vorschläge erarbeitet. Ein Flächenkonzept für Quartiere soll erstellt werden. Die Parkgebühren sollen erhöht werden und im Innenstadtbereich sollte es keine kostenlosen Parkplätze geben. Es wurde diskutiert, die Verkehrsmittelwahl durch passende Preise zu beeinflussen, sodass der Umweltverbund günstiger als das Parken ist. Zur Förderung aktiver Mobilität wurde vorgeschlagen, Rad- und Fußverkehr attraktiver zu gestalten und die Infrastruktur dafür anzupassen und das auch zu Lasten des Autoverkehrs. Die E-Mobilität soll gefördert werden und flächendeckendes Konzept für die Ladeinfrastruktur erarbeitet werden. Weiterhin soll das P+R-Angebot ausgebaut und qualitativ verbessert sowie die P+R-Parkplätze mit Mobilitäts-Hubs ausgestattet werden. Für E-Scooter sollen stadtweit Flächen zum Abstellen ausgewiesen werden, wenn städtebauliche Strukturen dies erfordern.

Für die Umsetzung sehen die Diskussionsteilnehmer:innen die Stadtverwaltung, Anbieter und Betreiber vom P+R-Parkplätzen, Ladeinfrastruktur, E-Scootern usw. sowie Bürgervereine verantwortlich. Beteiligt werden sollten die Stadtverwaltung, Bürgervereine, Ladeinfrastruktur, E-Scootern usw., Schulen, Universitäten sowie Verkehrsbetriebe.

Für die Umsetzung wird für Investitionen in Infrastruktur ein hoher Ressourcenbedarf gesehen, sowie großer Planungs- und Abstimmungsaufwand. Es wird ein mittelfristiger Zeithorizont für die Umsetzung des Parkraummanagementkonzepts gesehen.

Bewertung

Die Punkte-Bewertung durch die Stakeholder bezieht sich weniger auf das Themenfeld allgemein. Insgesamt wurde die Bedeutsamkeit für Karlsruhe mit drei gelben Klebepunkten bewertet, die Bedeutsamkeit für den Klimaschutz für den Klimaschutz wurde mit sechs Klebepunkten bewertet. Einzelmaßnahmen wurden wie in der Tabelle dargestellt bewertet:

Maßnahmenvorschlag 2: Klimafreundliche Mobilität unterstützen - Bewertung vorgeschlagener Einzelmaßnahmen	Bedeutung für	
	Karlsruhe	Klimaschutz
Bewertung des Themenfeldes allgemein	● ● ●	● ● ● ● ● ● ●
Umweltverbund muss günstiger als Parken sein zu viele kostenlose Parkplätze	● ●	● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●
E-Mobilität fördern		● ●
Aktive Mobilität fördern	●	● ● ● ● ● ●
Verkehrsmittelwahl anhand der Preise beeinflussen		●
Last- Mile Idee stärken		●
Konzept für Ladeinfrastruktur flächendeckend		● ●

Maßnahmenvorschlag 3: Parkraumkontrolle verbessern

Inhalte der Maßnahmenvorschläge

Regelungen des Parkens wirken erst durch effektive Kontrolle und Sanktionierung. Sollte zusätzliches Personal durch Mehreinnahmen aus Ordnungswidrigkeitsverfahren gegenfinanziert werden können, können räumliche und zeitliche Schwerpunktkontrollen durchgeführt werden. Die Landespolizei sollte bei besonders schwerwiegendem Falschparken den Gemeindevollzugsdienst (GVD) informieren, um Maßnahmen zu veranlassen. Sensoren an besonders relevanten Stellen können automatisch eine Meldung an den GVD veranlassen und Kontrollpersonal aufmerksam machen. Eine mehrstufige Kommunikationskampagne hilft, über die Gefahren des Falschparkens und die Kontroll- und Sanktionsstrategie aufzuklären. Die Parkraumkontrolle kann durch den Einsatz von Scan-Fahrzeugen deutlich effizienter gestaltet werden. Damit kann die wirksame Ausweitung eines stadtweiten, integrierten Parkraummanagementkonzepts sichergestellt werden.



Abbildung 11: Projekt-Canvas "Parkkontrolle verbessern"

Diskussion der Stakeholder

In der Diskussion wurde als Ziel in der Ausweitung und Standardisierung der Parkraumkontrolle die Sicherung der Rechtsstaatlichkeit gesehen und die Sicherung der Zweckbestimmung wie zum Beispiel Parkstände für Menschen mit Behinderungen. Ebenfalls sollen Radwege verstärkt kontrolliert werden.

Als Chancen wurden folgende Aspekte gesammelt: Steigerung der Verkehrssicherheit, das Fehlverhalten ist den Verkehrsteilnehmenden oft bewusst. Eine bessere Auslastung bestehender Parkhäuser wird gesehen und dass das „erwischt werden“ teurer als die Parkgebühren sein sollen. Als Risiko wurde lediglich der Datenschutz genannt.

Auf dem Canvas-Board wurden viele unterschiedliche Ideen zur Verbesserung der Parkkontrolle gesammelt. Dazu gehört der Ausbau der digitalen Parkkontrolle, die Unterstützung durch künstliche Intelligenz (KI), Sensoren, flächige Verwendung von Kameras, auch Wärmebildkameras. Auch wurde vorgeschlagen, die Technik der Scan-Fahrzeuge in vorhandene Fahrzeuge, wie Busse, zu integrieren. Transponder sollen als Parkberechtigungen dienen. Eine stärkere Kontrolle der Gehwegbreiten und von Sichtfeldern an Kreuzungen soll auch umgesetzt

werden. Dazu soll bereits in der Planung das Falschparken verhindert werden. Im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit wurden Kampagnen auf allen Medien sowie dem Mobilitätsportal vorgeschlagen, die erläutern was erlaubt ist und was nicht. Gleichzeitig soll eine gesellschaftliche Aufwertung der „Politessen-Arbeit“ erreicht werden.

In der Umsetzungsverantwortung wird seitens der Diskussionsteilnehmer:innen das Ordnungsamt, Tiefbauamt und die Ordnungsbehörden gesehen. Die Landespolizei sollte in die Pflicht genommen und die Sensibilität erhöht werden. Vom Gemeinderat müssen die notwendigen Ressourcen und Mittel zur Verfügung gestellt werden.







Als Ressourcen werden Personal zur Planung und Umsetzung der Kontrollen genannt. Darüber hinaus bedarf es einer digitalen Datengrundlage für die Umsetzung der digitalen Parkraumkontrolle. Der Straßenraum ist dabei bereits digitalisiert, der Parkraum nicht. Darüber hinaus werden finanzielle Mittel bspw. für externe Dienstleistungsunternehmen (spezialisierte Firmen) benötigt, die den Parkraum digitalisieren und ein Scan-Car zur Verfügung stellen.

Die Priorität der Maßnahme wird grundsätzlich als hoch bewertet. Durch die bereits laufenden Maßnahmen im Themenfeld gibt es allerdings auch die Einschätzung, dass das Thema eine geringe Priorität hat. Darüber hinaus gibt es die Anmerkung, dass vor der vollständigen Digitalisierung des Parkraums viele Ideen nicht umgesetzt werden können.

Als Sofortmaßnahme werden klassische Kontrollen in Kombination mit Kontrollen in Linienbussen integrierten Kameras gesehen. Mittelfristig sollen in drei bis fünf Jahren kamera-basierte Parkraumkontrollen umgesetzt werden, was langfristig zur stadtweiten digitalen Parkraumkontrolle führen soll.

Bewertung

Insgesamt wird das Themenfeld der Parkkontrolle als bedeutsam für Karlsruhe angesehen. Hier wurden insgesamt acht gelbe Punkte vergeben. Für den Klimaschutz wurde das Thema im Allgemeinen nicht als wichtig angesehen, hier gab es keine grünen Punkte. Einzelmaßnahmen wurden wie folgt bewertet:

Maßnahmenvorschlag 3: Parkraumkontrolle verbessern – Bewertung vorgeschlagener Einzelmaßnahmen	Bedeutung für	
	Karlsruhe	Klimaschutz
Bewertung des Themenfeldes allgemein		
Verstärkte Kontrolle Radwege		
Digitale Kontrolle ausbauen		
Scan-Car in bestehende Fahrzeuge (z. B. Bus) integrieren		
Gesellschaftliche Aufwertung Politessenarbeit → Kampagne		
Digitale Datengrundlage Parkraum + Belegung fehlt		

Maßnahmen-Vorschlag 4: Liefer- und gewerbliche Verkehre

Inhalte des Maßnahmenvorschlages

Falsch abgestellte Fahrzeuge zum Beispiel von Paketdiensten, Handwerkern oder Pflegediensten sind problematisch für den Fuß- und Radverkehr. Es gilt daher, flexible und verträgliche Lösungen zu finden, die Bestandteil des integrierten stadtweiten Parkraummanagement-Konzeptes sein müssen. Die Novelle der StVO von 2024 bietet zwar für das Be- und Entladen Lösungen an, die jedoch nicht für Handwerk oder Pflege geeignet sind. In Bonn läuft derzeit ein Pilotprojekt, das Wirtschaftsparkplätze untersucht, die tagsüber nur von gewerblichem Verkehr benutzt werden dürfen. Die Ergebnisse des Politversuches sollten auf Umsetzbarkeit untersucht werden. Darüber hinaus ist ein regelmäßiger Austausch der Stadtverwaltung mit wirtschaftlichen Akteuren sinnvoll, um regelmäßig nachsteuern oder Alternativen besprechen zu können.

The image shows a project canvas titled "LIEFER- UND GWERBLICHE VERKEHRE" (Delivery and Commercial Traffic) under the heading "PARK.RAUM.DIALOG". The canvas is divided into several sections, each with a specific question and handwritten notes on sticky papers:

- BESCHREIBUNG:** "Beschreiben Sie die Maßnahme in wenigen Sätzen...". Notes include "Austausch (Anlassbezogen) / Werkstatt" and "Für den Umgang Wirtschaft (Verkehr)".
- IDEEN UND VORSCHLÄGE:** "Wie lässt sich die Maßnahme konkret umsetzen?". Notes are clustered under "STADTWEIT" (e.g., "Austausch mit lokalen Akteuren...") and "INNEN-STADT" (e.g., "zeitliche Begrenzung der Lieferverkehr...").
- TEAM:** "Welche Person oder Institutionen sind für die Umsetzung der Maßnahme verantwortlich?". Notes include "Straßenverkehrsbehörde", "Wifo, StadtA", "IHK HWK", "KEP-Dienstleistungen", and "Pflege-dienste".
- RESSOURCEN:** "Welche Arten von Ressourcen benötigen wir?". Note: "keiner Personell".
- PRIORITÄT DER MAßNAHME:** "Welche Priorität hat diese Maßnahme?". Note: "WAS?".
- CHANCEN:** "Welche Umstände spielen der Maßnahme in die Karten?". Notes: "mehr Quartiere mit Parkraumbewirtschaftung" and "Parkraummanagementkonzept und gewerbliche Verkehre verknüpfen".
- RISIKEN:** "Welche Risiken stehen dem Erfolg der Maßnahme entgegen?". Notes: "Ladungen / Abfragen", "Missbrauch der Ladezonen wegen unzureichender Kontrolle", and "hoher zeitlicher Aufwand von KEP".
- ZEITHORIZONT FÜR DIE UMSETZUNG DER MAßNAHME:** "Welche Aspekte der Maßnahmen können wie rasch umgesetzt werden?". Notes: "Ladezonen anordnen und Zonen", "Wo sind Bereiche Lademaßnahmen...?", and "Lade-zonen-konzept in Bewohner-parkhaus".

Abbildung 12: Projekt-Canvas "Liefer- und gewerbliche Verkehre"

Diskussion der Stakeholder

Die Diskutierenden sehen in der Maßnahme die Ordnung, Privilegierung und Lenkung des Lieferverkehrs und die Förderung des Wirtschaftsverkehrs. Damit soll die Verkehrssicherheit - zum Beispiel an Kreuzungen - verbessert werden sowie Freiräume für andere Nutzungen geschaffen werden.

Chancen werden gesehen, wenn es mehr Quartiere mit Parkraumbewirtschaftung gibt, in denen der Handwerkerparkausweis nützlicher wird und wenn das Parkraummanagementkonzept mit gewerblichen Verkehren verknüpft wird. Als Risiken wurde fehlende Akzeptanz, der Missbrauch der Ladezonen durch Falschparker wegen unzureichender Kontrolle sowie Fehlverhalten der Kurier- und Expressdienste (KEP) aufgrund von hohem Zeitdruck gesehen.

Die Ideen und Vorschläge wurden in zwei Kategorien geclustert. Dabei geht es zum einen um Maßnahmen, die stadtweit umgesetzt werden können und zum anderen um Maßnahmen, die in der Innenstadt realisiert werden sollen. Als stadtweite Ideen wurde ein anlassbezogener Austausch mit Gewerbe und Handwerk vorgeschlagen.

Darüber hinaus wurde ein stadtweites „Ladezonen-Programm“ diskutiert. Eine weitere Maßnahme ist die Kommunikation des bestehenden Handwerkerparkausweises. Für Privatkund:innen könnte darüber hinaus die verstärkte Nutzung von Paketstationen zur Entlastung der Lieferverkehrs beitragen. In der Innenstadt liegt der Fokus auf einer zeitlichen Begrenzung der Lieferverkehre, die zwingend mit einer Kontrolle einhergehen muss. Darüber hinaus wurden für die Innenstadt Straßensperren wie zum Beispiel Poller diskutiert.

Die Federführung bei der Umsetzung der Maßnahmen wird bei der Straßenverkehrsbehörde in Zusammenarbeit mit dem Stadtplanungsamt und der Wirtschaftsförderung gesehen. Zur Umsetzungsbeteiligung wurden Quartierskonferenzen vorgeschlagen, an denen die IHK, die Handwerkskammer, KEP-Dienste und Pflegedienste teilnehmen sollen.

Als Ressourcen wurden eine sich kümmernde Person, personelle und finanzielle Ressourcen genannt.

Unter Sofortmaßnahmen wurde die Einrichtung von Lieferzonen „auf Zuruf“ sowie die verstärkte Kontrolle des Lieferzeitraums in der Innenstadt genannt. Mittelfristig sollen die Probleme und die Bedarfe für Lieferverkehre analysiert werden und fehlende Kapazitäten ermittelt werden. Daraus lässt sich anschließend ein Ladezonenkonzept in Bewohnerparkzonen ableiten.

Bewertung

Das Themenfeld zu Liefer- und gewerblichen Verkehren wurde allgemein mit vier gelben Punkten und damit als wichtig für die Stadt Karlsruhe und mit vier grünen Punkten und damit als wichtig für den Klimaschutz bewertet. und sechs grünen Punkten bewertet, wovon fünf grüne Punkte auf Projekt-Canvas-Ebene vergeben wurden. Einzelmaßnahmen wurden wie folgt bewertet:

Maßnahmen-Vorschlag 4: Liefer- und gewerbliche Verkehre – Bewertung vorgeschlagener Einzelmaßnahmen	Bedeutung für	
	Karlsruhe	Klimaschutz
Bewertung des Themenfeldes allgemein	●●●●	●●●●●●
„Ladezonenprogramm“ (stadtweit)		●
Packstationen für DHL etc. Privatkunden	●	

Maßnahmenvorschlag 5: Kommunikation

Inhalte des Maßnahmenvorschlages

Oft gibt es beim Thema Parken und Änderungen von Regelungen und Gebühren emotionale Diskussionen und Ablehnung. Eine Kommunikationsstrategie soll die Vorteile der Maßnahmen im Parkraummanagement aufzeigen. Dabei soll auch kommuniziert werden, wie das Parken möglich ist, welche Grundsätze im Parkraummanagement angewendet werden und wie das Parken anderen Maßnahmen nützlich ist. Ein Dienstleister sollte mit einer mehrjährigen Kommunikationsstrategie und deren Umsetzung beauftragt werden, der klare Kernbotschaften herausarbeitet. Diese müssen bei allen Maßnahmen im Bereich Parken immer wieder kommuniziert werden, um den Zusammenhang zu erklären. Der Stakeholderkreis des Park.Raum.Dialogs, könnte als strategisches Gremium verstetigt werden, welches sich jährlich konstruktiv über Lösungen austauscht.



Abbildung 13: Projekt-Canvas "Kommunikation"

Diskussion der Stakeholder

Mit der begleitenden Kommunikation sollen Bürger:innen für die Maßnahmen des Parkraummanagements sensibilisiert werden. In diesem Zusammenhang sollen Zielgruppen definiert werden und festgelegt werden, wer mit welcher Botschaft adressiert wird. Im Fokus soll dabei der eigene Handlungsspielraum der Bürger:innen stehen. Darüber hinaus soll nach dem Motto „Tu Gutes und sprich darüber“ gute Projekt in die Öffentlichkeit gebracht werden. Übergeordnet und als Verbindung kann eine große Kampagne mit kleinen Fortschritten aufgebaut werden.

Ziel der Kommunikation von Parkraummanagementmaßnahmen ist die Sensibilisierung für den Begriff des öffentlichen Raumes. Darüber hinaus soll auch der private Raum als Abstellmöglichkeit für den privaten Pkw platziert werden. Die Kommunikationsarbeit soll „Awareness“, also Bewusstsein und Rücksichtnahme fördern und zum Hinterfragen des eigenen Verhaltens beitragen. Weiterhin ist das Ziel, dass Politik, Stadtverwaltung und Bürgerschaft zusammenwirken.

Als Chancen werden gemeinsam mit dem gesamtstädtischen Parkraumkonzept, die Platzierung der gewonnenen Fläche als Mehrwert für alle, die Incentivierung des Mehrwerts durch Veränderung und die Verknüpfung der Maßnahmen mit Belangen des Einzelhandels und des ÖPNVs gesehen. Als Risiken werden die Sensibilität des Themas genannt, so dass auch Widerstand auch bei der Politik adressiert wird. Darüber hinaus ist Parken ein emotionales Thema, so dass oftmals mit „gefühlten Wahrheiten“ argumentiert wird. Ein weiteres Risiko wird in der Diskussion in der Priorisierung der Inhalte hinsichtlich Zielgruppe oder Thema gesehen. Angemerkt wurde noch, dass alle Medien und Zielgruppen angesprochen werden sollen und dass das Thema erlebbar, durch Kampagnenarbeit und Aktionen vor Ort, gemacht werden soll.

Es wurden eine Vielzahl von Einzelschlägen zu Maßnahmen und Inhalten zusammengetragen. Grundsätzlich sollte die Kommunikationsarbeit groß gedacht werden und Gemeinsamkeiten in den Vordergrund gestellt werden.

Es solle eine klare und umfassende Kommunikation sein, die nicht auf Verzicht oder Mobilitätseinschränkungen abhebt, sondern Alternativen stärkt. Dabei sollen alle Verkehrsteilnehmenden zum Beispiel mit Testimonials für verschiedene Zielgruppen, angesprochen werden und die Gründe für notwendige Veränderungen dargelegt werden. Die Kommunikationskampagne soll niederschwellig am Alltag der Menschen anknüpfen. Anknüpfungspunkte für Kampagnen werden in den Bereichen Einkauf, Wohnen und Arbeit vorgeschlagen. Hier soll als Botschaft platziert werden, dass das private Auto im privaten Raum abgestellt werden soll. Wichtig ist eine frühzeitige Kontinuität im Mitnehmen der Bürger. Alternativen können erlebbar gemacht werden mit Aktionen oder Parklets. Angemerkt wurde, dass der Mehrwert kurz- und langfristig messbar sein muss. Bei der Kontrolle neuer Regelung könnte in der Anfangszeit eine „freundliche Verwarnung“ eingesetzt werden.

Federführend in der Umsetzung der Kommunikationsarbeit wird die Stadtverwaltung gemeinsam mit Polizei und Ordnungsdiensten gesehen. An der Umsetzung beteiligt werden sollte ein begleitendes Gremium in dem die Stadtverwaltung, Verbände wie zum Beispiel der ADAC und kritische Verbände eingebunden werden soll.

Als Ressourcen wird die Notwendigkeit einer qualitativ hochwertigen Agenturleistung und externer Betreuung gesehen sowie Personal in der Verwaltung. Die Priorität der Maßnahme wird als hoch eingeschätzt, da die Kommunikationsarbeit den Schlüssel zur Akzeptanz der Parkraummanagementmaßnahmen darstellt.

Beim Zeithorizont der Maßnahme wurde angemerkt, dass die Kommunikationsarbeit das Parkraummanagement begleiten soll. Kurzfristig sollen dabei Erfolge nach dem Motto „Tu gutes und sprich darüber“ gefeiert werden. Die Ergebnisse der Kommunikationsarbeit sollten dabei eher mittel- und langfristig gedacht werden.

Bewertung

Das Themenfeld Kommunikation wurde als sehr wichtig für die Stadt Karlsruhe angesehen, die Diskussionsteilnehmer:innen vergaben 13 gelbe Punkt und für den Klimaschutz drei grüne Punkte. Einzelne Vorschläge wurden nicht bewertet.

Maßnahmenvorschlag 5: Kommunikation – Bewertung vorgeschlagener Einzelmaßnahmen	Bedeutung für	
	Karlsruhe	Klimaschutz
Bewertung des Themenfeldes allgemein		

Empfehlungen

Empfehlungen für Maßnahmenvorschlag 1: Stadtweites, integriertes Parkraummanagementkonzept

Das integrierte, stadtweite Parkraummanagementkonzept stellt den großen Rahmen dar, das für sich ein Teil eines stadtweiten Mobilitätskonzeptes sein sollte. Das Parken ist ein wichtiger Hebel, um die Mobilität und damit den Klimaschutz im Einflussbereich einer Kommune zu lenken. Es soll dazu dienen den ruhenden Verkehr aus dem öffentlichen Raum in zentralisierte Parkierungseinrichtungen zu verlagern. Damit wird direkt in die Flächenverteilung des öffentlichen Raumes eingegriffen und gesteuert, welche Flächen für Fuß- und Radverkehr, öffentlichen Verkehr sowie fließenden und ruhenden Verkehr zur Verfügung stehen. Dadurch reduziert sich sowohl die Kfz-Nutzung als auch der Kfz-Besitz. Auch die Flächenverfügbarkeit für Klimaanpassungsmaßnahmen, für Grünflächen oder Versickerungsflächen für Starkregen lässt sich damit beeinflussen.

Ein solches Parkraummanagementkonzept ist ein umfangreiches Planwerk, das in der Regel Dienstleister ausarbeiten. Dieses muss einerseits das Parkraumangebot erheben, soweit möglich auch im privaten Raum, auch um zu erfassen, ob für entfallene Parkstände Ersatz notwendig ist. Die Ausgestaltung des Konzeptes und der Regeln im städtischen Raum soll dabei in sich konsistent und logisch sein. Es darf keine Geheimtipps oder Schlupflöcher mehr geben, die die Maßnahmen konterkarieren, wie einzelne unbewirtschaftete Parkstände, die Parksuchverkehr auslösen. Dazu sollen auch Potenziale wie Supermarktparkplätze berücksichtigt werden. Andererseits müssen gegenseitige Auswirkungen bei Veränderungen des Parkraumes berücksichtigt werden: Einführung von Bewohnerparken in einem Quartier führt häufig zu verlagertem Parkdruck in Nachbarquartiere. Darüber hinaus sollen auch Pendlerbewegungen berücksichtigt werden.

Förderhinweis Konzeptionen und Personal

Das Land Baden-Württemberg fördert Parkraumkonzepte oder Erhebungen der Parkraumauslastung mit 50 Prozent der förderfähigen Kosten; Parkraumkonzepte werden bis 31.12.2025 (Auftragseingang) mit 75 Prozent der förderfähigen Kosten gefördert. Parkraumkonzepte können dabei auch die Erhebung des Parkraumes enthalten. Beteiligungs- und Kommunikationsmaßnahmen müssen in den Konzepten enthalten sein.

Die Aufgaben, die mit einer integrierten, stadtweiten Parkraumkonzeption verbunden sind, werden wahrscheinlich nur schwer mit dem vorhandenen Personal umsetzbar sein. Daher gibt es vom Land eine Personalstellenförderung zur Einstellung von zusätzlichem Personal. Damit soll die Entwicklung und Schaffung von klimafreundlichen Parkraumkonzepten sowie die Verbesserung von Parkraumüberwachungsmaßnahmen koordiniert werden. Dazu gehören u.a. eine Bestandsaufnahme und Analyse der Parknachfrage und Entwicklung geeigneter Parkraumkonzepte mit konkreten Zielen und wirksamen Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens und Erleichterung des Umstiegs auf umweltfreundliche Verkehrsmittel. Diese Personen können auch weitere Themen betreuen, wie Carsharing, Mobilitätsstationen, Ladeinfrastruktur, Fußverkehr oder Schulwege.

Mehr Informationen unter

<https://rp.baden-wuerttemberg.de/themen/wirtschaft/foerderungen/fb88/foerderung-qualifizierter-fachkonzepte/>

<https://www.kea-bw.de/foerderdatenbank/detail/personalstellenfoerderung-nachhaltige-mobilitaet>

Die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen müssen im Parkraummanagementkonzept berücksichtigt werden. Sie benötigen entsprechend ausreichend und leicht zu erreichende und leicht zu nutzende Parkplätze. Zusätzlich ist es sinnvoll, diese Parkflächen und ihre Auslastung elektronisch zu erfassen und die Informationen allgemein zur Verfügung stellen, damit freie Parkstände direkt angefahren werden können.

Die im Folgenden aufgeführten Maßnahmen sollten im Konzept enthalten sein, können aber bereits begonnen und später im Konzept integriert werden:

Ausweitung der Bewohnerparkzonen

Das Bewohnerparken sollten ausgeweitet werden, denn durch passende Regeln des Bewohnerparkens lässt sich das Parken so ordnen, dass Bewohner:innen von Quartieren mit Parkraumangel und ohne eigene Stellplätze Parkraum zur Verfügung steht. Der Parkraum als begrenzte Ressource wird dadurch aktiv gemanagt und es lässt sich damit erreichen, dass private Stellplätze wieder mehr genutzt werden. Zusätzlich hat das auch Einfluss auf den Autobesitz und Angebote des ÖPNV, Radfahren oder Carsharing werden dadurch attraktiver.

Es wird empfohlen, durch einen entsprechenden Gemeinderatsbeschluss Handlungsfreiheit und finanzielle Mittel für die Verwaltung bei der Ausweisung und dem Managen der Bewohnerparkzonen zu bekommen. Es soll damit erreicht werden, das laufende Geschäft der Verwaltung unnötigen politischen Diskussionen zu entziehen, die entsprechende Ressourcen binden. Dabei muss nicht befürchtet werden, dass es zu willkürlichen Anwendungen kommt, da das Grundprinzip der Verhältnismäßigkeit stets anzuwenden ist, es einen grundsätzlichen Beschluss gibt und im Zweifelsfall Anordnungen gerichtlich geprüft werden.

Ausweise für das Bewohnerparken kosten in Karlsruhe derzeit 180 Euro pro Jahr. Auf Dauer ist davon auszugehen, dass der Preis allein seine Steuerungswirkung verlieren wird, auch wenn Karlsruhe im landesweiten Vergleich ein relativ hohes Preisniveau hat. Die Modalitäten zum Erhalt des Bewohnerparkausweises sollten daher mit höheren Hürden versehen werden, auch um das Privileg zu untermauern, dass die Bevorrechtigung von Bewohner:innen beim Parken darstellt.

- Bewohnerparkausweise sollten nur an Personen mit Hauptwohnsitz in Karlsruhe ausgegeben werden.
- Beim Antrag muss zwingend nachgewiesen oder seitens des Antragstellenden versichert werden, dass kein privater Stellplatz zur Verfügung steht – so wie es Anordnungsvoraussetzung der StVO für das Bewohnerparken ist. Sollte der ausgebenden Behörde bekannt werden, dass die Angaben nicht stimmen, muss es ein geregeltes Vorgehen zur Einziehung unrechtmäßig erhaltener Bewohnerparkausweise geben.
- Die Zahl der Bewohnerparkausweise muss zum Parkraumangebot in der jeweiligen Bewohnerparkzone passen, denn eine Überzeichnung macht die Einrichtung des Bewohnerparkens unglaubwürdig. Sollte die Nachfrage größer sein, als das Angebot an Parkraum sind Lösungen wie das Windhundprinzip, Verlosungen oder Wartelisten anzuwenden.
- Es darf nur ein Ausweis je Haushalt ausgegeben werden. Sollte das für Einzelne eine unzumutbare Härte darstellen, kann auch über eine Preisstaffel die Zahl von Zweitausweisen je Haushalt begrenzt werden. Beispielsweise, wenn der zweite Bewohnerparkausweis einen nennenswerten Preisaufschlag erhält.
- Die Verlängerung des Bewohnerparkausweises darf nicht automatisch durch Bankeinzug erledigt werden und der Ausweis per Post zugeschickt werden. Ausweisinhaber sollen sich jährlich mit dem Preis auseinandersetzen, indem aktiv das Geld überwiesen wird und dadurch regelmäßig den eigenen Autobesitz hinterfragen.
- Der Preis des Bewohnerparken soll nicht auf einen festen Betrag, wie aktuell 180 Euro im Jahr eingefroren werden, sondern an die Preisentwicklung des KVV gekoppelt und damit preislich dynamisiert werden.

In Gebieten, in denen zwar Parkdruck herrscht, jedoch kein Bewohnerparken angeordnet werden kann, weil dort beispielsweise Konkurrenz besteht zwischen Bewohner:innen und anderen Fremdparkenden, sollte geprüft werden, ob Dauerparkscheine nach dem „Landauer Modell“ angewendet werden können. Hier werden Parkscheine ausgegeben, die verschiedene Gültigkeitsdauern haben können. So sind u. A. Tages-, Wochen-, Monats-, Quartals oder Jahresparkscheine möglich

Low-hanging Fruits - schnell umsetzbare Maßnahmen

Die Novelle der StVO von 2024 ermöglicht die Ausweisung von Bewohnerparkgebieten

- bereits bei drohendem Parkdruck. Dieser kann drohen durch Einführung von Bewohnerparken in Nachbarquartieren, wesentlichen Änderungen, die zu mehr Parkraumnachfrage führen. Zum Beispiel die Ansiedlung von zum Beispiel Bildungs- oder medizinischen Einrichtungen oder wenn der Parkraum reduziert wird durch Umwandlung von Parkflächen in zum Beispiel Radinfrastruktur.
- Bewohnerparken kann aufgrund Grundlage eines städtebaulich-verkehrsplanerischen Konzepts zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung angeordnet werden.

Die Ausweitung des Bewohnerparken soll von geeigneten Kommunikationsmaßnahmen begleitet werden. Diese sollen die Vorteile herausstellen, die sich nun für Bewohner:innen ergeben. Gleichzeitig sollen sie auch darlegen, dass die Bevorzugung mit Regeln, wie den oben genannten Bedingungen verknüpft ist. So wird einerseits der Parkdruck gemangt, aber auch der öffentliche Raum nicht zu leichtfertig hergegeben.

Potenzialermittlung von Quartiersgaragen.

Quartiersgaragen wurden im Rahmen des Park.Raum.Dialogs gefordert, um Parkdruck zu reduzieren. Jedoch stellen Quartiersgaragen erhebliche Investitionen dar, die gegenfinanziert werden müssen. Es ist daher notwendig zu untersuchen, wie hoch die mögliche Nachfrage und welche Regelungen des Parkens im Straßenraum im Umfeld der Quartiersgarage sinnvoll sind, dass die Stellplätze in den Quartiersgaragen angenommen werden. Ohne eine ausreichende Auslastung ist die Refinanzierung der Investitionen nicht möglich. Bei der Untersuchung sollten auch Veränderungen mitgedacht werden. So könnte eine Quartiersgarage so flexibel geplant und ausgeführt werden, dass sie bei reduziertem Bedarf teilweise zurückgebaut werden kann oder die Nutzung veränderbar ist. Beispielsweise könnten sich Parkdecks in Kindertagesstätten oder Wohnungen umbauen lassen.

Förderhinweis

Die Errichtung von Quartiersgaragen werden nach Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz mit 50 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten gefördert. Werden Quartiersgaragen in Bestandsquartieren errichtet, müssen im Straßenraum müssen so viele Parkstände zurückgebaut werden, wie in der Quartiersgarage gefördert werden.

Mehr Informationen unter <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/foerderprogramme-und-aufrufe/quartiersgaragen>

Anpassung der Gebühren für Kurzzeitparken und Bewohnerparken

In der Onlinebefragung zu Beginn des Park.Raum.Dialog wurden die Teilnehmenden gefragt, welche Gebühren sie pro Stunde, pro Tag und pro Jahr für das Kurzzeitparken und das Bewohnerparken für angemessen halten. Sehr vereinzelt wurde im Fragebogen „k. A.“ (keine Angabe) geantwortet, aber völlig kostenloses Parken mit der Angabe 0,00 € wurde nicht eingefordert. Beim Bewohnerparken geht die Tendenz deutlich über die derzeit erhobenen 180 Euro im Jahr hinaus.

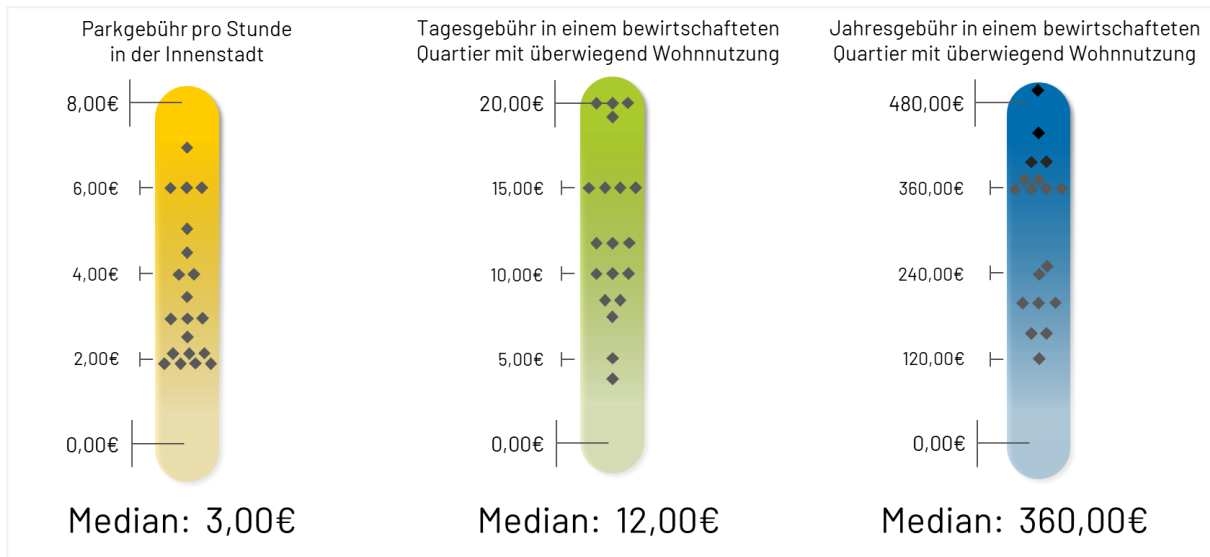


Abbildung 14: Auswertung Onlinefragebogen, angemessene Höhe von Parkgebühren

Mit Kurzzeitparkgebühren lässt sich das Parken und die Wahl des Verkehrsmittels steuern. Weiter stellen Parkgebühren aus den Kurzzeitparken ein großes Einnahmepotenzial dar und sorgen für regelmäßig freiwerdende Parkstände. Die Kurzzeitparkgebühren müssen daher so ausgestaltet werden, dass Parken im Straßenraum nur noch für kurzes Abstellen von ca. ein bis zwei Stunden attraktiv ist und längeres Parken vorrangig in Parkhäusern oder Tiefgaragen gelenkt wird. Dazu müssen die Tarife in diesen Parkbauten günstiger sein als das Straßenparken. Die Gebührenstruktur sollte dabei so ausdifferenziert sein, dass durchaus auch im fußläufigen Umfeld eines Parkhauses eines Stadtteils so hohe Kurzzeitparkgebühren wie in der Innenstadt erhoben werden. Im Ergebnis kann es dann im Umkreis dieser Parkbauten keine kostenlosen Parkstände geben, wo es eine Konkurrenz verschiedener Nutzungen und hohe Nachfrage nach Parkraum gibt.

Für die Akzeptanz und regelmäßige Nutzung von Tiefgaragen oder Parkhäusern ist die subjektive Sicherheit wichtig, denn viele Menschen, insbesondere Frauen, fühlen sich in diesen Gebäuden häufig unwohl oder bedroht. Das lässt sich verbessern durch Sauberkeit und regelmäßige Instandhaltung, gute Beleuchtung, Videoüberwachung, Vermeiden nicht einsehbarer Ecken etc. Das sollte auch im Außenbereich und den Zuwegungen beachtet werden.

Allgemein können Einnahmen aus dem Parken für Investitionen in nachhaltigen Verkehr und aktive Mobilität verwendet werden. Werden diese Investitionen transparent gemacht, wird auch der Widerstand gegen angepasste Parkgebühren reduziert. Die Höhe der Kurzzeitparkgebühren sollte dynamisiert werden, um allgemeine Preisentwicklungen widerzuspiegeln. Denkbar wäre die Koppelung an die Preisentwicklung des KVV. Es sollte geprüft werden, ob es möglich ist, aus den Einnahmen aus Parkgebühren mögliche Defizite auszugleichen, die durch günstige Preise von Tiefgaragen oder Parkhäusern auftreten können, falls eine höhere Auslastung diese Defizite nicht auffängt. Ebenso könnten zusätzliche Einnahmen aus dem Kurzzeitparken zur Querfinanzierung von Quartiersgaragen genutzt werden.

Low-hanging Fruits - schnell umsetzbare Maßnahmen

Sollten Änderung der Kurzzeitparkgebühren in Betracht gezogen werden, ist es ratsam, diese zusammen mit anderen Änderungen beim Parken, wie zum Beispiel dem Erweitern von Bewohnerparkbereichen vorzunehmen. Als Argument lässt sich anführen, dass höhere Kurzzeitparkgebühren dazu führen, dass Parken für Gebietsfremde unattraktiv wird und die Konkurrenz um Parkplätze reduziert wird.

Die Bewohnerparkgebühren oder Dauerparkgebühren mit vergleichbarer Zielsetzung sollten perspektivisch auf ein Preisniveau von einem Euro am Tag angehoben werden, um die im Workshop skizzierten Ziele wie Reduktion von Fahrzeugen im öffentlichen Raum oder bessere Auslastung privater Stellplätze zu erreichen. Dieser Preis entspricht einer Jahresgebühr von 365 Euro und setzt den öffentlichen Raum in Wert, der zum Abstellen eines privaten Fahrzeuges beansprucht wird. Gleichzeitig bleibt das Niveau noch weit unter dem Preis, der für einen Stellplatz im privaten Raum zu zahlen ist. Sollen mit den Gebühren für das Dauerparken auch klimaschützende Ziele verfolgt werden, empfiehlt sich ein Preis, der mit dem aktuellen Preis des Deutschlandtickets korreliert: 58 Euro im Monat bzw. rund 1,90 Euro am Tag. Hierdurch ergibt sich eine Jahresgebühr von 696 Euro und eine preisliche Parität zwischen den Kosten für das Dauerparken im öffentlichen Raum, den Kosten zur Anmietung von Stellplätzen und den Kosten für flexible Mobilität im Nahverkehr. So wird eine Lenkungswirkung für den Klimaschutz erreicht, die zu weniger Parken im öffentlichen Raum sowie zu weniger Autobesitz führt. Die höheren Einnahmen fallen zwar dem all-gemeinen kommunalen Haushalt zu, es ist jedoch wichtig, die Einnahmen auf-zuzeigen und in der Kommunikation herauszustellen, dass hieraus Verbesserungen des nachhaltigen Verkehrs bezahlt werden. Möglich wären der Bau von Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur, Querfinanzierung von Parkbauten, die Einrichtung von Carsharing-Stationen oder Investitionen in den ÖPNV.

Exkurs: Klimaschutzwirkung von Parkgebühren

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg hat in Modellrechnungen ermitteln lassen, welche Effekte Parkgebühren haben.

Parkgebühr pro Stunde/Tag/Jahr	Reduktion Pkw-Verkehr (Stadt) 0-2 km / >10 km	Reduktion Pkw-Besitz
1 € / 10 € / 120 €	-4% / -3%	-0,7 %
2 € / 15 € / 500 €	-19% / -14%	-3,8 %
4 € / 30 € / 1.000 €	-44% / -36%	-7,8 %

Schade W., Haug I., Berthold D., Waßmuth V., Köllermeier N. (2023): *Abschätzung der Klimawirkung von Parkraum-Management in Baden-Württemberg*. Arbeitspapier im Auftrag der NVBW Nahverkehrsgesellschaft, Stuttgart.

P+R

Das Angebot von P+R-Parkplätzen soll den Parkdruck in der Stadt reduzieren und muss in einer gesamtstädtischen Parkraumkonzeption berücksichtigt werden. Parkplätze sollen für Pendler:innen freigehalten werden und die Nutzung soll durch attraktive Bedingungen erleichtert werden. Beispielsweise mit kostenloser Nutzung für KVV-Kund:innen oder indem die Parkgebühr gleichzeitig zur Nutzung des ÖPNV berechtigt. Hier ist

es sinnvoll auch die Pendlerströme in der Region zu betrachten und nach regionalen Lösungen zu suchen, dass die P+R-Parkplätze nicht ausschließlich auf Karlsruher Gemarkung angelegt sein müssen. P+R Standorte sollten nicht nur auf die Verknüpfung mit dem Autoverkehr ausgerichtet sein, sondern als Mobilitätshubs mit verschiedenen intermodalen Möglichkeiten.

Empfehlungen für Maßnahmenvorschlag 2: Klimafreundliche Mobilität unterstützen

Die Unterstützung klimafreundlicher Mobilität muss Grundlage eines stadtweiten Mobilitätskonzeptes sein. Im Bereich des Parkens liegt ein sehr wirksamer Hebel, da hierdurch die Verwendung knapper städtischer Flächen gesteuert wird. Bei Abwägungen ist es daher notwendig, dem Autoverkehr Flächen zu entziehen.

Abstellen von Fahrrädern und E-Scootern

Für das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel in Karlsruhe braucht es geordnete Abstellplätze. Diese sollten sowohl bei Zielen, wie z. B. Einkaufs- oder Bildungs- oder auch an Umstiegspunkten wie Bahnhöfen sein, als auch in Wohngebieten. Hier muss das Angebot weiter ausgebaut werden. Dabei dürfen zusätzliche Abstellflächen für Fahrräder nicht auf Gehwegen geschaffen werden, was andernfalls den Fußverkehr behindern würde. Ganz besonders gilt das bei Gehwegen im Bestand, die schmaler als die Mindestbreite von 2,50 m sind. Dazu können Flächen, die bislang Parkflächen oder Fahrspuren des Autoverkehrs waren, umgewandelt werden. Es sollten passende Lösungen gefunden werden: zum Beispiel in Wohngebieten oder an Hochschulen wettergeschützte, sichere Abstellanlagen. In Wohngebieten sollten die Abstellanlagen abschließbar und sicher vor Vandalismus und Diebstahl sein. Das sichere Abstellen von Lastenrädern in Wohngebieten ist ebenfalls anzubieten, da diese für Familien das Potenzial haben, ganz auf ein Auto zu verzichten.

Beratung Radparken

Die Kompetenzstelle Radparken bei der NVBW unterstützt Kommunen im Auftrag des Landes bei der Planung und Umsetzung von Fahrradparkplätzen sowohl an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs als auch in Quartieren und Innenstädten. Dazu gehören unter anderem die Bedarfsermittlung, bei der Auswahl und bei Förderanträgen.

Mehr Informationen unter <https://www.aktivmobil-bw.de/service/kompetenzstelle-radparken>

Zum Angebotsausbau der Abstellanlagen ist eine leichte Vorschlagsmöglichkeit zu empfehlen, zum Beispiel über die Karlsruhe.App oder ein vergleichbares Portal. So können zum Beispiel leicht Bedarfe für Radbügel vorgeschlagen werden, die einfach umsetzbar sind. Besonders einfach umzusetzen und wirkungsvoll sind passend aufgestellte Radbügel an Einmündungen oder Knotenpunkten. Diese tragen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei, da Sichtachsen freigehalten werden und ermöglichen gleichzeitig ein geordnetes Abstellen von Fahrrädern. Wenn möglich, sollte das bereits im Planungsstadium berücksichtigt werden.

Flächen für das geordnete Abstellen von E-Scootern sollen ausgewiesen werden, wenn es aus städtebaulichen Gründen erforderlich ist, der Ordnung und Sicherheit oder anderen Zwecken dient. Dazu können einzelne Parkstände umgewandelt und mit dem entsprechenden Zusatzzeichen und Bodenmarkierungen versehen werden. So werden Gehwege von abgestellten E-Scootern freigehalten. Mit den Betreiberunternehmen sollten Zonen vereinbart werden, wo diese E-Scooter nicht abgestellt werden dürfen.

Elektrisch angetriebene Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur

Die bislang ca. 141.000 vorhandenen Pkw sollten nicht einfach durch E-Autos ersetzt werden, da der Flächenverbrauch beim Parken derselbe ist. Für die Ladeinfrastruktur sollte ein stadtweites Konzept erarbeitet

werden. Im Straßenraum soll nur Schnellladen möglich sein, ggf. mit Vergünstigungen beim Parken während des Ladens. Die Ladesäulen sind dabei so zu platzieren, dass sie an Hauptverkehrsstraßen liegen und zusätzliche Verkehre zum Beispiel in Wohngebiete vermieden wird. Sollten sich Quartiersgaragen realisieren lassen, ist hier Ladeinfrastruktur vorzusehen. Bei Ladesäulen im Straßenraum ist darauf zu achten, dass Ladesäulen nicht auf Gehwegen platziert werden. Eine oder wenige Normlösungen für Gehwegvorstreckungen oder ähnliches sollte erarbeitet werden, die stadtweit verbindlich angewendet werden.

Carsharing

In den Diskussionen wurde das Carsharing nicht thematisiert, jedoch gab es Anmerkungen im Online-Fragebogen. Es wurde gesamtstädtisches Ausbaupotenzial gesehen und gefragt, ob es an Flächen für Carsharing-Stationen mangelt.

Carsharing ist sowohl im integrierten, stadtweiten Parkraummanagementkonzept zu berücksichtigen, als auch in einer übergeordneten stadtweiten Mobilitätsplanung. Das stationsbasierte Carsharing ist eine Mobilitätsreserve, die den Besitz eines eigenen Autos entbehrlich macht. Personen, die sich ihre alltägliche Mobilität ohne eignes Auto einrichten können, haben mit Carsharing eine Rückfallebene für die Fälle, bei denen doch einmal ein Auto gebraucht wird. Carsharing ist besonders erfolgreich im Zusammenspiel mit guten Bedingungen des ÖPNV und im Radverkehr. Die Ausweitung des Bewohnerparkens sollte durch ein verbessertes Carsharingangebot flankiert werden. Hier wird gleich die Einrichtung von Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum mitgedacht und es werden Stationen im öffentlichen Raum eingerichtet, die leicht auffindbar sind. Einerseits müssen dazu zwar Parkstände dem Gemeingebrauch entzogen werden. Andererseits wird mit dem Mobilitätsangebot des Carsharings der Autobesitz adressiert. Für Carsharing-Stationen sollte keine Sondernutzungsgebühr für die Anbieter anfallen. Der Bundesverband Carsharing legt dar, dass jedes Carsharing-Fahrzeug im stationsbasierten Carsharing mehr als 10 private Pkw ersetzt² und damit nachhaltig zur Reduktion des Parkdruckes führt. Als Beispiel können die *mobil.punkte* und *mobil.pünktchen* in Bremen genannt werden. *Mobil.pünktchen* verfügen über zwei bis drei Carsharing-Fahrzeuge und werden vorrangig dezentral in dicht besiedelten Wohnquartieren mit hohem Parkdruck so an Straßenecken eingerichtet, dass Falschparken unterbunden wird. *Mobil.punkte* werden immer an zentralen Knotenpunkten des ÖPNV eingerichtet und verfügen über eine größere Auswahl verschiedener Fahrzeuge. Durch eine Stele sind sie von weitem erkennbar. Eine gute Sichtbarkeit von Carsharing-Standorten ist auch als Werbung für das Carsharing anzusehen.

Empfehlungen für Maßnahmenvorschlag 3: Parkraumkontrolle verbessern

Die Maßnahmen im Bereich des Parkens wirken nur, wenn es eine effektive Kontrolle gibt, die eine ausreichend hohe Entdeckungswahrscheinlichkeit bei Verstößen sicherstellt. In den Diskussionen wurde die Verkehrssicherheit betont, insbesondere die Kontrolle von Radwegen, sowie Kontrollen besonderer Parkplätze, wie Behindertenparkplätze. Mit einer Ausweitung der Bewohnerparkzonen geht ebenfalls die Ausweitung der Kontrollen auf diese Gebiete einher.

Insgesamt sollte geprüft werden, ob zusätzliches Personal durch zusätzliche Einnahmen aus Ordnungswidrigkeitsverfahren finanziert werden kann. Es sollten Schwerpunktkontrollen außerhalb von üblichen Dienstzeiten und räumlich in wenig kontrollierten Gebieten stattfinden. Das regelmäßige Abschleppen falsch geparkter Fahrzeuge sollte angewendet werden. Insbesondere zur Abwehr von Gefahren wie auf Radwegen, in Sichtachsen des Fußverkehrs oder zum Freihalten von Parkplätzen für Menschen mit Behinderung.

² Der Bundesverband unterscheidet hier einerseits zwischen stationsunabhängigem Carsharing (reines freefloating Carsharing) und andererseits stationsbasiertem Carsharing und kombinierten Systemen, in denen die Anbieter stationsgebundenes Carsharing und freefloating-Carsharing aus einer Hand anbieten.
Quelle: Bundesverband Carsharing – Carsharing-Statistik (<https://www.carsharing.de/carsharing-statistik>; 25.06.2025; 09:02 Uhr)

Die Landespolizei sollte sensibilisiert werden, bei besonders gravierenden Parkverstößen einzuschreiten und so Verkehrssicherheit zu garantieren, zum Beispiel auf Radwegen oder in Sichtachsen des Fußverkehrs.

Bewohner:innen von Quartieren mit hohen Bewohnerparkgebühren dürfen erwarten, dass unberechtigt abgestellte Fahrzeuge sanktioniert werden. So wird sichergestellt, dass Berechtigte auch eine realistische Chance haben, in Gebieten mit hohem Parkdruck ihr Fahrzeug abzustellen. Dieses dient auch der Akzeptanz der Regelungen und der vorgeschlagenen Anpassung der Bewohnerparkgebühren. Mit der Ausweitung der Bewohnerparkzonen muss auch die Ausweitung der Kontrolle berücksichtigt werden.

Die digitale Parkraumkontrolle mit Scan-Fahrzeugen sollte eingeführt werden. Sie bringt deutliche Vorteile in der Effizienz und kann mit gleichbleibendem Personal viel mehr Parkstände kontrollieren. Besonders in der Fläche wie bei Gebieten mit Bewohnerparkzonen spielt sie ihre Vorteile aus und kann pro Stunde bis zu 1.000 Fahrzeuge kontrollieren, während die Kontrolle mit Fußstreifen 50 Fahrzeuge pro Stunde schafft. Hier ist es Voraussetzung, dass der Parkraum sowie die Parkberechtigungen wie Kurzzeitparken oder Bewohnerparken digitalisiert sind. Wird die digitale Parkraumkontrolle im Regelbetrieb angewendet, können damit laufend Auswertungen zur Parkraumauslastung erstellt werden, die helfen Maßnahmen zum Parken anzupassen. Zusätzlich können die Fahrzeuge für weitere Erhebungen verwendet werden, wie Straßenzustandserhebungen oder Kontrollen der Straßenbeleuchtung. Als erster Schritt kann bereits die Kontrolle auf Falschparker umgesetzt werden, während die Digitalisierung der Parkberechtigungen nachgezogen werden.

Low-hanging Fruits - schnell umsetzbare Maßnahmen

Es besteht hohes Potenzial, Synergien bei der Digitalisierung sowie bei der Erhebung des Parkraumes und dessen Auslastung zu nutzen und mit Landesfördermitteln fördern zu lassen. Im besten Fall beauftragt die Stadt Karlsruhe ein Parkraummanagementkonzept inklusive Bestandsaufnahme des vorhandenen Parkraumes und erreicht damit eine Förderquote von 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten. Es ist aber auch möglich, im ersten Schritt die Bestandsaufnahme und Auslastungserhebung anzustoßen und eine Förderung von 50 Prozent der förderfähigen Kosten zu erhalten.

So steht ein digitales Modell des Parkraumes zur Verfügung, es werden valide Daten erhoben, die zur Begründung geplanter Anordnungen wie Bewohnerparken herangezogen werden können.

Eine Sensibilisierungskampagne sollte auf die Belästigungen und Gefahren durch Falschparken hinweisen und darstellen, welche Handlungsoptionen seitens der Behörden bestehen und auch angewendet werden. Gefahren bestehen nicht nur aus blockierten Sichtachsen für zu Fuß Gehende, insbesondere Kinder auf dem Schulweg, oder blockierte Radwege, die Radfahrende zum Ausweichen in den fließenden Kfz-Verkehr zwingen, sondern auch in der Blockade von Anfahrtswegen für die Feuerwehr oder von Feuerwehraufstellflächen, die Rettungsarbeiten behindern oder verzögern. Denkbar hierfür sind Pressemitteilungen, Informationen auf der Webseite der Stadt Karlsruhe, Inhalte für Social Media, Berichte in der Presse zu Kontrollen oder auch Befahrungen in Zusammenarbeit mit der Feuerwehr Karlsruhe.

Aktuell findet eine beschleunigte technische Entwicklung statt, daher sollte beobachtet werden, welche der weiteren Vorschläge aus den Stakeholderdiskussionen sinnvoll umgesetzt werden können. Eine digitale Parkkontrolle mit hoher Entdeckungswahrscheinlichkeit kann Vorschläge wie Kameras in Bussen zur Dokumentation von Falschparkern oder Sensoren und Transponder obsolet machen.

Empfehlungen für Maßnahmenvorschlag 4: Liefer- und gewerbliche Verkehre

Für die Bedürfnisse von Paketdiensten, Lieferanten von zum Beispiel Gastronomiebetrieben, Handwerksbetrieben oder Pflegedienste gilt es Lösungen zu finden, die in ihrem Alltag praktikabel sind und gleichzeitig den in den Stakeholderdiskussionen genannten Zielen wie Ordnung und Verkehrssicherheit dienen. Gefährliches parken in zweiter Reihe, Sichtachsen oder auf Radwegen darf nicht mehr auftreten. Das Parken für die oben Genannten muss daher in einer übergreifenden Parkraumkonzeption berücksichtigt werden.

In der Novelle der StVO von 2024 wurde das Verkehrszeichen Ladebereich (Verkehrszeichen 230) eingeführt. Es erlaubt das Halten und Parken ausschließlich zum Be- und Entladen privater und gewerblicher Art und sichert dadurch regelmäßig freiwerdende Plätze. Jedoch ist damit das Parken für Handwerker während ihrer Tätigkeiten vor Ort oder für Pflegedienste nicht möglich. Außerdem besteht die Gefahr des unberechtigten Parkens durch private Fahrzeuge, was entsprechend kontrolliert werden muss. Es wird vorgeschlagen, das Verkehrszeichen Ladebereich einzuführen, auch um Erfahrungen damit zu machen und Rückmeldungen an den Gesetzgeber zu geben. Weiter wird vorgeschlagen zu prüfen, welche Erkenntnisse sich aus dem Bonner Pilotprojekt der Wirtschaftsparkplätze auf Karlsruhe übertragen lassen. Hier werden Parkstände tagsüber ausschließlich für gewerbliche Nutzung ausgewiesen und abends sowie am Wochenende stehen sie für allgemeine Nutzung zur Verfügung.



Abbildung 15: Neues Verkehrszeichen 230 - Ladebereich

Es empfiehlt sich, einen regelmäßigen Austausch zwischen Straßenverkehrsbehörde, Stadtplanungsamt, IHK, Handwerkskammer, KEP-Diensten und Pflegediensten zu etablieren, um im Austausch Planungen und Änderungen zu thematisieren.

Es sollte geprüft werden, ob anderweitige Möglichkeiten der Paketauslieferungen umsetzbar sind. Dazu gehören die Auslieferung per Lastenrad oder die Errichtung von Packstationen. Beides würde weniger Fahrzeugeinsatz und weniger Verkehr und Parkraumnachfrage bedeuten.

Low-hanging Fruits – schnell umsetzbare Maßnahmen

Eine Anlaufstelle für alle Bedürfnisse des gewerblichen Verkehrs sollte geschaffen werden. Sie sollte im ständigen Austausch und Ansprechstelle oder -person sein. Wichtig ist eine gute Vernetzung in der Stadtverwaltung, um notwendige Abstimmungen schnell und flexibel zu realisieren. So kann rasch auf Anliegen reagiert werden und Anfragen werden effizient beantwortet.

Diese Ansprechstelle oder -person kann schnell eingesetzt oder benannt werden und schon im Aufbau Anfragen entgegennehmen und gleichzeitig für Verständnis werben, falls anfangs noch Schwierigkeiten auftreten sollten. Hier ist die Botschaft wichtig, dass die Stadt Karlsruhe an konstruktiven Wegen interessiert ist, einen direkten Zugang bietet und sich aktiv an der Entwicklung verträglicher Lösungen für gewerbliche Belange beteiligt.

Verkehrsrechtliche Anordnungen zum Parken mit dem neuen Verkehrszeichen Ladebereich werden wahrscheinlich einer Dynamik unterliegen. Unter Umständen werden ausgewiesene Bereiche in der Realität nicht so angenommen werden, wie erhofft und es sind zügige Anpassungen sinnvoll. Es wird vorgeschlagen, für den Verwaltungsakt des Ausweisens eines Ladebereiches im Rahmen einer verkehrsrechtlichen Anordnung ein standardisiertes Vorgehen zu entwickeln, das dazu dient die notwendigen Schritte zum Erlassen möglichst rasch und effizient zu absolvieren, z. B. durch eine Checkliste oder Ähnliches.

Empfehlungen für Maßnahmenvorschlag 5: Kommunikation

Für die Akzeptanz und den Erfolg der Maßnahmen im Bereich parken ist es wichtig, dass zielführend kommuniziert wird. Es ist daher notwendig, proaktiv die Kommunikation langfristig auszurichten und sicherzustellen. Man wird nicht verhindern können, dass über Maßnahmen des Parkens gesprochen wird. Wenn jedoch Gegner:innen Nachteile in den Fokus stellen und überbetonen, wird es schwierig, reaktiv gegenzusteuern. Oft wird dabei emotional argumentiert und es ist schwer, mit Fakten dagegen zu halten. Die Kommunikation muss dabei auch Maßnahmen des Parkens mit anderen Maßnahmen verknüpfen, wie Klimaschutz, Stadtentwicklung, Verkehrssicherheit, Klimafolgenanpassung oder Ähnliches.

Die Kommunikation sollte eine professionelle Agentur übernehmen, die Zielgruppen und Prioritäten, Argumente und Kernbotschaften erarbeitet. Ebenso sollte sie die geeigneten Kommunikationsmaßnahmen erarbeiten, die für einzelne Vorhaben geeignet und notwendig sind. Darüber hinaus werden geeignete Kommunikationsmaterialien benötigt, wie Inhalte für Presstexte, Social Media-Inhalte, Schaubilder, oder auch Argumentationshilfen. Weiterhin ist es sinnvoll auch ein Stakeholder-Management zu beauftragen, um verschiedene Gruppen passend anzusprechen. Bei der Kommunikation ist es auch wichtig, auch über kleinere umgesetzte Maßnahmen zu berichten, nach dem Sprichwort „Tu Gutes und rede darüber!“

Folgende Aspekte könnten durch Kernbotschaften adressiert werden:

1. Für das Parken ist gesorgt – es stehen ausreichend Parkmöglichkeiten zur Verfügung für diejenigen, die auf das Auto angewiesen sind
2. Parkregelungen unterstützen die Verkehrssicherheit – der Parkraum ist so geordnet und kontrolliert, dass Fußverkehr – auch der Weg zur Schule – sowie der Radverkehr stets sicher sind
3. Stadtverträgliches Parken – Regelungen des Parkens unterstützen die geordnete städtebauliche Entwicklung und bringen verschiedene Ansprüche in Einklang
4. Parken hilft dem Klimaschutz – durch Parkraummanagement wird die Wahl der Verkehrsmittel beeinflusst und die städtischen Klimaschutzziele erreicht

Der Stakeholderkreis, der im Park.Raum.Dialog konstruktiv und vertrauensvoll zusammengearbeitet hat, sollte versteigt werden, um weiterhin über das Parkraummanagement oder die Mobilität generell im Austausch zu bleiben und als strategisches Beratungsgremium bei Entscheidungen eingebunden werden.

Fazit

Die Stadt Karlsruhe hat den Park.Raum.Dialog erfolgreich durchgeführt. Die Ergebnisse der Diskussionen und die darauf aufbauenden Empfehlungen des Kompetenznetz Klima Mobil setzen Schwerpunkte für die künftige Arbeit der Stadt Karlsruhe im Themenfeld des Parkraummanagement. Der Prozess ist bewusst kurz und mit wenig Aufwand gestaltet, um zügig Schwerpunkte zu setzen, Meinungen und Betroffenheiten abzuholen und gegenseitiges Verständnis und Vertrauen aufzubauen.

Die Maßnahmenempfehlungen sind sehr individuell ausgearbeitet worden und bieten sowohl kurzfristig umsetzbare Vorschläge als auch Vorschläge mit mittel- und langfristigem Zeithorizont. Das Parken ist dabei als strategisches Steuerungsinstrument zu sehen, das direkten Einfluss auf die Flächenverteilung hat. Parkraummanagement ist als Managementaufgabe zu verstehen. Wie bei jeder anderen Managementaufgabe ist es auch hier notwendig und möglich, knappe Ressourcen so zuzuteilen, dass die gesteckten Ziele erreicht werden. Der Park.Raum.Dialog ist hierfür ein guter Ausgangspunkt, da durch die sorgfältig ausgesuchte Gruppe der Teilnehmer:innen des Stakeholderkreises alle Betroffenen abgeholt wurden. Diese lobten die konstruktive und sachliche Atmosphäre des Workshops und es zeigte sich, dass auch bei widerstreitenden Interessen an gemeinsamen Lösungen gearbeitet werden kann. Die Stadt Karlsruhe hat nun eine gute Ausgangsposition, im Bereich des Parkens durch diese Schwerpunktsetzung des Park.Raum.Dialog strategisch weiter voranzukommen und sowohl kurzfristig als auch langfristig die bestehenden Herausforderungen anzugehen und Lösungen umzusetzen.

Impressum

Abschlussbericht zum Park.Raum.Dialog in Karlsruhe

Juni 2025

Herausgeber:

Kompetenznetz Klima Mobil
NVBW – Nahverkehrsgesellschaft
Baden-Württemberg mbH
Wilhelmsplatz 11
70182 Stuttgart
<https://www.klimaschutz-bewegt.de>

Eine Initiative von:

Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg (VM)
Dorotheenstraße 8
70173 Stuttgart
<https://vm.baden-wuerttemberg.de>

Autorenschaft des Dokuments:

Bastian Wetzke (NVBW)
Fabian Meurer (NVBW)