

Stadtweites, integriertes PARKRAUMMANAGEMENT-KONZEPT

PARK.RAUM.DIALOG
Lokale Parkraumpolitik gestalten

BESCHREIBUNG

Wie lässt sich die Maßnahme in wenigen Sätzen beschreiben?
In welche Bereiche gliedert sich die Maßnahme?
Was sind die Inhalte?

Flächenbezogene Regelung
Verordnungen, Bescheide

WAS?

ZWECK & ZIELE

Warum ist die Maßnahme wichtig?

- Klimaausgleich
- Klimaausgleich
- Stärkung nachhaltiger Mobilität
- höhere Lebensqualität

Verkehrsmittelwahl: Sicht-
Anordnungen

Welche zentralen Ziele werden durch die Umsetzung verfolgt?

Anzahl LKW im öff. Raum
Kleinere
Anzahl Auslastung öffentl.
Stellplätze

WARUM?

CHANCEN

Welche Umstände spielen der Maßnahme in die Karten?

Ausgangspunkt: 2010
Klimaschutz
Lokale Mobilität
Anpassung

Angebot + Flexibilität
Kritikpunkte berücksichtigen

IDEEN UND VORSCHLÄGE

Wie lässt sich die Maßnahme konkret umsetzen?
Welche Ideen, Gedanken, Vorschläge und Hinweise gibt es bereits?

Quartiersgaragen:
Regeln / Regeln zur
Nutzung, um 55 sek
Wahlraum

Park-Gebühren
Dynamisieren,
zweck. Belast.
Bündelung (welcher
LKW)

Parkbauern müssen
sicher sein! (Video-
überwachung) + Raum-
Sanktion, Bildüberw.

lokal passen
die Lösungen
finden!

PfZ
Tarf-Wohn-
weise wichtig
für Pendler:
Wohnort, Arbeit
ort, Parken f.
KVV-Kunden
PfZ-Region
wenn mit-
wachsen

Auswertung
Bewertung
Parkraum in
Wohnort

Ein Mittel:
- Parkraum
privat
- Nachfrage

Gesetzgebung
LKW f. v.
Gesetzgeb.
Kontrollen

WIE?

TEAM

Welche Personen oder Institutionen sind für die Umsetzung der Maßnahme verantwortlich?

Steuerungsamt
Tiefbauamt
Straßenverkehrsamt

Welche Personen oder Institutionen sollten bei der Umsetzung der Maßnahme beteiligt werden?

Gemeinderat

AKB
ADFC
ADAC
Gewerkschaften
Handwerk

Umweltverbände
etw. 100k, in
Kommunen
sichtbar

Wie sollen die Stakeholder beteiligt werden?

WER?

RESSOURCEN

Welche Arten von Ressourcen benötigen wir?
(Know How, Fähigkeiten, Daten, Technik, Strukturen, Finanzmittel, ...)

Analysen, Parkraum-
Management, Kartierung,
Weg

PRIORITÄT DER MAßNAHME

Welche Priorität hat diese Maßnahme / haben die Teilprojekte der Maßnahme (niedrig, mittel, hoch)

Hoch
reguläre
Revision
notwendig

"Städtische Parkraum-
entwicklung" prior. Stell-
plätze

ZEITHORIZONT FÜR DIE UMSETZUNG DER MAßNAHME

Welche Aspekte der Maßnahmen können wie rasch umgesetzt werden:

Sortiermaßnahmen mittelfristig langfristig

Sanktions-
maßnahmen
für illegale
Parkplätze

Wohnbereich
den wir
privat
Stellplätze
gegen
LKW f. v.
Bewertung
Ziele
in Park
Gebühren
steigern

Ein Bereich für
Anzahl Rad f. v.
Bewertung
parken zu
kürzen


WANN?

PARK.RAUM.DIALOG
Lokale Parkraumpolitik gestalten

Anlagen zum Abschlussbericht des Park.Raum.Dialog Karlsruhe

Anhang 1: Teilnehmendenliste

Aus Gründen des Datenschutzes wurden die betreffenden Seiten aus diesem Dokument entfernt. Wir bitten um Verständnis.



Anhang 2: Ergebnisse Onlinebefragung

Online-Befragung | Ergebnisse

1. Wie aktiv ist Ihre Kommune Ihrer Ansicht nach beim Parkraummanagement? *

- 1 Parkplätze im öffentlichen Raum stimmen fast überall zur freien Verfügung und werden kaum oder nicht mit Zugangsbefristungen, Parkgebühren oder zeitlichen Begrenzungen bewirtschaftet.
- 2 Parkplätze im öffentlichen Straßenraum werden in einzelnen Bereichen wie beispielsweise im Ortskern/Innenort oder besonders frequentierten Gebieten mit Zugangsbefristungen und/oder zeitlichen Begrenzungen bewirtschaftet.
- 3 Parkplätze im öffentlichen Straßenraum werden in einzelnen Bereichen wie beispielsweise im Ortskern/Innenort oder besonders frequentierten Gebieten mit Zugangsbefristungen, zeitlichen Begrenzungen und Parkgebühren bewirtschaftet. Darüber hinaus gibt es zusammenhängende Quartiere, die systematisch bewirtschaftet werden, beispielsweise mit Bewirtschaftungen für Anwohner (Bewohnerparkweise).
- 4 Zugangsbefristungen, zeitliche Begrenzungen und Parkgebühren werden möglichst flächendeckend eingesetzt. Es wird darauf geachtet, dass die Gebühren für Parkplätze im öffentlichen Straßenraum höher sind als in privaten Parkplätzen oder Parkhäusern. Außerdem wird darauf geachtet, dass ein Zuteil sowohl mit dem PKW als auch mit dem ÖPNV und dem Fahrrad und zu Fuß möglich werden können. Falls erforderlich, werden Parkplätzen im öffentlichen Verkehrsraum Sonderregeln für Radfahrer*innen, Fahradwege oder Busquartiere umgesetzt.
- 5 Weil nicht klar ist, nicht beantwortbar.

Folgendes möchte ich zu dieser Frage noch anmerken:

Immer 300 Zeichen
0 von 300 Zeichen

[Neutral](#) [Detaillierter und anderer Antworten](#)

Kontakt

-  **NVW - Nahverkehrsgesellschaft**
- Sachsen-Württemberg
- Wilhelmsplatz 11
- 70382 Stuttgart
-  **Ansprechpartner:innen**

Links

- Impressum
- Datenschutzerklärung
- NRD-Projekt

- 8 Fragen zum Parkraummanagement in Karlsruhe
- Bewertung mit 1 bis 4 Sternen
- Abfrage von persönlichen Einschätzungen und Fachwissen
- Textfeld für Anmerkungen
- Zusatzfrage zur Höhe von Parkgebühren

Frage 1: Wie aktiv ist Ihre Kommune Ihrer Ansicht nach beim Parkraummanagement?

★ Parkplätze im öffentlichen Raum stehen fast überall zur freien Verfügung und werden kaum oder nicht mit Zugangsbeschränkungen, Parkgebühren oder zeitlichen Begrenzungen bewirtschaftet.

★★ Parkplätze im öffentlichen Straßenraum werden in einzelnen Bereichen wie beispielsweise im Ortskern/Stadtzentrum oder besonders frequentierten Gebieten mit Zugangsbeschränkungen und/oder zeitlichen Begrenzungen bewirtschaftet.

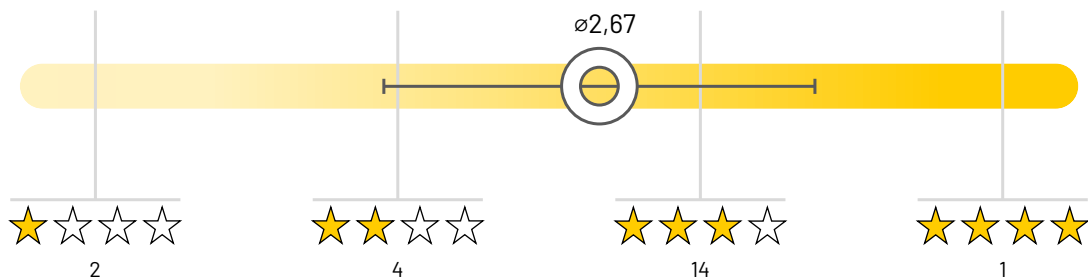
★★★ Parkplätze im öffentlichen Straßenraum werden in einzelnen Bereichen wie beispielsweise im Ortskern/Stadtzentrum oder besonders frequentierten Gebieten mit Zugangsbeschränkungen, zeitlichen Begrenzungen und Parkgebühren bewirtschaftet. Darüber hinaus gibt es zusammenhängende Quartiere, die systematisch bewirtschaftet werden, beispielsweise mit Bevorrechtigungen für Anwohnende (Bewohnerparkausweise).

★★★★ Zugangsbeschränkungen, zeitliche Begrenzungen und Parkgebühren werden möglichst flächendeckend eingesetzt. Es wird darauf geachtet, dass die Gebühren für Parkplätze im öffentlichen Straßenraum höher sind als in zentralen Parkplätzen oder Parkhäusern. Außerdem wird darauf geachtet, dass alle Ziele sowohl mit dem Pkw als auch mit dem ÖPNV, mit dem Fahrrad und zu Fuß erreicht werden können. Falls erforderlich, werden Parkplätze im öffentlichen Verkehrsraum beispielsweise für Radabstellanlagen, Fahrradwege oder Busspuren umgenutzt.

3

Frage 1: Wie aktiv ist Ihre Kommune Ihrer Ansicht nach beim Parkraummanagement?

n=21



„Wenige Bereiche mit Parkraumbewirtschaftung“
„Lücken in der Parkraumbewirtschaftung müssen aufgespürt und geschlossen werden, um Parksuchverkehr und Dauerparken entgegenzuwirken“

„Kommune trägt die Kosten für alle Parkplätze im öffentlichen Raum -> flächendeckendes Gebührensystem in der ganzen Stadt erforderlich.“

4

Frage 2: Welche Veränderungen im Parkraummanagement sind aus Ihrer Sicht notwendig bzw. wünschenswert?

★ Änderungen sind meiner Meinung nach nicht notwendig.

★★ Ich halte die Einführung bzw. die Ausweitung von Parkraummanagementmaßnahmen auf weitere Bereiche (z.B. Ausweitung Bewohnerparken, Einführen von Gebühren fürs Kurzzeitparken, Einrichten von Ladezonen und Einschränkungen des Parkens, z.B. vor Schulen o.ä.) für notwendig.

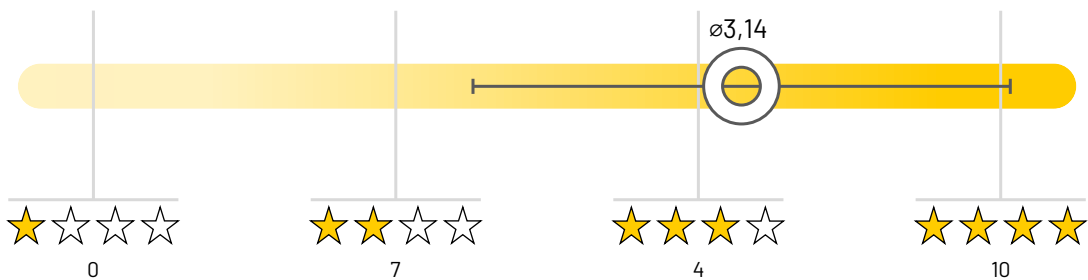
★★★ Ich halte die Einführung bzw. die Ausweitung von Parkraummanagementmaßnahmen auf weitere Bereiche (z.B. Ausweitung Bewohnerparken, Einrichten von Ladezonen und Einschränkungen des Parkens, z.B. vor Schulen o.ä.) sowie die Erhöhung von Parkgebühren (fürs Kurzzeitparken und/oder Bewohnerparken) in Gebieten, die bereits mit Parkgebühren bewirtschaftet werden, für notwendig. (z.B. innenstadtweit und an heiklen Orten o.ä.).

★★★★ Neben der Einführung und Ausweitung von Parkraummanagementmaßnahmen sowie der Erhöhung von Parkgebühren sollte man Parkplätze im öffentlichen Verkehrsraum systematisch umnutzen, beispielsweise zu Radspuren oder Grünflächen. Parken sollte in Quartiersgaragen sowie im privaten Raum gebündelt werden.

5

Frage 2: Welche Veränderungen im Parkraummanagement sind aus Ihrer Sicht notwendig bzw. wünschenswert?

n=21



„Erweiterung und Abrundung des Bewohnerparkens und Umgang mit verschiedenen Problemen: Nicht ausgelastete Innenstadtparkhäuser & Quartiersgaragen; Behinderungen durch parkende Fahrzeuge“

„Parkgebühren nur auf Flächen mit hohem Parkdruck und mehr kostengünstige oder kostenfreie P&R-Möglichkeiten für Pendler“
„Mehr Kontrolle bei unbeschränkten Bereichen mit Parkscheinautomaten. Bevor Parkflächen umgenutzt werden, sollte Ersatz geschaffen werden.“

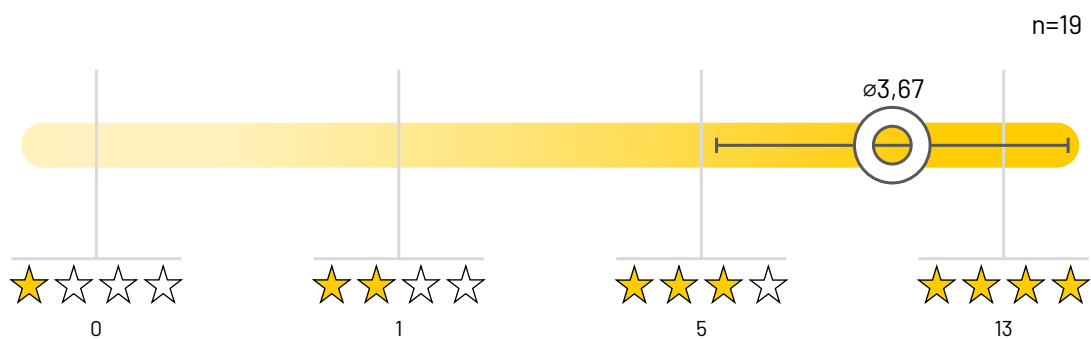
6

Frage 3: Welche Informationen und Orientierungshilfen gibt es in Ihrer Kommune zum Parken in öffentlich zugänglichen Parkierungseinrichtungen?

- ★ Es gibt keine Informationen und Orientierungshilfen.
- ★★ Informationen zu Standorten und Preisen sind im Internet (bspw. auf der städtischen Website) verfügbar. Schilder zeigen die Parkierungseinrichtungen an, jedoch nur direkt am Standort.
- ★★★ Eine Beschilderung informiert Autofahrende an zentralen Verkehrspunkten, wo sich die Parkierungseinrichtungen befinden. Informationen zu Standorten und Preisen sind im Internet (bspw. auf der städtischen Website) verfügbar.
- ★★★★ Schilder an zentralen Verkehrspunkten werden mit digitalen Echtzeitinformationen über die Anzahl freier Stellplätze in den zentralen Parkierungseinrichtungen ergänzt. Die Echtzeitinformationen über die Anzahl freier Stellplätze und Preise sind im Internet verfügbar.

7

Frage 3: Welche Informationen und Orientierungshilfen gibt es in Ihrer Kommune zum Parken in öffentlich zugänglichen Parkierungseinrichtungen?



„Im Internet vorhandene Informationen und Parkleitsystem funktionieren offenkundig nur bedingt. Der Anreiz, in Parkhäuser zu fahren, scheint aufgrund der Vielzahl an kostenlos vorhandenen Stellplätzen nicht hoch genug zu sein.“

„Die Preise werden leider nicht angezeigt.“
„Gibt es bereits: die Echtzeitinformationen zeigen an, dass fast immer genug Parkraum zur Verfügung steht. Weiterer Ausbau würde die Steuerungswirkung nicht erhöhen“

8

Frage 4: Wie ist das Parken und Be- und Entladen für den Wirtschafts- und Lieferverkehr im öffentlichen Straßenraum organisiert?

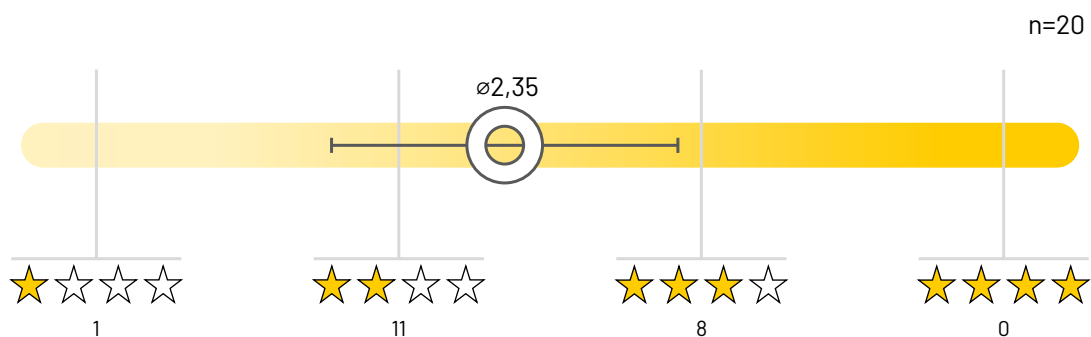
PARK.RAUM.DIALOG
Lokale Parkraumpolitik gestalten

- ★ Der Wirtschafts- und Lieferverkehr ist nicht explizit berücksichtigt.
- ★★ In einzelnen Bereichen gibt es Abschnitte, die zeitlich beschränkt für den Wirtschafts- und Lieferverkehr reserviert sind.
- ★★★ In einzelnen Bereichen gibt es Abschnitte, die zeitlich beschränkt für den Wirtschafts- und Lieferverkehr reserviert sind. Bei Bedarfsmeldungen wird das Ausweisen weiterer Flächen geprüft.
- ★★★★ Das Parken für den Wirtschafts- und Lieferverkehr wird flächendeckend und bedarfsgerecht mitberücksichtigt und kontinuierlich angepasst.

9

Frage 4: Wie ist das Parken und Be- und Entladen für den Wirtschafts- und Lieferverkehr im öffentlichen Straßenraum organisiert?

PARK.RAUM.DIALOG
Lokale Parkraumpolitik gestalten



10

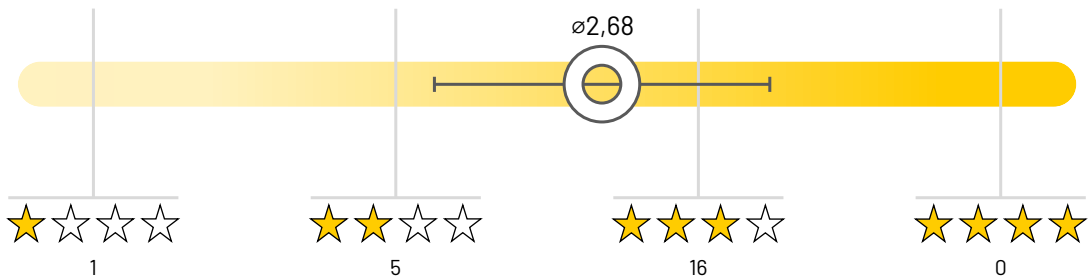
Frage 5: Bitte bewerten Sie die Fahrradabstellmöglichkeiten in Ihrer Kommune.

- ★ Es gibt einige wenige von der Kommune geschaffenen Fahrradabstellmöglichkeiten.
- ★★ Fahrradabstellmöglichkeiten werden von der Kommune an den wichtigsten Stellen aufgestellt.
- ★★★ An vielen Stellen gibt es Fahrradabstellmöglichkeiten. Die Qualität (z.B. Gestaltung für Lastenräder und fahrradschonende Gestaltung der Anlehnbügel) wird bei der Errichtung mitberücksichtigt.
- ★★★★ Es gibt ein flächendeckendes Angebot. Neue Abstellmöglichkeiten sind auch auf Flächen des ruhenden und fließenden Pkw-Verkehrs entstanden. Es gibt überdachte und diebstahlsichere Abstellanlagen sowie Abstellmöglichkeiten für Lastenräder.

11

Frage 5: Bitte bewerten Sie die Fahrradabstellmöglichkeiten in Ihrer Kommune.

n=22



„Da es nicht weder privat noch öffentlich genug Radabstellanlagen gibt stehen Räder auf den Gehwegen und diese sind dann zu schmal; Überdachungen gibt es bis auf wenige Ausnahmen nur in Zusammenhang mit Bike & Ride an Straßenbahnhaltestellen“

„Überdachte Abstellmöglichkeiten und Abstellmöglichkeiten für Lastenräder gibt es kaum.“
„In den Wohngebieten sind die Beeinträchtigung des Seitenraums für Fußgänger durch abgestellte Fahrräder manchmal eine Herausforderung.“

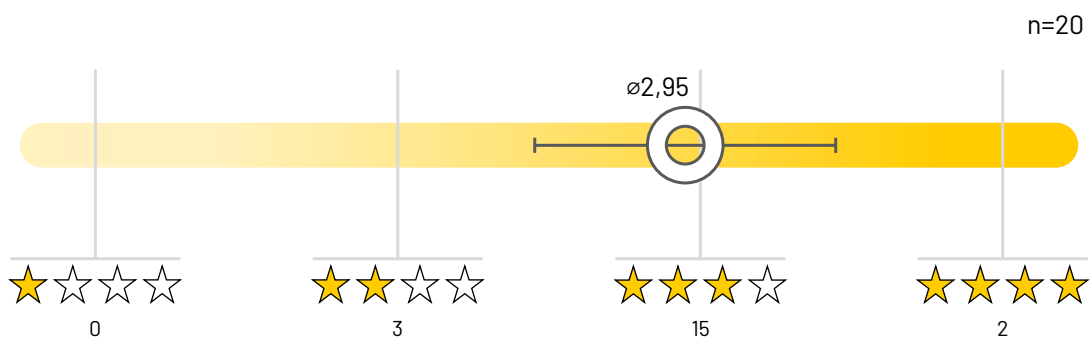
12

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

- ★ Es gibt keine spezifischen Regelungen für Sharingfahrzeuge.
- ★★ Carsharing gibt es an zentralen Orten auf reservierten Stellflächen (z.B. am Bahnhof/Rathaus). Bike- und E-Scooter-Sharingangebote gibt es nicht.
- ★★★ In unserer Kommune gibt es flächendeckende Angebote und reservierte Parkflächen für Carsharing.
- ★★★★ In unserer Kommune gibt es flächendeckende Angebote und reservierte Parkflächen für alle Sharingangebote.

13

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



„Reservierte Parkflächen für Carsharing und E-Scooter gibt es vereinzelt, jedoch nicht flächendeckend.“

„Bisher hat sich Car-Sharing sehr auf private Stellplätze konzentriert. Teilweise scheinen die Stellplätze jedoch ein Engpass für weiteren Ausbau des Car-Sharings darzustellen. Öffentliche Parkstände für Car-Sharing sind vorhanden, jedoch häufig von Fehlbelegungen betroffen.“

14

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

★ Keine.

★★ Es gibt vereinzelt öffentlich zugängliche Parkplätze mit Lademöglichkeiten. Parken ist während des Ladevorgangs kostenfrei.

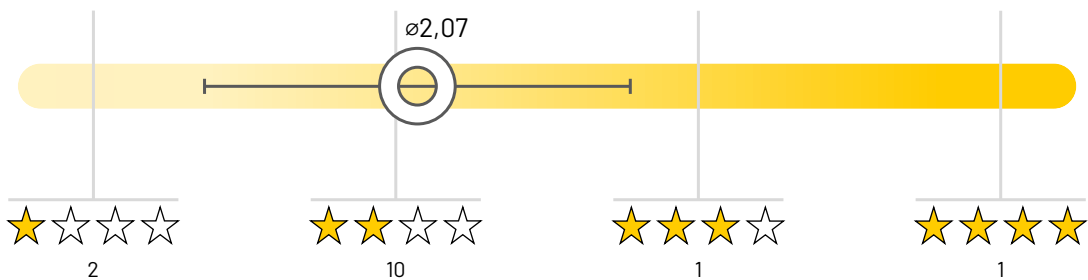
★★★ In zentralen Bereichen gibt es öffentlich zugängliche Lademöglichkeiten. Parken ist während des Ladevorgangs kostenfrei. Es gibt auch Parkplätze ohne Lademöglichkeit, die ausschließlich für E-Fahrzeuge zur Verfügung gestellt werden.

★★★★ Öffentliche Lademöglichkeiten sind flächendeckend vorhanden. Parken ist während des Ladevorgangs kostenfrei. Es gibt auch Parkplätze ohne Lademöglichkeit, die ausschließlich für E-Fahrzeuge zur Verfügung gestellt werden. E-Fahrzeuge sind systematisch ins Parkraummanagement integriert, beispielsweise durch reduzierte Parkgebühren oder die systematische Ausstattung öffentlicher Parkhäuser mit Lademöglichkeiten.

15

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

n=14



„Im Flächenverbrauch kein Unterschied, somit unter den Aspekten Klimaanpassung und Umverteilung des öffentlichen Raums kein Mehrwert; kann sogar zu Mehrverkehren führen.“

„Es ist zu klären wieviel öffentliche Ladeinfrastruktur es braucht. Vielleicht hilft die Antriebswende, die Autos in die bisher nicht ausgenutzten Quartiersgaragen zu bekommen. Dafür sollten Garagen Ladeinfrastruktur haben.“

16

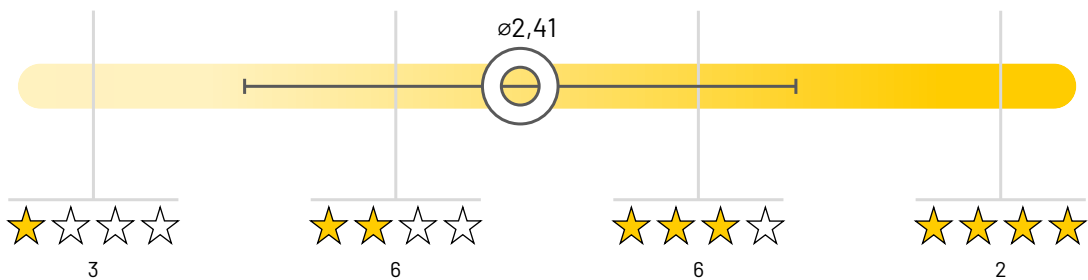
Frage 8: Wie effektiv ist die Kontrolle von Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum (z.B. Parkschein, Parkscheibe) sowie die Kontrolle von Falschparken (z.B. Parken in Kreuzungsbereichen, auf dem Gehweg, im Halteverbot etc.) Ihrer Einschätzung nach?

- ★ Meiner Wahrnehmung nach wird nur sporadisch oder nicht kontrolliert.
- ★★ Es gibt keine regelmäßigen Kontrollen. Die Wahrscheinlichkeit, kontrolliert zu werden, ist gering.
- ★★★ Die Kontrolle funktioniert gut. Aber außerhalb der üblichen Dienstzeiten ist es unwahrscheinlich, kontrolliert zu werden.
- ★★★★ Die Kontrolle funktioniert sehr gut. Die Wahrscheinlichkeit, kontrolliert zu werden, ist sehr groß.

17

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?

n=17



„Die Wahrscheinlichkeit, kontrolliert zu werden, ist in manchen Bereichen recht hoch, in vielen Bereichen äußerst gering. Nicht nur, aber ganz besonders außerhalb der üblichen Dienstzeiten.“

„Die Kontrolldichte könnte höher sein. Smarte Ansätze der Kontrolle mit Hilfe von Sensoren scheinen Möglichkeiten zu eröffnen, das Personal effektiv einzusetzen und bestimmte Bereiche zuverlässig von Falschparkern freizuhalten.“

18

Frage 9: Was möchten Sie zum Thema Parken in Ihrer Kommune noch anmerken?

- Stadtweite Grundlage, wo Parkdruck herrscht, fehlt. Diese ist notwendig, um entsprechende Maßnahmen ableiten zu können.
- Die Parkmöglichkeiten für Menschen mit schweren körperlichen Einschränkungen (sog. Behindertenparkplätze) sind nicht zufriedenstellend. Gerade im westlichen Teil der Innenstadt fehlen Parkplätze.
- Gremien, die über die Umnutzung von Parkflächen entscheiden, sollten ausgewogen besetzt sein. Teilweise sehr hoher Anteil an Entscheidern, die nicht pendeln, kein KFZ besitzen und ideologisch motiviert sind. Aufgestellte Stadtmöbel anstelle von Parkplätzen bleiben oft ungenutzt, ungepflegt und verkümmern nach kurzer Zeit. Es sollte eine Symbiose hergestellt werden, zwischen den Interessen aller Beteiligter (Anwohner, Besucher von außerhalb, Alt & Jung, etc.).
- Die Belegung in den Parkhäusern sollte Stellplatz bezogen erkennbar sein, das erhöht deutlich die Akzeptanz zur Annahme von Garagen.

Frage 9: Was möchten Sie zum Thema Parken in Ihrer Kommune noch anmerken?

- Dies ist eine wesentliche Steuerungsgröße um sowohl der Platzbedarf des Kfz-Verkehrs im Straßenraum, die Verkehrsmittelwahl als auch den Autobesitz zu beeinflussen und sollte konsequent für die Mobilitätswende genutzt werden.
Es muss der Stellplatzschlüssel bei Wohnbebauung thematisiert werden und wie dieser eventuell gesenkt werden kann. Zudem stellt sich die Frage, wie die vorhandenen privaten Stellplätze besser genutzt werden können, um damit den Parkdruck von öffentlichen Parkständen im Straßenraum zu reduzieren.
- Ältere Menschen, die noch einigermaßen gut Autofahren können, sollen berücksichtigt werden.
- Es sollen an allen Hauptverkehrsstraßen an den Stadteingängen P&R-Plätze eingerichtet werden, wo das Umsteigen auf Bus und Bahn möglich ist. Das Ticket der Parkplatzgebühr ist gleichzeitig Fahrschein im ÖPNV. Insgesamt sollte der Parkraumsuchverkehr in der Stadt verringert werden

Frage 9: Was möchten Sie zum Thema Parken in Ihrer Kommune noch anmerken?

- Parkgebühr sollte mindestens so hoch sein, wie der billigste Rückfahrtschein für den ÖV. Parkgebühren in der Innenstadt müssen einen ganz besonderen Anreiz zur Nutzung des ÖV bieten. Die billigste Für Bewohnerparken wäre eine Jahresgebühr von min. 360 € angemessen bei Staffelung nach der Größe des Fahrzeugs.

Die Parkraumbewirtschaftung sollte flächendeckend sein.

Umwidmung von Stellplätzen zu Gunsten von Stellplätzen für Fahrräder außerhalb von Gehwegen ist in vielen Stadtteilen noch geboten.

Solange in fast allen Stadtteilen Wohnmobile zu Hunderten unbegrenzt kostenlos parken können, gibt es kein nennenswertes Parkraumproblem.

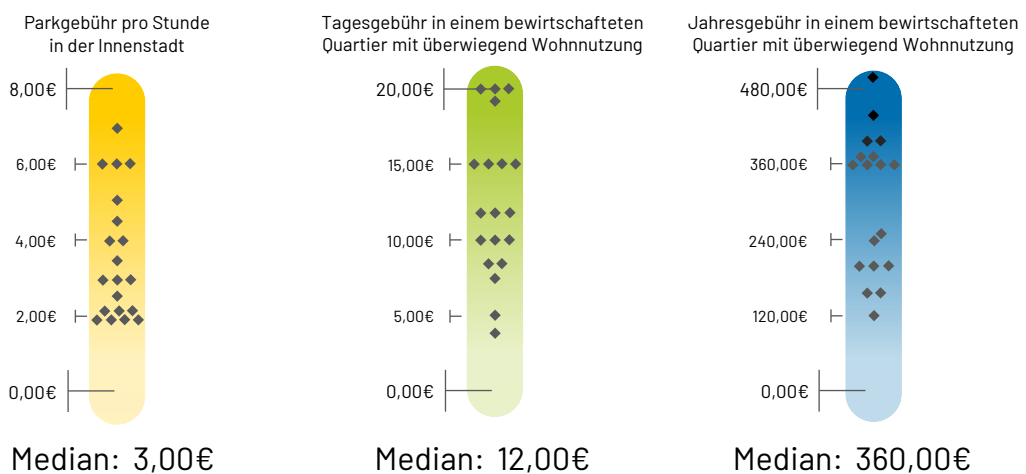
Die Möglichkeit zur Ausweisung von Behindertenparkplätzen und Ladezonen sollte konsequent ausgenutzt werden.

Ein Stellplatz für den MIV darf auch so weit von der Wohnung entfernt sein, wie der Weg zur nächsten Haltestelle.

21

21

Parkgebühren



22

22

A large, stylized number '3' is positioned on the right side of the page. It is rendered in a bright yellow color with a white outline, set against a background of a lighter yellow gradient. The number is composed of several geometric shapes: a top horizontal bar, a diagonal line, and a bottom curve.

Anhang 3: Foliensatz Reflexionstreffen

Mutig voran

beim Klimaschutz im Verkehr

Park.Raum.Dialog

Reflexionstreffen am 13.12.2024 von 15 bis 18 Uhr

Rathaus am Marktplatz Karlsruhe, Raum Nancy/Nottingham

1

Begrüßung

Prof. Dr. Anke Karmann-Woessner | Leitung Stadtplanungsamt Karlsruhe



Bild: Stadt Karlsruhe

2

2

Ansprechpartner für kommunales Parkraummanagement

PARK.RAUM.DIALOG
Lokale Parkraumpolitik gestalten



Fabian Meurer

E-Mail: fabian.meurer@nvbw.de
Telefon: +49 711 23991-1229



Daniel Voith

E-Mail: daniel.voith@nvbw.de
Telefon: +49 711 23991-1191



Bastian Wetzke

E-Mail: bastian.wetzke@nvbw.de
Telefon: +49 711 23991-1226

Park.Raum.Dialog Karlsruhe | Reflexionstreffen | Kompetenznetz Klima Mobil

3

3

Agenda

PARK.RAUM.DIALOG
Lokale Parkraumpolitik gestalten

- 15:00 Uhr: Begrüßung und Vorstellungsrunde
- 15:20 Uhr: Input – Parkraumpolitik der Stadt Karlsruhe
- 15:40 Uhr: Park.Raum.Dialog: Verfahren und Befragungsergebnisse
- 16:00 Uhr: Diskussionsphase
- 17:10 Uhr: Pause und Bepunktung
- 17:30 Uhr: Reflexion der Ergebnisse
- 17:50 Uhr: Ausblick und Verabschiedung
- 18:00 Uhr: Ende der Veranstaltung



Bild: Stadt Karlsruhe

Park.Raum.Dialog Karlsruhe | Reflexionstreffen | Kompetenznetz Klima Mobil

4

4

Kurzvorstellung



Name & Institution

„Effizientes und klimafreundliches Parkraummanagement bedeutet für mich...“



Quelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Park.Raum.Dialog Karlsruhe | Reflexionstreffen | Kompetenznetz Klima Mobil

5

5

Parkraumpolitik der Stadt Karlsruhe

Ulrich Wagner | Stadtplanungsamt Karlsruhe



Park.Raum.Dialog Karlsruhe | Reflexionstreffen | Kompetenznetz Klima Mobil

6

6

Input: Parkraumpolitik der Stadt Karlsruhe



Bild: Stadt Karlsruhe

Park.Raum.Dialog Karlsruhe | Reflexionstreffen | Kompetenznetz Klima Mobil



7

Wie ist der Dialog in kommunale Prozesse eingebettet?



Park.Raum.Dialog Karlsruhe | Reflexionstreffen | Kompetenznetz Klima Mobil



8

Status quo – Parkraummanagement in Karlsruhe

Bisherige Projekte:

- „Faires Parken“ seit 2019 umgesetzt



Park.Raum.Dialog Karlsruhe | Reflexionstreffen | Kompetenznetz Klima Mobil



Status quo – Parkraummanagement in Karlsruhe



Bisherige Projekte:

- „Faires Parken“ seit 2019 umgesetzt
- Bewohnerparken seit den 90ern etabliert, sowie erste Zonen seit 2019 angepasst
 - Überarbeitet: A1 (Oststadt), B2/B5 (Innenstadt) und K1 (Weststadt)
 - Gebührenerhöhung auf 180 € pro Jahr seit 2022



Quelle: Mobilitätsportal der Stadt Karlsruhe, 2024

Bewohnerparken Planung Zone A1



Quelle: STVO2GO

Park.Raum.Dialog Karlsruhe | Reflexionstreffen | Kompetenznetz Klima Mobil



Status quo – Parkraummanagement in Karlsruhe

Bisherige Projekte:

- „Faires Parken“ seit 2019 umgesetzt
- Bewohnerparken seit den 90ern etabliert, sowie erste Zonen seit 2019 angepasst
- Anwendung E-Klima bei Neuplanungen

→ „Das Angebot und die Bewirtschaftung von Parkständen, die u. a. na den Vorgaben der FGSV-Regelwerke geplant werden, wirken auf die Ziel- und Verkehrsmoduswahl und damit u. a. auf die Reiseweite, den Besetzungsgrad und die motorisierte Fahrleistung.“



E Klima 2022

Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele
Klimarelevante Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen zur Berücksichtigung bei der Planung, dem Entwurf und dem Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen
Ausgabe 2022

Status quo – Parkraummanagement in Karlsruhe

Bisherige Projekte:

- „Faires Parken“ seit 2019 umgesetzt
- Bewohnerparken seit den 90ern etabliert, sowie erste Zonen seit 2019 angepasst
- Anwendung E-Klima bei Neuplanungen
- Abschaffung der Brötchentaste, Erhöhung Parkgebühren

Karlsruher Gemeinderat schafft Brötchentaste ab und macht Parken teurer

Die Brötchentaste in Durlach und Mühlburg wird nach 14 Jahren abgeschafft. Das haben Grüne, SPD, Linke und Die Partei im Gemeinderat durchgesetzt. Außerdem werden die Parkgebühren auf den fast 3.500 öffentlichen Stellplätzen im Stadtgebiet steigen – um wie viel, ist noch nicht klar.



Quelle: BNN, 2020

Stadt Karlsruhe

1/5

Satzung der Stadt Karlsruhe über Parkgebühren (Parkgebührensatzung)

vom 16. Dezember 2008 (Anmblatt vom 31. Dezember 2008), zuletzt geändert durch Satzung vom 26. Januar 2021 (Anmblatt vom 12. Februar 2021)

Aufgrund von § 4 der Gemeindeordnung für Baden-Württemberg in der Fassung vom 24. Juli 2009 (GBl. Seite 581, berichtigt Seite 698), zuletzt geändert durch Gesetz vom 15. Oktober 2020 (GBl. Seite 910), dem § 6 a Absatz 6 und Absatz 7 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung vom 9. März 2003 (BGBl. I, Seite 310, berichtigt Seite 918), zuletzt geändert durch Gesetz vom 10. Juli 2020 (BGBl. I, Seite 1653) und § 2 Kommunalabgabengesetz für Baden-Württemberg in der Fassung vom 17. März 2009 (GBl. Seite 206), zuletzt geändert durch Gesetz vom 7. November 2017 (GBl. Seite 592, 593) hat der Gemeinderat der Stadt Karlsruhe folgende Satzung beschlossen:

§ 1
Gebührensatzung

Im Stadtkreis Karlsruhe werden für die Benutzung öffentlicher Parkplätze, die durch Parkuren, Parkscheinautomaten oder andere Einrichtungen als gebührenpflichtig ausgewiesen sind, Gebühren nach Maßgabe dieser Satzung erhoben.

§ 2
Gebührensätze

(1) Die Gebühren betragen – soweit im Weiteren nichts anderes geregelt ist – für die Tarifzone 1

a) bis zu 15 Minuten 1,00 Euro,
b) danach bis zu 30 Minuten 2,00 Euro,
c) danach bis zu 45 Minuten 3,00 Euro und danach
d) danach bis zu 60 Minuten 4,00 Euro

(2) Die Gebühren betragen – soweit im Weiteren nichts anderes geregelt ist – im übrigen Stadtgebiet (Tarifzone 2)

Status quo – Parkraummanagement in Karlsruhe

Bisherige Projekte:

- „Faires Parken“ seit 2019 umgesetzt
- Bewohnerparken seit den 90ern etabliert, sowie erste Zonen seit 2019 angepasst
- Anwendung E-Klima bei Neuplanungen
- Abschaffung der Brötchentaste, Erhöhung Parkgebühre
- Innenstadtkonzept „Öffentlicher Raum und Mobilität Innenstadt ÖRMI“ sieht Minimierung von Parken vor



Park.Raum.Dialog Karlsruhe | Reflexionstreffen | Kompetenznetz Klima Mobil

Status quo – Parkraummanagement in Karlsruhe

Bisherige Projekte:

- „Faires Parken“ seit 2019 umgesetzt
- Bewohnerparken seit den 90ern etabliert, sowie erste Zonen seit 2019 angepasst
- Anwendung E-Klima bei Neuplanungen
- Abschaffung der Brötchentaste, Erhöhung Parkgebühre
- Innenstadtkonzept „Öffentlicher Raum und Mobilität Innenstadt ÖRMI“ sieht Minimierung von Parken vor
- Freie Sichtfelder in Kreuzungsbereichen, kombiniert mit Flächen für Fahrradparken

→ Lastenradtaugliche Abstellmöglichkeiten



Bild: Stadt Karlsruhe



Bild: Stadt Karlsruhe



Bild: Stadt Karlsruhe

Park.Raum.Dialog Karlsruhe | Reflexionstreffen | Kompetenznetz Klima Mobil

Status quo – Parkraummanagement in Karlsruhe

Bisherige Projekte:

- „Faires Parken“ seit 2019 umgesetzt
- Bewohnerparken seit den 90ern etabliert, sowie erste Zonen seit 2019 angepasst
- Anwendung E-Klima bei Neuplanungen
- Abschaffung der Brötchentaste, Erhöhung Parkgebühren
- Innenstadtkonzept „Öffentlicher Raum und Mobilität Innenstadt ÖRMI“ sieht Minimierung von Parken vor
- Freie Sichtfelder in Kreuzungsbereichen, kombiniert mit Flächen für Fahrradparken
- Carsharing Stellplätze im öffentlichen Raum

→ Bisher keine Obergrenze für Carsharing-Stellplätze im öffentliche Raum definiert



Quelle: BMDV



Bild: Stadt Karlsruhe

Status quo – Parkraummanagement in Karlsruhe

Bisherige Projekte:

- „Faires Parken“ seit 2019 umgesetzt
- Bewohnerparken seit den 90ern etabliert, sowie erste Zonen seit 2019 angepasst
- Anwendung E-Klima bei Neuplanungen
- Abschaffung der Brötchentaste, Erhöhung Parkgebühren
- Innenstadtkonzept „Öffentlicher Raum und Mobilität Innenstadt ÖRMI“ sieht Minimierung von Parken vor
- Freie Sichtfelder in Kreuzungsbereichen, kombiniert mit Flächen für Fahrradparken
- Carsharing Stellplätze im öffentlichen Raum
- Schaffung von E-Ladeinfrastruktur



Bild: Stadt Karlsruhe

Status quo – Parkraummanagement in Karlsruhe

Bisherige Projekte:

- „Faires Parken“ seit 2019 umgesetzt
- Bewohnerparken seit den 90ern etabliert, sowie erste Zonen seit 2019 angepasst
- Anwendung E-Klima bei Neuplanungen
- Abschaffung der Brötchentaste, Erhöhung Parkgebühren
- Innenstadtkonzept „Öffentlicher Raum und Mobilität Innenstadt ÖRMI“ sieht Minimierung von Parken vor
- Freie Sichtfelder in Kreuzungsbereichen, kombiniert mit Flächen für Fahrradparken
- Carsharing Stellplätze im öffentlichen Raum
- Schaffung von E-Ladeinfrastruktur
- Erste Stellflächen für Bike- und E-Scooter-Sharing im öffentlichen Raum



Bild: Stadt Karlsruhe



Bild: Stadt Karlsruhe

Park.Raum.Dialog Karlsruhe | Reflexionstreffen | Kompetenznetz Klima Mobil

Status quo – Parkraummanagement in Karlsruhe

Bisherige Projekte:

- „Faires Parken“ seit 2019 umgesetzt
- Bewohnerparken seit den 90ern etabliert, sowie erste Zonen seit 2019 angepasst
- Anwendung E-Klima bei Neuplanungen
- Abschaffung der Brötchentaste, Erhöhung Parkgebühren
- Innenstadtkonzept „Öffentlicher Raum und Mobilität Innenstadt ÖRMI“ sieht Minimierung von Parken vor
- Freie Sichtfelder in Kreuzungsbereichen, kombiniert mit Flächen für Fahrradparken
- Carsharing Stellplätze im öffentlichen Raum
- Schaffung von E-Ladeinfrastruktur
- Erste Stellflächen für Bike- und E-Scooter-Sharing im öffentlichen Raum
- Stellplatzsatzung für Kfz und Rad in Abstimmung

Park.Raum.Dialog Karlsruhe | Reflexionstreffen | Kompetenznetz Klima Mobil

Status quo – Parkraummanagement in Karlsruhe

Bisherige Projekte:

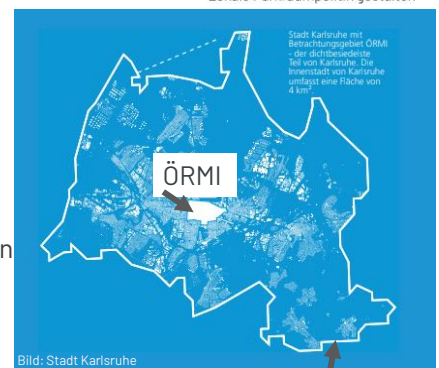
- „Faires Parken“ seit 2019 umgesetzt
- Bewohnerparken seit den 90ern etabliert, sowie erste Zonen seit 2019 angepasst
- Anwendung E-Klima bei Neuplanungen
- Abschaffung der Brötchentaste, Erhöhung Parkgebühren
- Innenstadtkonzept „Öffentlicher Raum und Mobilität Innenstadt ÖRMI“ sieht Minimierung von Parken vor
- Freie Sichtfelder in Kreuzungsbereichen, kombiniert mit Flächen für Fahrradparken
- Carsharing Stellplätze im öffentlichen Raum
- Schaffung von E-Ladeinfrastruktur
- Erste Stellflächen für Bike- und E-Scooter-Sharing im öffentlichen Raum
- Stellplatzsatzung für Kfz und Rad in Abstimmung
- IQ-Leitprojekt „Nachhaltiges Parkraumkonzept und -management“



Kurzvorstellung ÖRMI

- Leitprojekt „Öffentlicher Raum und Mobilität Innenstadt“ (2022)
- Ziel:
 - Chancen und Herausforderungen für den öffentlichen Raum und die Mobilität der Innenstadt Karlsruhe integriert betrachten und umsetzungsorientierte, kurz- als auch langfristige Handlungsempfehlungen entwickelt,
 - z.B. Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Strategie für das Parken
- Empfehlung der strategisch sinnvollen Stellplatzreduzierung im öffentlichen Raum / On-Street-Parking
 - öffentlich zugängliche Parkhäuser haben nur eine Auslastung von 60 %
 - Bedarfsgerechte Bündelung des ruhenden Verkehrs in Parkhäusern sowie Parkraumbewirtschaftung im gesamten Stadtgebiet,
 - Reduzierung der Parkstände im öffentlichen Raum je nach Nutzung/Bedarf zwischen 10% und 80 % Stellplätze für Mobilitätseingeschränkte, Warenlieferungen und schnelles Bringen und Abholen sind zu erhalten

Platz für mehr.



Betrachtungsgebiet
t Park.Raum.Dialog

Maßstabsebene: Was wollen wir heute besprechen?



- Betrachtung aller Sichtweisen zum Thema Parken und dem Umgang mit öffentlichem Raum
- Parken von allen Fahrzeugarten (Pkw/Rad/Carsharing/E-Scooter), Ladezonen
- Öffentlich und öffentlich zugängliche Stellplätze
- Karlsruhe – gesamtstädtisch!
- Keine Einzelprojekte
- Inhalte, die ausschließlich Innenstadt spezifisch sind, diese sind im Konzept ÖRMI enthalten
- Inhalte der Stellplatzsatzung

Park.Raum.Dialog | Hintergrund

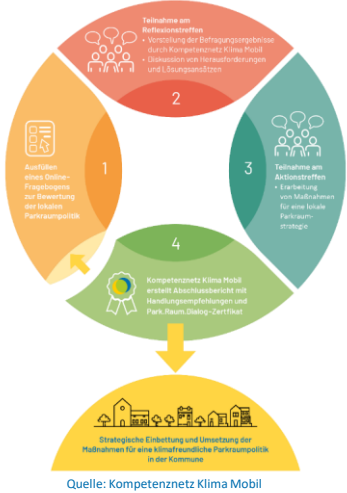
- Hohe CO₂-Emissionen und Verkehrsbelastungen durch ca. 7 Mio. Pkw in Baden-Württemberg
- Ungleichmäßige Auslastung öffentlicher und privater Parkflächen
- Hohe Flächenkonkurrenz: Zunehmender Platzbedarf für Fuß- und Radverkehr, Carsharing, E-Ladestationen, ÖPNV und Freiflächen
- Parkraummanagement wird bisher (zu) wenig strategisch betrachtet und gehört als Instrument in den Baukasten einer klimafreundlichen Verkehrsplanung

Ziele für die Verkehrswende bis 2030 des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg



➔ Ziele nur durch Kombinieren von Push- und Pullmaßnahmen erreichbar!

Park.Raum.Dialog | Ablauf



1. **Onlinebefragung** zur Bewertung der lokalen Parkraumpolitik
2. **Reflexionstreffen:** Vorstellung der Befragungsergebnisse & Diskussion von Herausforderungen und Lösungsansätzen
3. **Aktionstreffen:** Erarbeitung eines Maßnahmenplans für eine lokale Parkraumstrategie
4. **Abschlussbericht** mit Handlungsempfehlungen und Park.Raum.Dialog-Zertifikat

Strategische Einbettung und Umsetzung der Maßnahmen für eine klimafreundliche Parkraumpolitik in der Kommune

Online-Befragung | Ergebnisse

1. Wie aktiv ist Ihre Kommune Ihrer Ansicht nach beim Parkraumanagement? *

1
Parkplätze im öffentlichen Raum sind fast überall zur freien Verfügung und werden kaum oder nicht mit Zugangsbeschränkungen, Parkgebühren oder zeitlichen Beschränkungen bewirtschaftet.

2
Parkplätze im öffentlichen Straßenraum werden in einzelnen Bereichen wie beispielsweise im Ortskern/Stadtzentrum oder besonders frequentierten Gebieten mit Zugangseinschränkungen und/oder zeitlichen Beschränkungen bewirtschaftet.

3
Parkplätze im öffentlichen Straßenraum werden in einzelnen Bereichen wie beispielsweise im Ortskern/Stadtzentrum oder besonders frequentierten Gebieten mit Zugangseinschränkungen, zeitlichen Beschränkungen und Parkgebühren bewirtschaftet. Darüber hinaus gibt es zusammenhängende Quartiere, die systematisch bewirtschaftet werden, beispielsweise mit Beschränkungen für Anwohner oder Besucherverkehr.

4
Zugangseinschränkungen, zeitliche Beschränkungen und Parkgebühren werden möglichst flächendeckend eingesetzt. Es wird darauf geachtet, dass die Gebühren für Parkplätze im öffentlichen Straßenraum höher sind als in anderen Parkgebieten oder Parkhäusern. Außerdem wird darauf geachtet, dass ein Zeitlimit existiert, das den Parkraum auch mit dem ÖPNV, mit dem Fahrrad und zu Fuß attraktiv machen können. Falls erforderlich, werden Parkplätze im öffentlichen Verkehrsraum beispielsweise für Radfahrer*innen, Fahrgäste oder Besucher*innen reserviert.

5
Weiß nicht/Kann ich nicht beantworten.

Folgendes möchte ich zu dieser Frage noch anmerken:

Hier können Sie Ihre Meinung äußern. Sie sind maximal 200 Zeichen.

Weiter [Ergebnisse und andere Befragte](#)

Kontakt

NWB - Nahverkehrsgesellschaft
Baden-Württemberg GmbH
Wilhelmsplatz 11
70382 Stuttgart

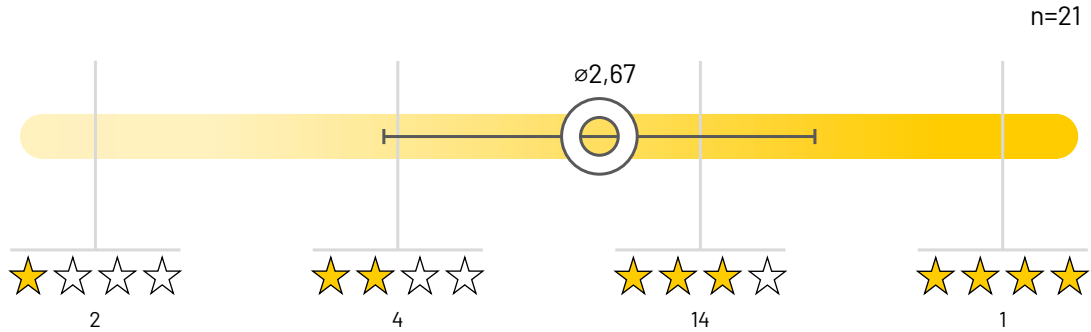
Ansprechpartner:innen

Links

- Impressum
- Datenschutzerklärung
- NO-Project

- 8 Fragen zum Parkraumanagement in Karlsruhe
- Bewertung mit 1 bis 4 Sternen
- Abfrage von persönlichen Einschätzungen und Fachwissen
- Textfeld für Anmerkungen
- Zusatzfrage zur Höhe von Parkgebühren
- 22 Personen haben teilgenommen.

Frage 1: Wie aktiv ist Ihre Kommune Ihrer Ansicht nach beim Parkraummanagement?

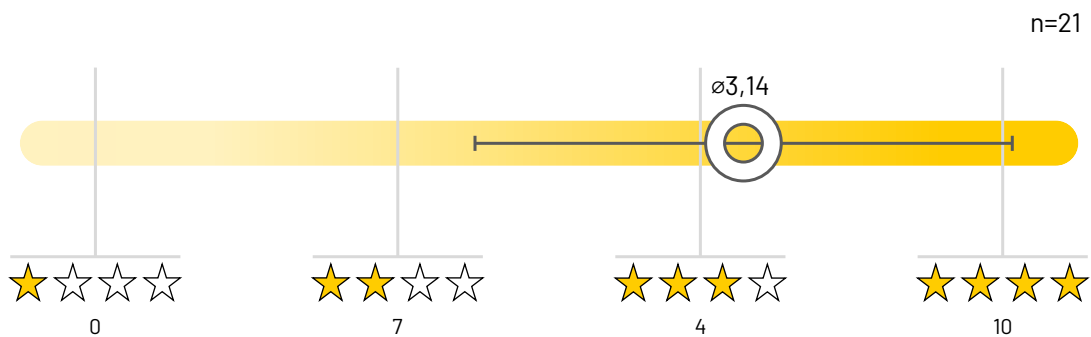


„Wenige Bereiche mit Parkraumbewirtschaftung“
„Lücken in der Parkraumbewirtschaftung müssen aufgespürt und geschlossen werden, um Parksuchverkehr und Dauerparken entgegenzuwirken“

„Kommune trägt die Kosten für alle Parkplätze im öffentlichen Raum -> flächendeckendes Gebührensystem in der ganzen Stadt erforderlich.“

27

Frage 2: Welche Veränderungen im Parkraummanagement sind aus Ihrer Sicht notwendig bzw. wünschenswert?



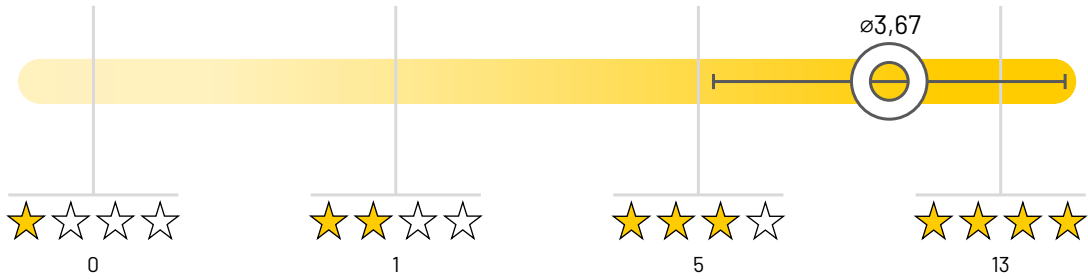
„Erweiterung und Abrundung des Bewohnerparkens und Umgang mit verschiedenen Problemen: Nicht ausgelastete Innenstadtparkhäuser & Quartiersgaragen; Behinderungen durch parkende Fahrzeuge“

„Parkgebühren nur auf Flächen mit hohem Parkdruck und mehr kostengünstige oder kostenfreie P&R-Möglichkeiten für Pendler“
„Mehr Kontrolle bei unbeschränkten Bereichen mit Parkscheinautomaten. Bevor Parkflächen umgenutzt werden, sollte Ersatz geschaffen werden.“

29

Frage 3: Welche Informationen und Orientierungshilfen gibt es in Ihrer Kommune zum Parken in öffentlich zugänglichen Parkierungseinrichtungen?

n=19



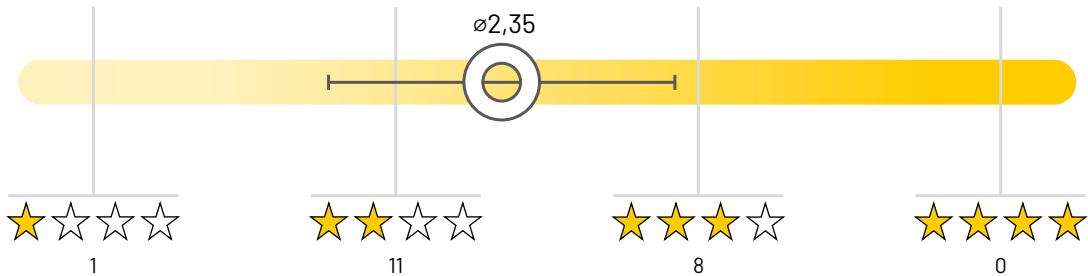
„Im Internet vorhandene Informationen und Parkleitsystem funktionieren offenkundig nur bedingt. Der Anreiz, in Parkhäuser zu fahren, scheint aufgrund der Vielzahl an kostenlos vorhandenen Stellplätzen nicht hoch genug zu sein.“

„Die Preise werden leider nicht angezeigt.“
„Gibt es bereits: die Echtzeitinformationen zeigen an, dass fast immer genug Parkraum zur Verfügung steht. Weiterer Ausbau würde die Steuerungswirkung nicht erhöhen“

31

Frage 4: Wie ist das Parken und Be- und Entladen für den Wirtschafts- und Lieferverkehr im öffentlichen Straßenraum organisiert?

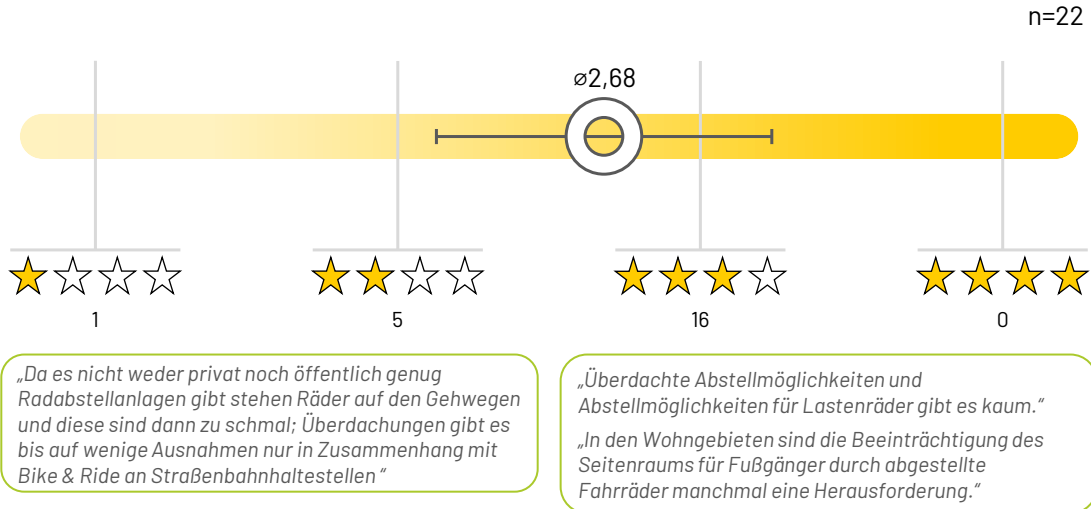
n=20



„In einzelnen Straßen gibt es Probleme und Bedarf dies zu regeln. Stadtweit sehe ich da eine geringere Bedeutung.“

33

Frage 5: Bitte bewerten Sie die Fahrradabstellmöglichkeiten in Ihrer Kommune.

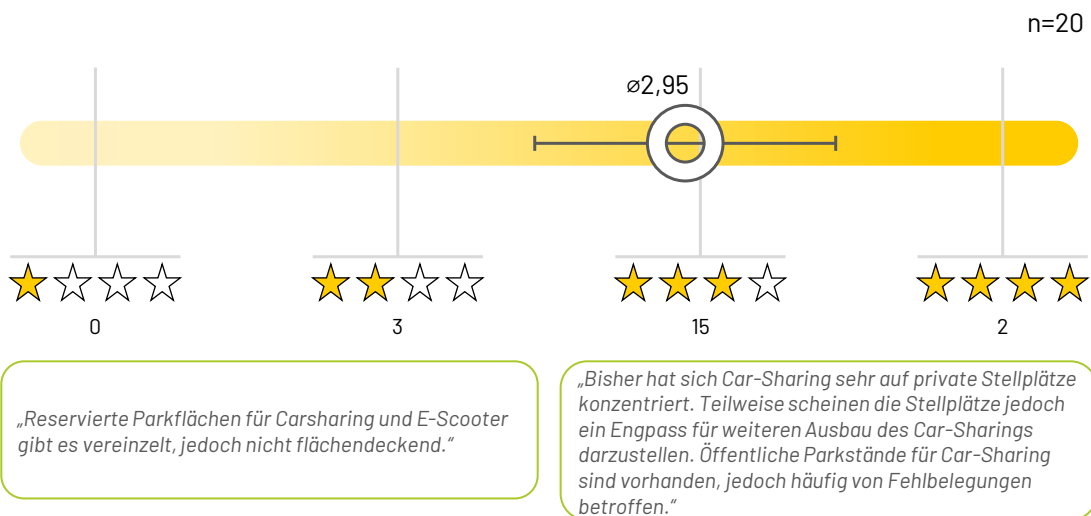


Park.Raum.Dialog Karlsruhe | Reflexionstreffen | Kompetenznetz Klima Mobil

35

35

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



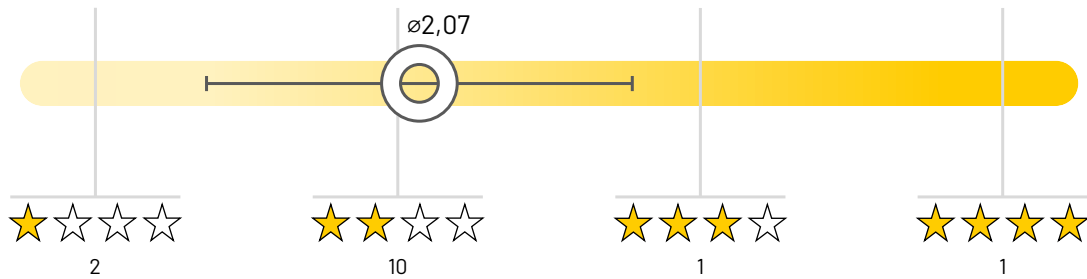
Park.Raum.Dialog Karlsruhe | Reflexionstreffen | Kompetenznetz Klima Mobil

37

37

Frage 7: Welche besonderen Angebote und Bevorzugungen beim Parken für elektrisch betriebene Fahrzeuge (Fahrzeuge mit E-Kennzeichen) gibt es?

n=14



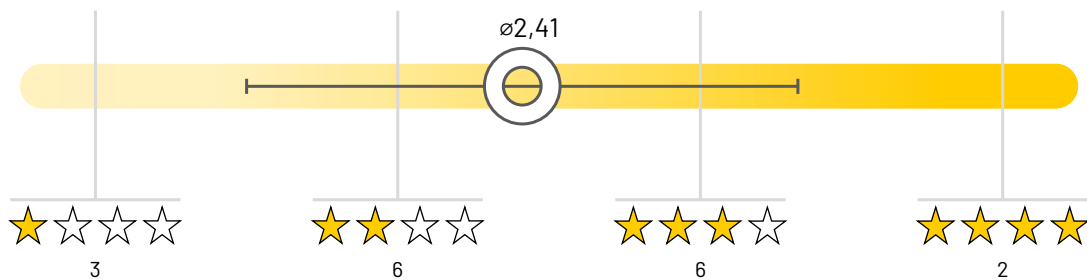
„Im Flächenverbrauch kein Unterschied, somit unter den Aspekten Klimaanpassung und Umverteilung des öffentlichen Raums kein Mehrwert; kann sogar zu Mehrverkehr führen.“

„Es ist zu klären wieviel öffentliche Ladeinfrastruktur es braucht. Vielleicht hilft die Antriebswende, die Autos in die bisher nicht ausgenutzten Quartiersgaragen zu bekommen. Dafür sollten Garagen Ladeinfrastruktur haben.“

39

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?

n=17

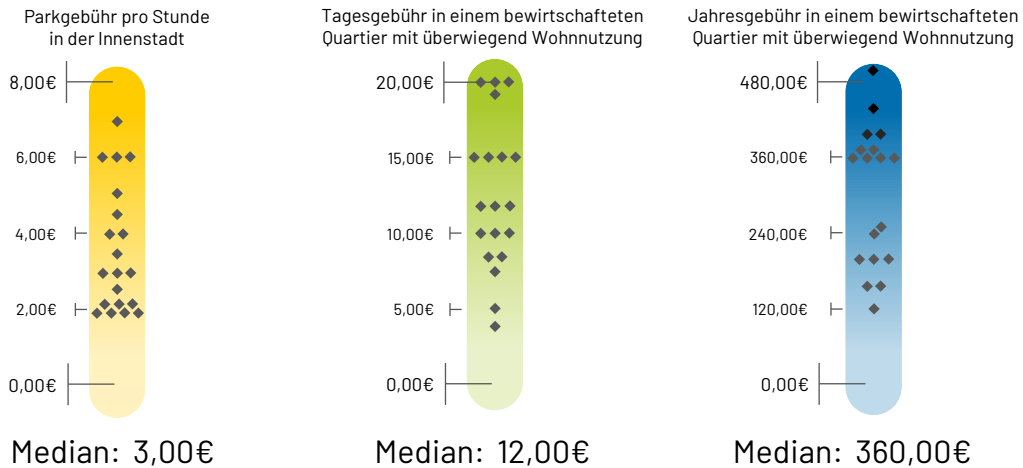


„Die Wahrscheinlichkeit, kontrolliert zu werden, ist in manchen Bereichen recht hoch, in vielen Bereichen äußerst gering. Nicht nur, aber ganz besonders außerhalb der üblichen Dienstzeiten.“

„Die Kontrolldichte könnte höher sein. Smarte Ansätze der Kontrolle mit Hilfe von Sensoren scheinen Möglichkeiten zu eröffnen, das Personal effektiv einzusetzen und bestimmte Bereiche zuverlässig von Falschparkern freizuhalten“

41

Parkgebühren



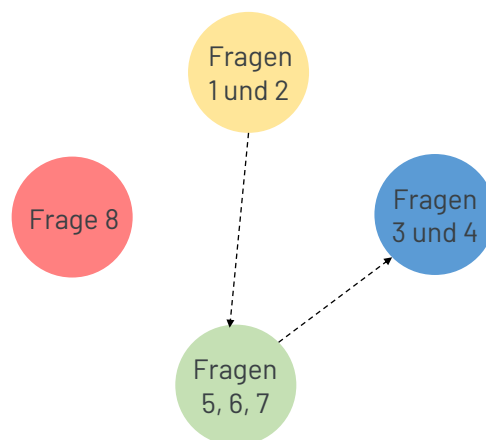
Diskussionsphase: Kleingruppendiskussion



- Unterschiedliche **Blickwinkel** sichtbar machen
- **Konflikte** aufzeigen und **Gemeinsamkeiten** schärfen
- Diskussion des **Status Quo** und neue **Ideen** entwickeln
- Freie Platzwahl, **gleichmäßige** Verteilung, heterogene Gruppen
- Pro Gruppe mindestens eine Person aus der Verwaltung
- **Ergebnissicherung**: Wichtige Aspekte aufschreiben und anpinnen!

Drei Runden à 20 Minuten

- **Diskutieren** Sie in der Kleingruppe das **Ergebnis** der jeweiligen Frage(n)
- Welche **Ideen** haben Sie zur Verbesserung des Niveaus?
- **Notieren** Sie Ideen & Verbesserungsvorschläge stichpunktartig auf den **Karten**
- Pro Karte ein Aspekt notieren



Bepunktung

- **20 Klebepunkte pro Person**
- **8 Punkte - 1 Punkt je Skala einer Frage:**
 - Stimmen Sie mit der Einstufung weiterhin überein oder würden Sie den Status Quo der Stadt Karlsruhe nach erfolgter Diskussion nun höher oder tiefer einstufen?
- **12 Punkte - freie Verteilung:**
 - Welche **Ideen** auf den Pinnwänden finden Sie am wichtigsten?
 - **Für die Stadt Karlsruhe?**
 - **Für den Klimaschutz/Klimaanpassung?**

Reflexion der Ergebnisse

- Über welche Einstufung sollten wir noch sprechen?
- Was wurde noch nicht gesagt?
- Was liegt Ihnen noch auf dem Herzen?

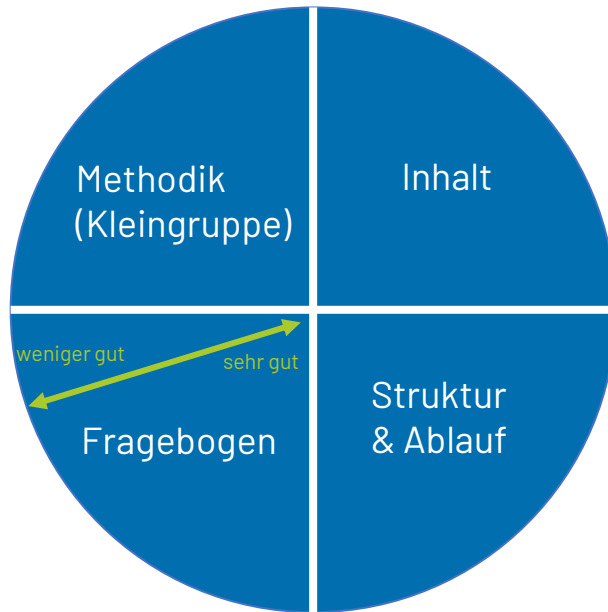
Ausblick und nächste Schritte

- **Aktionstreffen:** 30.01.2025 von 15:00-18:00 Uhr
 - Maßnahmenvorschläge der NVBW diskutieren und weiterentwickeln
 - Erarbeitung von Maßnahmenempfehlungen für eine lokale Parkraumstrategie
- Kompetenznetz Klima Mobil erstellt Abschlussbericht und Park.Raum.Dialog-Zertifikat.
- Strategische Einbettung und Umsetzung der Maßnahmen in der Kommune



Bild: Stadt Karlsruhe

Feedback



50

This graphic features a central network of icons connected by lines. The icons include a train, a bus, a bicycle, a car, a person, a globe, a leaf, and a plug. Overlaid on this network are several text boxes:

- Mutig voran** (in a blue box)
- beim Klimaschutz im Verkehr** (in a blue box)
- www.klimaschutz-bewegt.de (in a white box with a blue border)
- Nehmen Sie Kontakt auf:**
Kompetenznetz Klima Mobil
NVBW - Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH
Wilhelmsplatz 11
D-70182 Stuttgart
klimamobil@nvbw.de (in a white box with a blue border)

 The logo for 'Kompetenznetz KLIMA MOBIL' is in the top right corner.

51

A large, stylized yellow number '4' is positioned on the right side of the page, extending from the top to the bottom. It has a thick, solid appearance with rounded corners and a slight shadow effect.

Anhang 4: Maßnahmenvorschläge

Park.Raum.Dialog Karlsruhe

Maßnahmenvorschläge

Auditoren:

Bastian Wetzke und Fabian Meurer

Einführung

Am 13. Dezember 2024 fand das Reflexionstreffen zum Park.Raum.Dialog in Karlsruhe statt. Dabei wurden durch die beteiligten Stakeholder verschiedene Probleme, Herausforderungen und Lösungsmöglichkeiten skizziert. Nachfolgend sind diese zusammengefasst und Lösungsvorschläge formuliert worden.

Das Ziel dabei ist, lokal passende Maßnahmen zu erarbeiten, die einerseits verträgliches parken ermöglichen, aber auch alternativen zur Kfz-Nutzung stärken, um den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr zu entlasten, eine Verbesserung der Lebensqualität zu erreichen und dem Klimaschutz gerecht zu werden. Die aufgeführten Maßnahmen sollen im Aktionstreffen am 30. Januar vorgestellt von den Stakeholdern strukturiert diskutiert werden.

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 sowie die Freitext-Anmerkungen der Online-Befragung wider. Sie bilden den Ausgangspunkt für eine weitere Bearbeitung des Themas nach Abschluss des Park.Raum.Dialog in Karlsruhe.

Langfristig lenkende Mobilitätsstrategie

In den verschiedenen Kleingruppendiskussionen wurden verschiedene Aspekte und Lösungen in verschiedenen Detaillierungsgraden diskutiert. Daraus lässt sich ableiten, dass es eine Gesamtstrategie notwendig macht, die Mobilität als Ganzes denkt und damit über ein reines Parkraummanagementkonzept hinausgeht. So wird durch strategische Weichenstellungen erreicht, dass verschiedene Bedürfnisse berücksichtigt werden und allgemein Ziele wie städtebauliche Entwicklung, Lebensqualität und Klimaschutz erreicht werden.

1. Stadtweites, integriertes Parkraummanagement-Konzept

Ein **stadtweites, integriertes Parkraummanagement-Konzept** soll das Parken und seine Bewirtschaftung so organisieren, dass verschiedene Ziele erreicht werden. Dazu zählen:

- Verlagerung parkender Fahrzeuge in Parkhäuser, Tiefgaragen oder private Stellplätze;
- Umnutzung des freiwerdenden Raumes für nachhaltigen Verkehr und Klimafolgenanpassung;
- Reduzierung von Parksuchverkehr;
- Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl;

Diese Ziele fördern auch die Erreichung der Klimaschutzziele für Karlsruhe.

Damit das Konzept in sich konsistent ist und örtlich geeignete Maßnahmen erarbeitet werden können, ist das **Parkplatzangebot und die Auslastung stadtweit zu erheben**. Für die Erstellung

eines Parkraummanagementkonzeptes stellt das Land Fördermittel bereit, ebenso für die Erhebung des Parkraumes und dessen Auslastung.

In den Diskussionen wurde der Wunsch nach **Quartiersgaragen** geäußert. Diese sind sinnvoll, um öffentlichen Parkraum von Fahrzeugen zu entlasten, zusätzlich können darin weitere Funktionen, wie Ladeinfrastruktur enthalten sein. Die Finanzierung zum Bau der Quartiersgaragen muss geprüft werden, darüber hinaus auch die Finanzierung der Unterhalts- und Betriebskosten. Dafür ist eine ausreichende Nutzung der Quartiersgaragen notwendig, um mit den anfallenden Gebühren die oben genannten Kosten zu decken. Diese wird sichergestellt, in dem Quartiersgaragen und das Parken im Umfeld so organisiert werden, dass Anwohner ihre Fahrzeuge grundsätzlich in die Quartiersgaragen einstellen. Das lässt sich unter anderem durch Bewohnerparkregelungen erreichen, die zum Beispiel keine Bewohnerparkausweise mehr im Einzugsbereich vorsehen, sowie durch die Reduktion und Umwandlung von Parkständen im Straßenraum. Weiterhin soll eine Quartiersgarage keinen Angebotsausbau darstellen, der zu mehr Autobesitz und höherer Autonutzung führt. Das Land Baden-Württemberg fördert den Bau von Quartiersgaragen im Rahmen des LGVFG, um damit die Lebensqualität zu erhöhen und Platz im Straßenraum zu gewinnen.

Das Parkraummanagement-Konzept sollte auch das in den Diskussionen vorgeschlagene **P+R-Konzept** berücksichtigen. Das ermöglicht in der Region und vereinzelt am Stadtrand den Umstieg vom Auto in den ÖPNV, insbesondere wenn in der Innenstadt das Parkraumangebot entsprechend gesteuert wird. Hier sind weitere Aspekte wichtig, wie eine sichere Gestaltung mit kurzen Wegen, guter Beleuchtung, Kommunikation der Standorte und Vorteile des P+R und Ähnlichem. Am Stadtrand sollte eine **Verknüpfung von Parkgebühren des P+R mit Tickets des ÖPNV** geprüft werden.

Im Parkraummanagement-Konzept sollen auch der Lieferverkehr und allgemeine gewerbliche Belange wie wirtschaftliche Dienstleistungen berücksichtigt werden, die in Kapitel 4 näher erörtert werden.

Für die konsistente Konzeption des Parkraummanagementkonzeptes ist es außerdem wichtig, das **Bewohnerparken in Wohngebieten auszuweiten**. Bei höherer Mischnutzung durch Besucher:innen oder Mitarbeitende ansässiger Unternehmen sollte auch eine Lösung mit **Dauerparkscheinen** nach dem Landauer Modell geprüft werden. Ungenutzte Potenziale wie eine **Mischnutzung von Supermarktparkplätzen** sollten in Betracht gezogen werden, um auftretenden Parkraumangel abzufangen. Die Maßnahmen müssen gegenseitige Einflüsse berücksichtigen, wie zum Beispiel die Verlagerung des Parkdrucks in Nachbarquartiere. Eine Bewirtschaftung ist dabei so auszugestalten, dass es keine unbewirtschafteten Parkstände gibt, die Parksuchverkehr erzeugen. **Parkgebühren** sollten **dynamisiert** werden, um Preisentwicklungen abzubilden.

Einen schnellen Einstieg in eine stringenter Parkraumbewirtschaftung bietet die Novelle der StVO vom Oktober 2024. Hier lassen sich Bewohnerparkgebiete aufgrund eines drohenden Parkdruckes ausweisen. Alternativ ist es möglich, Bewohnerparken auf Basis eines

städtebaulich-verkehrsplanerischen Konzeptes auszuweisen – ohne den Nachweis eines (drohenden) Parkraummangels.

2. Klimafreundliche Mobilität unterstützen

Ein wesentlicher Hebel zur Reduktion der Parkraumnachfrage ist die Stärkung von Alternativen zum motorisierten Individualverkehr. Durch freiwerdende Flächen aus der Verlagerung von Parkraum (siehe Punkt 1) können Angebote des Umweltverbunds ausgebaut werden. In den Diskussionen wurde das Fahrradparken, Verkehrssicherheit für Zufußgehende, Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge sowie der Umgang mit E-Scootern vertieft.

Insbesondere wurden **bedarfsgerechte Verbesserungen des Fahrradparkens in Wohngebieten** und **mehr Radabstellmöglichkeiten in der Innenstadt** als notwendig angesehen. Wichtig ist auch eine größere Anzahl an Radabstellanlagen mit **höherer Qualität**, zum Beispiel mit Überdachung. Weiterhin wurde ein **Modellprojekt eines Mikro-Fahrradparkhauses** in leerstehenden Gebäuden vorgeschlagen. Bei größeren Radparkeinrichtungen sollten für kleinere eigenständige Reparaturen **Radservicepunkte** vorgesehen werden.

Falschparken in Sichtfeldern wie beispielsweise Fußquerungen sollte bei niedrigem Parkdruck zum Beispiel durch Grenzmarkierungen und bei hohem Parkdruck zum Beispiel durch Pfosten, Mobiliar, Grünflächen oder Fahrradabstellanlagen **entgegengewirkt** werden. Hier sind Sichtfelder bereits in der Planungsphase zu definieren und Maßnahmen gegen Falschparken vorzusehen.

Zum Laden von elektrisch betriebenen Fahrzeugen wurden konkrete Vorschläge skizziert. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass der Platzbedarf eines Elektrofahrzeugs gleich groß ist. Hinzu kommt der Platzbedarf für die Ladesäule. Im öffentlichen Raum soll das **Schnellladen auf kostenlosen Parkständen** angeboten werden, um eine hohe Rotation zu erreichen. Langsames Laden soll außerhalb des Straßenraumes erfolgen.

Gegen ungeordnetes Abstellen von **E-Scootern**, insbesondere in der Innenstadt und am Hauptbahnhof, sollten **zusätzliche Flächen zum Abstellen** eingerichtet werden. Diese sollten jedoch am Fahrbahnrand oder auf Kfz-Parkständen angeordnet sein, aber grundsätzlich nicht auf Gehwegen oder in Grünflächen. Das kann auch in Kombination mit Haltestellen des ÖPNV erfolgen. Nutzungsbedingungen wie Geofencing unterstützen die Vorgaben, wenn E-Scooter nach dem Gebrauch nur noch dort abgestellt werden, wo es erlaubt ist.

Schnell umsetzbar sind Umwandlungen von Parkständen in Radabstellanlagen oder Flächen für E-Scooter. Ein standardisierter Prozess kann hier Wünsche der Radfahrenden oder andere Rückmeldungen zügig aufnehmen und umsetzen. Denkbar wäre auch eine Umwandlungsquote, die eine bestimmte Anzahl von Radabstellanlagen pro Jahr vorsieht.

3. Parkkontrolle verbessern

Regelungen des Parkens entfalten ihre Wirkungen erst, wenn sie wirksam kontrolliert und Verstöße sanktioniert werden. In den Diskussionen wurden die Kontrolldichte und -häufigkeit

uneinheitlich bewertet: In der Innenstadt ist eine Sanktionierung tagsüber sehr wahrscheinlich, während das Risiko in den Randbezirken abnimmt. Darüber hinaus sinkt in der Innenstadt abends und nachts das Entdeckungsrisiko.

Zur Verbesserung der Kontrolle sollte geprüft werden, ob im Gemeindevollzugsdienst (GVD) **zusätzliches Personal** gewonnen und durch zusätzlich anfallende Bußgelder gegenfinanziert werden kann. Dadurch wären **Schwerpunktkontrollen** auf beispielsweise Radwegen, Lieferzonen, Behindertenparkplätzen oder in Stadtteilen oder Kontrollen in den späten Abend- und frühen Morgenstunden möglich.

Die Landespolizei ist beim Falschparken während der Dienstzeiten des GVD nur in besonderen Fällen zuständig. Wenn möglich, sollte eine **Sensibilisierung und Abstimmung des Vorgehens der Polizei** bei besonders gefährlichem Falschparken auf Radinfrastruktur, Fußgängerüberwegen oder Ähnlichem stattfinden. Möglicherweise reichen hier seitens der Polizei bereits eine E-Mail mit Beweisfotos und weiteren Angaben an die Bußgeldstelle oder ein Anruf, um den GVD hinzuzuziehen und ggf. das Abschleppen zu veranlassen.

Es sollte geprüft werden, ob besonders stark von Falschparken betroffene Stellen oder Stellen mit hohem Gefährdungspotenzial mit **Sensoren** versehen werden können, die automatisch eine Meldung an den GVD veranlassen und Kontrollpersonal aufmerksam machen.

Kurzfristig sollte die oben beschriebene Prüfung des Aufstockens von Personal erfolgen sowie eine **Sensibilisierungskampagne**, die über die Nachteile und Gefahren des Falschparkens aufklärt und in weiteren Stufen auch Schwerpunktkontrollen, inklusive Abschleppen, vorsieht. Das kann mit Pressearbeit, Befahrungen der Feuerwehr sowie Hinweiszetteln, die der GVD verteilt, erfolgen.

Mittelfristig sollte die Einführung der besonders effizienten **digitalen Parkraumkontrolle** durch Scan-Fahrzeuge geprüft werden. Das Land Baden-Württemberg schafft derzeit mit dem Landesmobilitätsgesetz dafür die rechtliche Grundlage. Eine effektive Kontrolle ist gleichzeitig auch eine notwendige Voraussetzung zur Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung, was auch das Bewohnerparken betrifft. Digital können pro Stunde bis zu 1.000 Fahrzeuge kontrolliert werden, statt 50 Fahrzeugen pro Stunde in bei manueller Kontrolle. Voraussetzung hierfür ist die **digitale Datengrundlage** des öffentlichen Parkraums und die Digitalisierung der straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen sowie der verschiedenen Parkberechtigungen. Dazu gehören u.A. Kurzzeitparken per App oder am Parkscheinautomaten, Bewohnerparken und Sonderparkberechtigungen. Mit der Digitalisierung lassen sich gleichzeitig Parkraumerhebungen, Verkehrsschildkataster und andere zukünftig notwendige Vorhaben umsetzen.

4. Liefer- und gewerbliche Verkehre

Falsch abgestellte Fahrzeuge von Paketdiensten, Handwerksbetrieben, Pflegediensten u. A. stellen ein Problem für zu Fuß Gehende oder Radfahrende dar. Für gewerbliche Fahrzeuge sind daher Lösungen zu finden, die den Bedürfnissen der Dienstleister entgegenkommen, ohne die Sicherheit nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer zu beeinträchtigen.

Der Umgang mit gewerblichem Parken muss Teil des integrierten stadtweiten Parkraummanagement-Konzeptes sein (siehe Punkt 1). Diese Strategie muss so flexibel sein, dass nachgesteuert werden kann, wenn sich einzelne Lösungen nicht bewähren sollten. Für reine Lieferverkehre bietet das seit Oktober 2024 neue Verkehrszeichen „**Ladebereich**“ eine Lösung, jedoch werden die Bedürfnisse von Pflegediensten oder Handwerkern dabei nicht berücksichtigt, deren Kerntätigkeit nicht das Anliefern ist. In Bonn werden daher in einem Pilotprojekt „**Wirtschaftsparkplätze**“ ausgewiesen, die zwischen 08:00 und 18:00 Uhr ausschließlich vom Wirtschaftsverkehr genutzt werden dürfen. Außerhalb dieser Zeiten stehen sie wieder dem üblichen ruhenden Verkehr zur Verfügung. Die Ergebnisse des Politversuches sollten in Karlsruhe auf Umsetzbarkeit untersucht werden.

Ein **regelmäßiger Austausch** mit Akteur:innen des Wirtschaftsverkehrs wie Wirtschaftsförderung, Handwerkskammern oder Paketdiensten ist sinnvoll, um die oben vorgeschlagene Nachsteuerung strukturiert nachzuhalten. Hier könnte auch über Vorschläge wie die Verwendung von Lastenrädern auf der letzten Meile oder engmaschig verteilten Paketabholstationen statt der Haustürlieferung diskutiert werden.

5. Kommunikation

Parken wird sehr oft emotional diskutiert. Änderungen wie Reduktion von Parkplätzen im öffentlichen Raum oder die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung oder Anhebung von Gebühren, werden oft grundsätzlich abgelehnt. Dieser rein negativen Sicht müssen die Vorteile entgegengehalten werden, die sich daraus ergeben. Hier ist eine Kommunikationsstrategie notwendig, die die Vorteile aus den Maßnahmen des Parkens aufzeigt. Gleichzeitig ist auch wichtig über verschiedene Medien zu kommunizieren, dass das Parken weiterhin möglich ist, wie das geregelt sein wird und welche Grundsätze angewendet werden. Dabei muss auch die Einbettung in andere Maßnahmen dargelegt werden, da das Parken nicht isoliert betrachtet wird.

Es sollte ein Dienstleister mit einer mehrjährigen **Kommunikationsstrategie und -umsetzung** beauftragt werden, der Kernbotschaften herausarbeitet, die bei allen kommenden Maßnahmen des Parkens immer wieder kommuniziert werden. Diese müssen leicht verständlich und eingängig sein und den Zusammenhang klarmachen. Beispielsweise werden aus Parkplätzen Flächen für die Klimafolgenanpassung, Regelungen für den Wirtschaftsverkehr unterstützen die Wirtschaft und den Standort, Parken in der eigenen Garage schützt das Fahrzeug vor der Witterung, Kinder kommen sicher selbst zur Schule auf freien Gehwegen usw.

Der Stakeholderkreis des Park.Raum.Dialogs, auch ergänzt um Mitglieder des Gemeinderates, könnte als **strategisches Gremium** verstetigt werden, welches sich **jährlich** konstruktiv über Lösungen für auftretende Herausforderungen austauscht, dabei aber Mikromanagement vermeidet. Gleichzeitig wird so der Gemeinderat entlastet, der aber regelmäßig über die Treffen des Stakeholderkreises informiert werden kann.

Anhang 5: Foliensatz Aktionstreffen





**Kompetenznetz
KLIMA MOBIL**

**Mutig voran
beim Klimaschutz im Verkehr**

Park.Raum.Dialog
Reflexionstreffen am 30.01.2025 von 15 bis 18 Uhr
Rathaus am Marktplatz Karlsruhe, Kleiner Sitzungssaal

PARK.RAUM.DIALOG
Lokale Parkraumpolitik gestalten

nvbw
Nahverkehrsverbund
Baden-Württemberg mbH

**Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr**

1

Begrüßung

PARK.RAUM.DIALOG
Lokale Parkraumpolitik gestalten

Prof. Dr. Anke Karmann-Woessner | Leitung Stadtplanungsamt Karlsruhe



Bild: Stadt Karlsruhe

Park.Raum.Dialog | Aktionstreffen Karlsruhe | Kompetenznetz Klima Mobil

2

2

Agenda

- 15:00 Uhr: Begrüßung
- 15:10 Uhr: Vorstellung Maßnahmenvorschläge
- 15:30 Uhr: Maßnahmen-Diskussion Runde 1
- 16:20 Uhr: Kurzvorstellung der Ergebnisse aus Runde 1
- 16:30 Uhr: Pause
- 16:45 Uhr: Maßnahmen-Diskussion Runde 2
- 17:25 Uhr: Kurzvorstellung der Ergebnisse aus Runde 2
- 17:35 Uhr: Bewertung der entwickelten Ideen
- 17:50 Uhr: Ausblick und Feedback
- 18:00 Uhr: Ende der Veranstaltung

PARK.RAUM.DIALOG
Lokale Parkraumpolitik gestalten



Park.Raum.Dialog | Aktionstreffen Karlsruhe | Kompetenznetz Klima Mobil

3

3

PARK.RAUM.DIALOG
Lokale Parkraumpolitik gestalten

**Maßnahmen-
vorstellung**

4

4

1 **stadtweites, integriertes Parkraummanagement-Konzept**

PARK.RAUM.DIALOG
Lokale Parkraumpolitik gestalten

- Ziele (auch im Sinne des Klimaschutzes):
 - Verlagerung des Parkens aus dem Straßenraum in Tiefgaragen, Parkhäuser usw.
 - Umnutzung frei werdender Flächen für nachhaltigen Verkehr und Klimafolgenanpassung
 - Reduzieren von Parksuchverkehr
 - Beeinflussen der Verkehrsmittelwahl
 - Erheben der Auslastung und untersuchen der Nutzergruppen,
- Stadtweite Erhebung und konsistente Konzeption mit örtlich geeigneten Maßnahmen notwendig



Karte: OpenStreetMap / Mobilitätsportal Stadt Karlsruhe

Park.Raum.Dialog | Aktionstreffen Karlsruhe | Kompetenznetz Klima Mobil

5

5

1 **stadtweites, integriertes Parkraummanagement-Konzept**

PARK.RAUM.DIALOG
Lokale Parkraumpolitik gestalten

- Finanzierung von Quartiersgaragen prüfen, passende Nutzungskonzepte und Parkregeln im Umfeld erarbeiten
- P+R in Konzept berücksichtigen, Verknüpfen von Parkgebühren und ÖPNV-Tickets, attraktive Gestaltung
- Bewohnerparken ausweiten, ggf. Lösungen wie *Landauer Modell* prüfen
- Verlagerungen in Nachbarquartiere berücksichtigen
- Parkgebühren dynamisieren



Bild: Olmby / Philipp Böhme



Bild: NVBW / Bastian Wetzke



Bild: NVBW / Bastian Wetzke

Park.Raum.Dialog | Aktionstreffen Karlsruhe | Kompetenznetz Klima Mobil

6

6

2

Klimafreundliche Mobilität unterstützen**PARK.RAUM.DIALOG**

Lokale Parkraumpolitik gestalten

- Alternativen zum MIV stärken, um Parkraumnachfrage zu reduzieren
- Verbesserung des Fahrradparkens in Wohngebieten und Innenstadt, z. B.:
 - Mehr Abstellanlagen, auch mit Überdachung
 - Mikroparkhaus in leerstehenden Gebäuden
 - Radservicepunkte in größeren Objekten
- Schnelles Laden von E-Fahrzeugen auf kostenlosen Parkständen, langsames laden außerhalb des Straßenraumes
- Geordnetes Abstellen von E-Scootern auf umgewandelten Flächen



Bild: NVBW / Bastian Wetzke



Bild: NVBW / Bastian Wetzke

Park.Raum.Dialog | Aktionstreffen Karlsruhe | Kompetenznetz Klima Mobil

7

7

3

Parkraumkontrolle verbessern**PARK.RAUM.DIALOG**

Lokale Parkraumpolitik gestalten

- Prüfen, ob zusätzliches Kontrollpersonal durch Mehreinnahmen gegenfinanziert werden kann und dann
- Mit mehr Personal Schwerpunktkontrollen durchführen: Radwege, Ladezonen, morgens/abends
- Landespolizei sensibilisieren zum Beispiel bei Gefährdungen
- Einsatz von Sensoren an besonders betroffenen oder gefährlichen Stellen
- Sensibilisierungskampagne



Bild: NVBW / Bastian Wetzke

Park.Raum.Dialog | Aktionstreffen Karlsruhe | Kompetenznetz Klima Mobil

8

8

3 Parkraumkontrolle verbessern

PARK.RAUM.DIALOG
Lokale Parkraumpolitik gestalten

- Einführung der digitalen Parkraumkontrolle prüfen
- Effektive Kontrolle ist notwendige Voraussetzung zur Parkraumbewirtschaftung
- Bis zu 1.000 Kfz/h möglich (manuell 50 Kfz/h)
- Voraussetzungen: digitalisierter Straßenraum, digitale Parkberechtigungen



Park.Raum.Dialog | Aktionstreffen Karlsruhe | Kompetenznetz Klima Mobil

9

9

4 Liefer- und gewerbliche Verkehre

PARK.RAUM.DIALOG
Lokale Parkraumpolitik gestalten

- Teil des integrierten, stadtweiten Parkraummanagement-Konzeptes
- Flexible Strategie, die Nachsteuerung ermöglicht
- Berücksichtigung von Paketdiensten, Handwerk, Pflegediensten usw.
- Neues Zeichen „Ladebereich“ erlaubt auch privates Be- und Entladen
- Bonner Pilotprojekt *Wirtschaftsparkplätze* auf Umsetzbarkeit untersuchen
- Regelmäßigen Austausch einrichten



Park.Raum.Dialog | Aktionstreffen Karlsruhe | Kompetenznetz Klima Mobil

10

10

5 Kommunikation

- Emotionalen Debatten begegnen und Vorteile herausstellen
- Grundsätze des stadtweiten, integrierten Parkraummanagement-Konzeptes darlegen
- Verknüpfung mit anderen Vorhaben
- Mehrjährige Kommunikationsstrategie und -umsetzung
- Eingängige, leicht verständliche Kernbotschaften herausarbeiten
- Stakeholderkreis erweitern und als strategisches Gremium verstetigen



11

11

Maßnahmen-Diskussion Runde 1

Methode: Projekt-Canvas

- Diskussion einer Maßnahme am Projektcanvas
- Hilfsmittel, um Maßnahmen zielorientiert und systematisch in der Gruppe weiterzuentwickeln
- Freie Platzwahl, gleichmäßige Verteilung
- mind. 1 Person aus der Verwaltung in jeder Gruppe

PARK.RAUM.DIALOG Lokale Parkraumpolitik gestalten		
BESCHREIBUNG Wie wird die Maßnahme in der Praxis umgesetzt? Welche Ziele hat die Maßnahme? Welche Vorteile hat sie?	WENN UND VORSCHLÄGE Wann soll die Maßnahme umgesetzt werden? Wo soll sie umgesetzt werden? Welche Voraussetzungen sind zu erfüllen?	TEAM Welche Personen sind für die Umsetzung der Maßnahme verantwortlich? Welche Rollen haben sie?
ZWECK & ZIELE Was ist der Zweck der Maßnahme? Welche Ziele hat sie?	RISIKEN Welche Risiken sind mit der Umsetzung der Maßnahme verbunden? Wie können diese Risiken minimiert werden?	RECHTSGRUNDLAGEN Welche rechtlichen Grundlagen sind für die Umsetzung der Maßnahme relevant? Welche Genehmigungen sind erforderlich?
CHANGEN Welche Veränderungen sind durch die Maßnahme zu erwarten? Wie werden diese Veränderungen bewältigt?	ZEITHORIZONT FÜR DIE UMSETZUNG DER MAßNAHME Wann soll die Maßnahme umgesetzt werden? Wie lange dauert die Umsetzung?	PRIORITÄT DER MAßNAHME Wie hoch ist die Priorität der Maßnahme? Welche Kriterien sind für die Priorisierung relevant?

12

12

Maßnahmen-Diskussion Runde 1 - Blitzlichttrunde

Kurzvorstellung der Ergebnisse

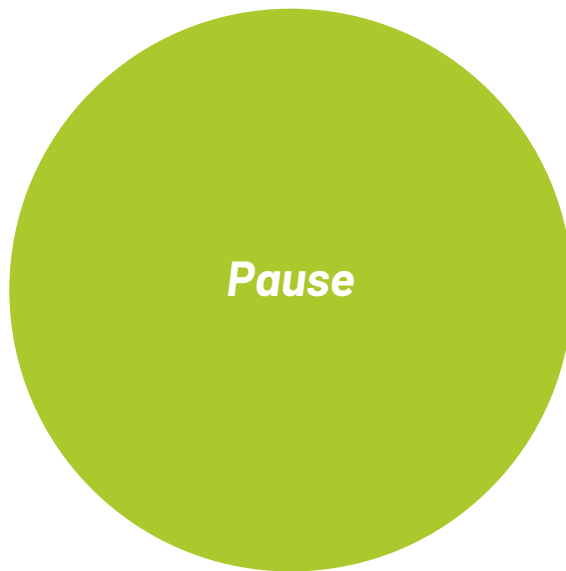
- Was möchten Sie ergänzen?

The image shows a digital form titled 'PARK.RAUM.DIALOG' with a grid of input fields. The sections are:

- BESCHREIBUNG:** 'Wie wird die Maßnahme in der Praxis aussehen?' and 'Wann wird die Maßnahme umgesetzt?' (with a 'WANN' button).
- ZWECK & ZIELE:** 'Was sind die Ziele der Maßnahme?' and 'Wann wird die Maßnahme umgesetzt?' (with a 'WANN' button).
- CHANCEN:** 'Welche Chancen bietet die Maßnahme?' (with a 'WANN' button).
- IDEEN UND VORSCHLÄGE:** 'Welche Ideen und Vorschläge haben Sie?' (with a 'WANN' button).
- RISIKEN:** 'Welche Risiken sind mit der Maßnahme verbunden?' (with a 'WANN' button).
- TEAM:** 'Wem ist die Maßnahme zugeordnet?' and 'Wann wird die Maßnahme umgesetzt?' (with a 'WANN' button).
- RESSOURCEN:** 'Welche Ressourcen sind für die Maßnahme erforderlich?' (with a 'WANN' button).
- PRIORITÄT DER MAßNAHME:** 'Wann wird die Maßnahme umgesetzt?' (with a 'WANN' button).
- ZEITRAUM FÜR DIE UMSETZUNG DER MAßNAHME:** 'Wann wird die Maßnahme umgesetzt?' (with a 'WANN' button).

 Each section has a yellow 'WANN' button at the bottom right.

13

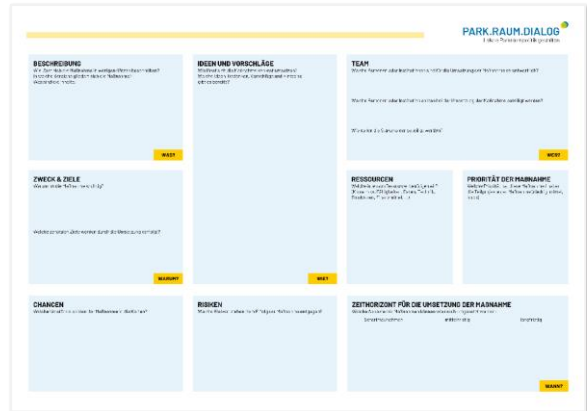


14

Maßnahmen-Diskussion Runde 2

Methode: Projekt-Canvas

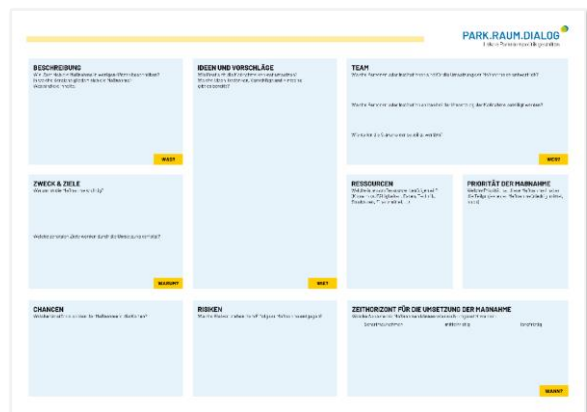
- Diskussion einer Maßnahme am Projektcanvas
- Hilfsmittel, um Maßnahmen zielorientiert und systematisch in der Gruppe weiterzuentwickeln
- Freie Platzwahl, gleichmäßige Verteilung
- mind. 1 Person aus der Verwaltung in jeder Gruppe



Maßnahmen-Diskussion Runde 2 - Blitzlichtrunde

Kurzvorstellung der Ergebnisse

- Was möchten Sie ergänzen?



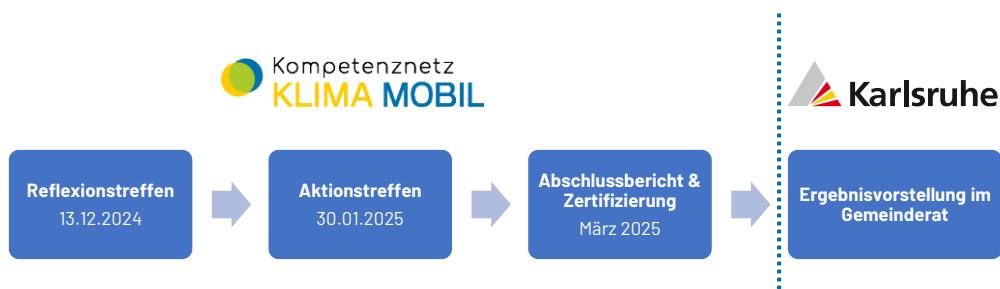
Bewertung der Maßnahmen

Methodik: Kategorien Bepunkten

- 6 Klebepunkte pro Person zur freien Verteilung
- Bewertung der Maßnahmen mit 0 bis 3 Punkten
- Welche Maßnahme(n) finde Sie am wichtigsten...
 - ...für Karlsruhe? | 3 gelbe Punkte
 - ...für den Klimaschutz bzw. die Klimaanpassung? | 3 grüne Punkte



Ausblick und Feedback

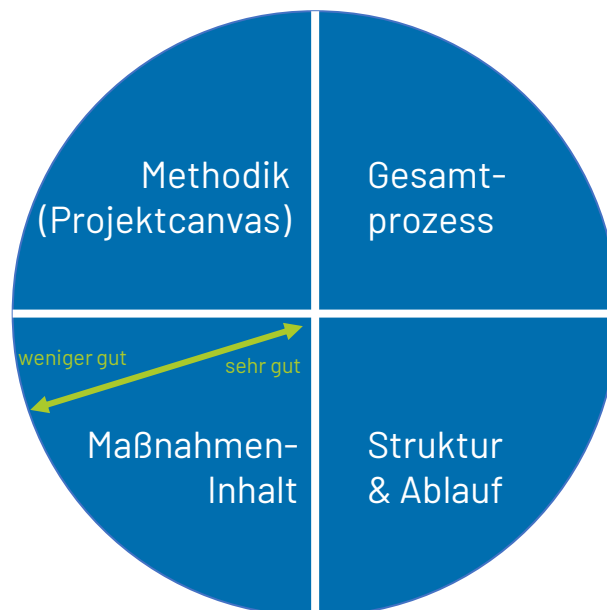


Ausblick und Feedback

- Worüber sollten wir noch sprechen?
- Was wurde noch nicht gesagt?
- Was liegt Ihnen noch auf dem Herzen?

19

Feedback



20

**Kompetenznetz
KLIMA MOBIL**

Mutig voran

beim Klimaschutz im Verkehr

www.klimaschutz-bewegt.de

Nehmen Sie Kontakt auf:
Kompetenznetz Klima Mobil
 NVBW - Nahverkehrsgesellschaft Baden-
 Württemberg mbH
 Wilhelmsplatz 11
 D-70182 Stuttgart
 klimamobil@nvbw.de

nvbw
 Nahverkehrsgesellschaft
 Baden-Württemberg mbH

**Baden-Württemberg
 Ministerium für Verkehr**