

## Zu Punkt der Tagesordnung

<b>Antrag</b>			Drucksache <b>0880/2022</b>
			Einbringung 08.11.2022
Datum	Gremium	Antragsteller*in	
Ö 17.11.2022	Ratsversammlung	Ratsherr Weigel, CDU-Ratsfraktion	
<b>Betreff:</b>			
Änderungsantrag zur Drs. 0742/2022 Umsetzung Green City Plan – Sofortmaßnahme "I.a-8 Neuordnung des Parkraums über digitale Systemausweitung"; hier: Beschluss Mobilitätskonzept I ruhender Kfz-Verkehr 2035 und weitere Schritte Parken in Kiel gemeinsam gestalten – Parkraumkonzept mit Augenmaß			

### Antrag:

Die Verwaltung wird gebeten, folgende Konzeptideen in das Mobilitätskonzept I ruhender Verkehr zu integrieren:

### Bewohnerparken

#### **Wo ist das Bewohnerparken sinnvoll?**

Bewohnerparken kann ein wertvolles Instrument sein, um in Wohngebieten und Bereichen mit hohem Parkdruck die Wohnqualität zu steigern, vorausgesetzt es gibt die Möglichkeit, mit anderen Verkehrsmitteln als dem PKW anzureisen. Bewohnerparken soll grundsätzlich nur für Fahrzeuge unter 3,5 Tonnen gelten.

Beim Bewohnerparken soll die Landeshauptstadt Kiel die Gebühren in einem verträglichen Maß halten. Zwingend ist aber, einen Betrag zu erheben, der mindestens die Verwaltungskosten für das Einrichten von Bewohnerparkzonen und das Ausstellen entsprechender Ausweise decken kann. Zugleich darf der Beitrag nicht zu hoch sein, weil für den KFZ-Halter keine Parkfläche garantiert werden kann. 60,- Euro im Jahr sollte der Betrag nicht übersteigen. Die Anzahl der ausgegebenen Bewohner-Parkausweise sollte sich an Anzahl der Wohneinheiten orientieren und nicht nach der Anzahl der Bewohner pro Einheit richten. Hintergrund ist, dass bei zu vielen ausgegebenen Bewohnerparkausweisen der angedachte positive Effekt gleich wieder entfällt.

Für zusätzliche Bewohnerparkausweise je Wohneinheit, z.B. für einen Zweit- oder Drittwagen wäre eine deutliche preisliche Staffelung nach oben zu prüfen. Ebenso soll die Möglichkeit einer Tauschbörse für Bewohnerparkausweise geprüft werden. Die Stadt Kiel soll sich beim Land und Bund für eine dafür eventuell notwendige rechtliche Regelung einsetzen.

### Besucherparken

Die Bewohnerinnen und Bewohner in Bewohnerparkzonen empfangen selbstverständlich auch Besuch von Familien, Freunden oder Verwandten. Diesen muss fußläufig in der Umge-

bung der Wohneinheit das Abstellen ihres Kraftfahrzeuges ermöglicht werden – auch über Nacht. Auch beispielsweise Ärzte, Dienstleister oder Büros brauchen Besucherparkplätze. Die Bereitstellung dieser Stellplätze sollte nicht kostenfrei sein. Vorstellbar erscheinen hier Einheiten von vier bis fünf Gästeparkplätzen, an denen ein Parkschein erworben werden kann, digital über eine App oder gedruckt. Die Besucherplätze sollen in der gesamten Zone verteilt sein, insbesondere wo hoher Bedarf besteht.

### **Gewerbeparken/Handwerkerparkkarten**

Die Kieler Handwerks- und Gewerbebetriebe müssen auch in Zukunft weiterhin die nötigen Arbeiten in Gebieten mit Bewohnerparken verrichten können, ohne regelmäßig Verwarn- oder Bußgelder der Ordnungsbehörden zu riskieren. Diese Erfordernisse sind zwangsläufig bei der weiteren Errichtung von Bewohnerparkzonen zu berücksichtigen. Dies ließe sich z.B. mittels eines Parkausweises für Fahrzeuge von Handwerksbetrieben ermöglichen. Je nach Gewerk sollte auch eine zeitliche Befristung in Betracht gezogen werden, sodass Handwerksbetriebe lediglich Werktags in einem arbeitsüblichen Zeitumfang die Parkplätze der Bewohnerinnen und Bewohner in Anspruch nehmen können. Lieferzonen sind freizuhalten, aber keine Alternative, da diese lediglich für das Halten, und nicht für das Parken nach der StVO ausgelegt sind.

### **Pflegepersonal**

Der demographische Wandel wird zwangsläufig zu einem stärkeren Bedarf von häuslicher Pflege durch ambulante Pflegedienste führen. Diese Pflegefachkräfte fahren in der Regel von einem zum nächsten Patienten und halten sich dort nicht allzu lange auf. Auch diesen Herausforderungen muss im Parkraum durch die Vergabe von kostenfreien oder kostengünstigen Parkausweisen für Pflege- und Ambulante Dienste in allen Bereichen der Bewohnerparkzone und reservierte Parkplätze in den Quartieren Rechnung getragen werden.

### **Lieferzonen**

Lieferantinnen und Lieferanten müssen heute in der Regel ordnungswidrig auf der Straße, auf dem Fuß- oder Radweg oder einem Schutzstreifen für Radfahrrinnen und Radfahrer halten, um ihre Waren in unmittelbarer Nähe zu den Betrieben oder Kundinnen und Kunden entladen zu können. In jeder Bewohnerparkzone bedarf es dringend ausreichender Lieferzonen, welche das Halten nach der StVO zulassen, nicht aber das Parken, bzw. möglicherweise nur außerhalb der Geschäftszeiten. Das erhöht einerseits die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer und andererseits vereinfacht es die pünktliche Zustellung, welche für die Aufrechterhaltung der Arbeitsfähigkeit von Betrieben von Nöten ist.

### **Paketdienstleister-Hubs**

Die steigende Anzahl an Paketsendungen ist in Einklang mit den neuen ökologischen und sozialen Fragen der Klimakrise und der Mobilitätswende zu bringen. Hierbei erscheinen "Paketdienstleister-Hubs" als sinnvolle Lösung. An solchen "Paketdienstleister-Hubs" werden die Postsendungen für einen Bezirk zu einem kleinen urbanen Depot (Container, Immobilie, Nutzfahrzeug) zentral angeliefert und von dort mittels Lastenfahrrädern oder fußläufigen Transporthilfen zum Endkunden verbracht. Diese Zustellung auf der "letzten Meile" kann somit im Sinne der Nachhaltigkeitsziele der Kommunen, des Handels und der Dienstleistungsunternehmen erfolgen und zugleich verhindern, dass große schwere Nutzfahrzeuge in Wohngebiete einfahren müssen oder dort auf der Straße oder auf Fuß- oder Radwegen stehen müssen.

## **Parken auf Schul-, Supermarkt- und Büroparkplätzen**

Stadtraum ist als Parkraum zu schade, um nur einige Stunden am Tag genutzt zu werden. Deshalb müssen in Kiel die bestehenden Parkflächen effizienter genutzt werden. Aus diesem Grund sollen Parkplätze von Schulen, Supermärkten, Büros und sonstigen Unternehmen für die Parkbedürfnisse von Anwohnerinnen und Anwohnern besser und einfacher nutzbar gemacht werden.

Zu den Zeiten, in denen oben genannte Parkplätze nicht genutzt werden, müssen die Anwohnerinnen und Anwohner die Möglichkeit haben, diese zum Parken zu nutzen. Beginnend mit den Schulen, soll das System auf Supermärkte, Büroparkplätze und andere geeignete Parkplätze ausgeweitet werden. Dies muss im Einvernehmen mit den Bedürfnissen der Schulen und den weiteren Eigentümern erfolgen. Im Idealfall sieht es so aus, dass nach Schulschluss Anwohnerinnen und Anwohner auf dem Schulparkplatz parken können und vor Schulbeginn ihr Fahrzeug wegfahren. Außerdem muss ein Konzept zum Freiziehen von widerrechtlich belegten Parkplätzen geschaffen werden.

Zur Durchführung der jeweiligen Maßnahme sollte ein smartes und digitales System gewählt werden. Einige Unternehmen bieten hierfür interessante Lösungsmöglichkeiten, die sich die Stadt Kiel zu Nutze machen könnte.

## **Parken auf Kieler Plätzen und in Quartieren**

### **Plätze allgemein**

Grundsätzlich ist es erstrebenswert, dass die Nutzung der verschiedenen Plätze im Kieler Stadtgebiet durch Parkverkehr langfristig möglichst unterirdisch abgedeckt wird, um oberhalb Raum für mehr Begegnung, Aufenthaltsqualität und besondere Nutzungen wie Lieferverkehr, Behindertenparkplätze oder Mobilitätsstationen zu schaffen. Kiel braucht daher für die Kieler Plätze neue Nutzungskonzepte, die im Zuge von Umbauten sukzessive realisiert werden sollen.

### **Exerzierplatz**

Der Exerzierplatz ist der zentrale Eingangsplatz zur Innenstadt. Hier sollten sich verschiedene Nutzerinnen und Nutzer treffen und auch verbinden können. Aktuell ist die Nutzung nicht ohne PKW-Parken denkbar. Der Übergang von einer Mobilitätsform zu einer anderen soll hier besser möglich werden. Die Erstellung einer mehrstöckigen Parktiefgarage mit verschiedenen Nutzungen wie Fahrradstellplätze oder E-Rollern wäre besonders sinnvoll. Oberirdisch sollten verschiedene Nutzungen realisierbar sein: Bei großen Veranstaltungen könnte die oberirdische Platzfläche temporär als Reserve-Parkzonen dienen, aber auch Sport, Begegnung und Aktionen wären auf diesem dann grünen Tor zur Innenstadt denkbar. Die Aufwertung des Exerzierplatzes ist im integrierten Entwicklungskonzept Innenstadt Kiel wesentlich höher zu priorisieren als bislang. Die Verwaltung wird der Selbstverwaltung einen Vorschlag zur Höherpriorisierung vorlegen.

Die Parkgarage am Europaplatz soll in städtischer Hand bleibt. Die Stadt Kiel soll die Mittel für die Renovierung aufbringen.

### **Wilhelmsplatz**

Der Wilhelmsplatz bietet neben der Nutzung als Parkfläche auch heute schon verschiedene weitere Nutzungsmöglichkeiten. Auch hier empfiehlt es sich, eine Parktiefgarage mit oberirdischen Nutzungsflächen z.B. auch für Jahrmarkt, Zirkus etc. zu prüfen. Gerade zu verkaufstarken Innenstadttagen oder zu Veranstaltungen könnte von hier aus Park&Ride möglich sein. Dieser Platz dient auch zur Parkraumentlastung des Französischen Viertels und des städtischen Krankenhauses. Diese Nutzung ist langfristig zu sichern. Im Nacht- oder Schichtdienst sind die Angestellten des städtischen Krankenhauses auf einen PKW zwingend angewiesen. Die Stadt Kiel sollte als Eigentümerin des städtischen Krankenhauses ihre

Verantwortung wahrnehmen und dafür Sorge tragen, dass das Krankenhauspersonal hier Parkplätze hat.

### **Blücherplatz**

Der Blücherplatz ist ein Platz mit Quartierscharakter. Die Möglichkeit, auch hier das Auto unterhalb der Oberfläche zu verlegen, sollte verstärkt fokussiert werden, um dann oben Veranstaltungen, Märkte und Quartiersleben fördern zu können.

### **Andreas-Hofer-Platz**

Auch am Andreas-Hofer-Platz bieten sich Chancen, Parken unter die Erde zu verlegen und den Platz oberhalb attraktiven neuen Nutzungen zuzuführen.

### **Quartiersparkhäuser**

Quartiersparkhäuser bieten eine Möglichkeit zur Entlastung eines hohen Parkdrucks und bieten eine Alternative zum Parken im Stadtraum, etwa am Straßenrand.

In den Kieler Quartieren soll die Schaffung von Quartiersparkhäusern forciert werden. Die Verwaltung soll Standorte für Quartiersparkhäuser ermitteln und ein Konzept für diese entwickeln. In Quartieren mit hohem Parkdruck soll bevorzugt begonnen werden. Das Parken in einem Quartiersparkhaus soll nicht teurer als drei Euro pro Nacht sein.

### **Parken in der Innenstadt**

#### **Parken für den Einzelhandel und als Wirtschaftsförderung**

Zu einem attraktiven Stadtzentrum wird auch in Zukunft ein abwechslungsreicher und kleinteiliger Einzelhandel gehören. Dafür ist es wichtig, dass die Kieler Innenstadt mit allen Verkehrsmitteln gut zu erreichen ist.

Auch der motorisierte Individualverkehr soll auf absehbare Zeit zu diesem Verkehrsmix gehören, ihn durch massive Reduzierung von Parkflächen oder massive Preiserhöhungen aus der Innenstadt zu verdrängen, erscheint nicht geboten. Es könnten extrem negative Folgen für den dortigen Einzelhandel eintreten.

Kiel soll auch für den Autoverkehr eine gute Erreichbarkeit der City erhalten. Allerdings sollen auch durch kostengünstigen (mit dem langfristigen Ziel der Kostenfreiheit) und gut getakteten ÖPNV, gut organisierte Mobilitätsstationen und kostenfreie Park&Ride-Parkplätze in der Peripherie, Anreize geschaffen werden, das Auto stehen zu lassen.

Für den MIV, der die Innenstadt z.B. zum Einkaufen erreichen will, muss genug Parkraum, vor allem in modern und hell gestalteten Parkhäusern, die kurze Wege zu den Geschäften und Verkaufsstellen ermöglichen, zur Verfügung gestellt werden. Diese Anforderungen erfüllen die Parkhäuser in der Innenstadt bereits. Aber auch eine Verlagerung von Parkflächen unter die großen innenstadtnahen Plätze kann dabei helfen, die Stadt für Besucherinnen und Besucher und Menschen, die dort einkaufen wollen, attraktiver zu gestalten und gleichzeitig flexible und dem Aufkommen angepasste Parkmöglichkeiten für die verschiedenen Verkehrsmittel zu schaffen.

Eine Attraktivitätssteigerung dieser Parkhäuser gegenüber freien Parkplätzen im öffentlichen Verkehrsraum in der Innenstadt soll durch entsprechende Preis- und Nutzungszeitgestaltungen geschaffen werden. Parken sollte nicht teurer als einen Euro pro Stunde sein.

Dabei könnten die freien Parkplätze im Innenstadtbereich teurer und auch zeitlich enger befristet sein als Stellplätze in den Parkhäusern. Auf ausgewählten Flächen sollte eine kostenfreie erste halbe Stunde (sog. "Brötchentaste") beibehalten werden, um die Attraktivität des Einkaufsstandortes Innenstadt zu stärken. Generell sollten außerhalb der Parkhäuser mehr Kurzzeit- und weniger Dauerparkmöglichkeiten zur Verfügung gestellt werden, um es Kundinnen und Kunden zu ermöglichen, ihre Einkäufe zielgerichtet zu erledigen und zu transportieren.

tieren, ohne dauerhaft die raren Parkflächen in diesem Bereich zu blockieren. Dies gilt natürlich nicht für Parkplätze, die Anwohnern vorbehalten sind.

Parksuchverkehre, die für Anwohnerinnen und Anwohner, Besucherinnen und Besucher und Kundinnen und Kunden der Innenstadt gleichermaßen störend sind, müssen minimiert werden. Dafür muss weiterhin eine Optimierung und Modernisierung von Verkehrs- und Parkleitsystemen erfolgen. Mit Hilfe digitalisierter Informationstechnologie ließen sich so Parkflächen effizienter nutzen und Verkehrsströme und –aufkommen sinnvoll steuern.

Für die Gewerbetreibenden der Innenstadt müssen angemessene Anliefer- und Ladezonen vorgehalten werden. Städtischer Wirtschaftsverkehr muss privilegiert, das Zuparken von entsprechenden Bereichen stärker sanktioniert werden, damit urbane Mobilität und Logistik reibungslos funktionieren können.

Als Sofortmaßnahme, die noch im ersten Quartal 2023 umgesetzt werden kann, soll eine Gesprächsrunde zwischen den Parkhausverwaltern und der Stadt geschaffen werden.

### **Holtestadion**

Das Holtestadion braucht ein Parkhaus mit ausreichend Kapazität. Zur Entlastung der Anwohnerinnen und Anwohner braucht das Quartier jedoch ein echtes und klares Mobilitätskonzept für Spieltage. Insbesondere an Spieltagen soll durch verstärkte Kontrollen das Zuparken von Rad- und Gehwegen und Auffahrten verhindert werden. Hier ist der verstärkte Einsatz des KODs in Zusammenarbeit mit den Verkehrsüberwachungskräften gefordert.

Außerhalb der Nutzung durch Sportevents könnte sich das Parkhaus hervorragend für eine Nutzung durch z.B. die Universität anbieten. Außerdem soll ein Ausbau des Parkhauses als Park&Ride-Station, insbesondere in Kombination mit der neuen Stadtbahn, geprüft werden. Am Stadion soll eine Mobilitätsstation errichtet werden.

### **Sportplatz Kilia**

Der Kilia-Sportplatz bietet ein gutes Beispiel der Kooperation zwischen Handels- und Veranstaltungsnutzung. Bei Veranstaltungen auf dem Platz z.B. am Wochenende, werden die nicht genutzten Parkplätze zur Verfügung gestellt. Das hat Vorbildcharakter, der in Kiel ausweitet werden soll.

### **Veranstaltungsparken**

Bei großen Veranstaltungen z.B. Fuß- und Handballspielen, wie auch während der Kieler Woche, sollte das Parken besser organisiert werden. Park&Ride in Kombination mit diversen Shuttle-Services erscheint für Kiel als eine gute Option, die geprüft werden soll: Optimalerweise werden die Parkplätze und Shuttles über eine digitale Lösung z.B. als App geregelt, die schnell die Verfügbarkeit anzeigt und eine einfache Nutzung anbietet. Bereits auf den Tickets sollte ein Hinweis zum Parken enthalten sein. Insbesondere die Verknüpfung von Eintrittskarte und Fahrkarte für den ÖPNV soll für alle großen Sportveranstaltungen in unserer Stadt die Regel sein.

### **Park&Ride**

Kiel braucht mehr und besser angebundene Park&Ride-Plätze. Hierfür müssen viele kleine Andockpunkte mit Umsteigemöglichkeiten in den ÖPNV geschaffen werden, insbesondere ausgewählte Stationen des neuen hochwertigen ÖPNV-Systems bieten sich hier an. In der Fahrkarte sollte der Parkplatz mit inbegriffen sein. Für Großveranstaltungen, wie z.B. die Kieler Woche oder Fußballspiele, soll Park&Ride bereits jetzt verstärkt ausgebaut werden.

Wichtig ist, dass die Park&Ride-Plätze gut erreichbar sind und die Fahrt mit dem ÖPNV nicht zu lange dauert. Zudem müssen weitere Anreize für deren Nutzung geschaffen werden.

### **Abstellung Fahrräder (Sichere Fahrradabstellmöglichkeiten und Fahrradbügel)**

Radfahrerinnen und Radfahrer in Kiel brauchen gute und sichere Fahrradabstellmöglichkeiten. Das bedeutet in erster Linie: diebstahlsicher!

Fahrradbügel wahllos auf Stellplätzen aufzubauen oder Fahrradbügel als Poller aufzustellen, soll in Kiel fortan unterbleiben. Indem bestehende Parkplätze mit Fahrradbügeln vollgestellt werden, werden die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gegeneinander ausgespielt und Konflikte, die bisher nicht da waren, erzeugt. An vielen Stellen, an denen Fahrradbügel auf Stellplätzen errichtet wurden, sollen sie auf ihren Nutzen überprüft werden. Die Stadt Kiel soll ein Konzept zum Aufstellen der Fahrradbügel erstellen mit dem Ziel ausgewogenerer Lösungen. Statt eines quantitativen Ziels sollen Fahrradbügel nach Bedarfen aufgestellt werden.

### **Neue Möglichkeiten und Innovation**

Die technische Entwicklung der Digitalisierung wird mannigfaltige Möglichkeiten bieten, das Parken in Kiel zu verbessern und den Stadtraum besser ausnutzen zu können.

- Die Verwaltung soll eine bedarfsorientierte Preisanpassung des Parkens nach Angebot und Nachfrage prüfen. Eine hohe Parkraumflächenauslastung würde bedeuten, dass das Parken dann teurer würde und somit der Anreiz zur Wahl anderer Verkehrsmittel erhöht würde und Parksuchverkehr in der Stadt oder im Quartier vermindert würde.
- Kiel braucht mehr Ladeplätze für E-Autos, insbesondere auch in den Parkhäusern.
- Kiel soll die Einführung von Kennzeichenerkennung für ein automatisches Abrechnen von Parkzeiten (z.B. durch eine Registrierung per App) prüfen. Zahlreiche private Anbieter können hier Vorbild sein.
- Kiel soll künftig die Belegung von Parkplätzen mit Sensoren/Transpondern stärker erfassen, um Fahrten für Parkplatzsuche zu reduzieren.
- Durch solche Sensoren/Transponder im Boden oder eine Kennzeichenerkennung (unter Wahrung des Datenschutzes) kann es auch viel einfacher werden, die Einhaltung von Parkzeiten, etwa auf Kurzzeitparkplätzen zu kontrollieren.
- Stadtweit soll die Verfügbarkeit von Parkplätzen nutzerfreundlich im Internet oder per App einsehbar werden
- Die Anbindung von Mobilitätsstationen an große Parkplätze soll verbessert werden.
- Nutzung von Leerstandskapazitäten in Parkhäusern, z. B. nachts als Logistik-Umschlagplatz für Paketdienste (vom LKW zum Lastenrad) u.ä., soll geprüft werden.
- Die Schaffung einer Mobilitäts- App mit einer Auswahl für die beste, schnellste, günstigste Fahrt und mit einer Auswahl von mehreren Verkehrsmitteln sowie der Möglichkeit einer Reservierung (auch von Parkplätzen) "bequem von zu Hause aus" soll geprüft werden.
- Die Schaffung von ästhetischen Fahrrad-Boxen, die abschließbar, buchbar, multifunktional mit öffentlichen Sitzmöglichkeiten und Gehwegbeleuchtung, Dach mit PV, begrünt, digital bezahlbar, aus nachhaltigen Materialien, mobil transportierbar und modulweise erweiterbar sein sollen, soll fokussiert werden.
- **Automatische Parksysteme** etwa mittels Parkpaletten als PKW- und Fahrradhochregale, mit PV- Fassade und -dächern zur Stromerzeugung, begrünt sowie

Unterflurparksysteme, z.B. in Vorgärten mit Gartengrün obenauf, sollen stärker gefördert werden.

### **Schaffung von zusätzlichem Parkraum**

An einigen Schwerpunkten braucht Kiel dauerhaft oder zeitweilig mehr Parkraum, weil der bestehende nicht ausreichend. Durch eine "Überbeparkung" entstehen gefährliche Situationen, die Feuerwehr hat zu wenig Platz, Ausfahrten werden vollgestellt und Gehwege werden zugestellt. Neben anderen Maßnahmen wie Kontrolle, Sensibilisierung, Aufstellung von Pollern, Anwohnerparken und attraktiven Angeboten, auf das Auto zu verzichten, ist es in diesen Bereichen wichtig, auf den Rückbau von Parkplätzen zu verzichten und Möglichkeiten zur Entlastung zu schaffen.

Insbesondere der flächendeckende Abbau von Parkplätzen, der in dem Antrag der Verwaltung zum Parkraumkonzept formuliert ist, soll gestrichen werden.

Als Stadträume mit besonderer Knappheit an Parkraum erscheinen beispielweise:

- Exerzierplatz: vor allem an Markttagen und an Tagen mit Veranstaltungen in der Wunderino-Arena (ggf. P&R-Angebot),
- Blücherplatz: vor allem an Markttagen,
- Wilhelmplatz: vor allem bei Veranstaltungen wie Jahrmarkt oder Zirkus,
- zu Vorlesungszeiten das Areal um die CAU, diese Parkräume können am Wochenende ggf. als P&R Möglichkeit genutzt werden,
- um die die Fachhochschule herum,
- im kompletten Bereich zwischen Feldstraße und Knooper Weg bis hin zum Westring, Brunswiker Straße bis Gutenbergstraße sowie Paul-Fuß-Straße bis Düvelsbeker Weg herrscht Parkraumangel,
- am Südfriedhof,
- in Gaarden-Ost,
- rund um den Schreventeich
- das französische Viertel.

### **Parklets**

Ein Parklet ist ein Stadtmöbel auf ehemaligen Parkplatzflächen, das den Menschen mittels Aufbauten mehr öffentlichen Raum zur Verfügung stellen soll. Als Baumaterial dient meist Holz, z. B. Paletten.

Parklets sind für Kiel nicht geeignet. Direkt an einer Straße neben fahrendem Verkehr werden die Menschen nicht sitzen. Stattdessen sollen in Kiel bessere und geeignetere Möglichkeiten geschaffen werden, den Stadtraum aufzuwerten. Ziel soll es sein, den Parkraum zu erhalten und z.B. für Pflegekräfte, Handwerker, Rettungswagen usw. zu nutzen.

Anstatt Flächen mit Parklets zu belegen, müssen die bestehenden Aufenthaltsflächen aufgewertet, besser nutzbar gemacht und verschönert werden. Hierfür scheint es noch erhebliches Potential zu geben.

### **Senioren**

Nicht jede Seniorin und nicht jeder Senior ist in der Lage, seine Teilhabe am täglichen Leben zu Fuß, mit dem Fahrrad und/oder dem ÖPNV sicher zu stellen. Deshalb muss es auch unter Klimaschutz- und Mobilitätswende-Gesichtspunkten künftig möglich sein, die Teilhabe mit anderer Mobilität zu erreichen. Das gilt insbesondere für durch Krankheit oder Verletzung vorübergehend oder dauerhaft bewegungseingeschränkte Personen und für Alleinerziehende und Familien mit kleinen Kindern. Der dafür nötige Parkraum muss besonders in der In-

nenstadt erhalten bleiben, u.a. für Seniorinnen und Senioren sind ausreichend breite Parkplätze und -häuser z.B. besonders wichtig.

### **Barrierefreie PKW-Stellplätze**

Im öffentlichen Bauwesen ist die DIN-Norm 18040-3 für den Bau und Betrieb barrierefreier Pkw-Stellplätze maßgebend. Demgemäß sind 3 % der Parkflächen einer Parkanlage barrierefrei zu gestalten. Neben den besonderen Flächenmaßen ist folgendes zu berücksichtigen: Unmittelbare Nähe zu barrierefreien Ein- und Ausgängen/Ein- und Ausfahrten, Absenkung der Bordsteine um die Parkflächen, Kennzeichnung der Sonderparkflächen auf Augenhöhe von Fahrzeugführinnen und Fahrzeugführern, die Markierung der Bodenfläche zur Verhütung des Falschparkens durch Unbefugte, die Aufstellung barrierefreier Parkautomaten sowie die Kombination wenigstens jeweils eines „Behindertenparkplatzes“ mit einer barrierefreien E-Ladesäule. Schließlich steht und fällt die Verfügbarkeit barrierefreier Parkplätze für Menschen mit Beeinträchtigung maßgeblich damit, wie ordnungspolizeilich mit Menschen, die dort fälschlich parken, umgegangen wird. Diesbezüglich empfiehlt sich ein deutlicher Warnhinweis unterhalb der Sonderkennzeichnung der Parkflächen, dass unbefugt Parkende auf eigene Kosten abgeschleppt werden.

### **Gehwegparken**

Grundsätzlich müssen Gehwege eine gewisse Mindestbreite haben, so dass Fußgängerinnen und Fußgänger, Menschen mit Behinderung oder mit Kinderwagen Gehwege gut und sicher nutzen können. Allerdings ist Parkraum stellenweise sehr knapp und eine völlige Abschaffung des Gehwegparkens könnte viele Stellplätze kosten, insbesondere in den ohnehin schon stark belasteten Bereichen. Dies würde dann zu weiteren Problemen führen.

Ein flächendeckendes Verbot des Gehwegparkens soll unterbleiben. Anzustreben ist hier ein Konsens und ein Mittelweg und genaues Abwägen der Lage vor Ort in einem Kommunikationsprozess.

Deshalb soll in Kiel jede Straße und nötigenfalls sogar jeder Straßenabschnitt im Einzelfall betrachtet werden. Mit Augenmaß ist hier genau abzuwägen. Eine gewisse Mindestbreite darf aber nicht unterschritten werden.

### **Sicherheitsaspekte beim Gehwegparken – Lösungsmöglichkeiten?**

Relevante Sicherheitsaspekte, zum Beispiel der freie Zugang zu Rettungswegen, haben Priorität. Ob das jeweils individuelle Parkverhalten in einzelnen Straßen Sicherheitsaspekte negativ berührt, muss ständig überprüft werden. Dabei nehmen regelmäßige Verkehrsschauen oder spezielle Überprüfungen der Situation durch den KOD z.B. in besonders eng bebauten Vierteln eine wichtige Rolle ein. Maßnahmen, die zum Zwecke der Sicherung von Rettungswegen getroffen werden, müssen den Bürgerinnen und Bürgern durch geeignete Mittel der Öffentlichkeitsarbeit transparent dargestellt werden.

### **Kontrolle und Einhaltung der Regeln**

Die beste Regel nützt nichts, wenn sich niemand daran hält und ihre Einhaltung nicht kontrolliert wird. Unter anderem bietet hier auch die Digitalisierung Chancen, regelnd und ordnend in das Parkverhalten einzugreifen und es zu überwachen, zum Beispiel durch Sensoren auf Kurzzeitparkplätzen oder ähnliches.

Eine sukzessive Verstärkung des Personals zur Überwachung des ruhenden Verkehrs soll in den nächsten Jahren angestrebt werden. Die Erreichbarkeit der Verkehrsüberwachung sollte auf das Wochenende ausgedehnt werden (hier könnte zusätzlich der KOD unterstützen).

Gerade bei Veranstaltungen ist dies wichtig. Auch eine Lösung für Zeiten nach 20.00 Uhr ist geboten.

### **Kostenloses Parken als Anreiz nutzen**

Freier und kostenloser Parkraum soll auch positiv als bestärkendes Element genutzt werden. Insbesondere sollten besonders schadstoffarme Fahrzeuge sowie Elektro- und wasserstoffbetriebene Fahrzeuge (u. ä.) auf öffentlichen Parkplätzen kostenlos bis zur jeweiligen Höchstparkdauer parken dürfen. Ein entsprechender Parkdauernachweis (z.B. Parkscheibe) muss dafür im Fahrzeug ausgelegt werden.

Dass dadurch am Parkscheinautomat nicht mehr „alle gleich wären“, kann als Anreiz zur Anschaffung eines umweltfreundlicher(en) PKW dienen.

### **Positive Kommunikation**

Unter dem Aspekt der Information sollten insbesondere Mythen und Fehlvorstellungen transparent geradegerückt werden, z.B. dass Anwohnerparken einer Parkplatzgarantie für Anwohner gleichkommt.

In der Kommunikation sollte auf eine neutrale und ausgleichende Sprache geachtet werden. Vokabeln wie "Inbesitznehmen" oder "Zurückerobern" etc. sind hier fehl am Platze.

Grundsätzlich soll stärker direkt mit den Anwohnerinnen und Anwohnern kommuniziert werden, bzw. diese besser informiert und stärker aufgeklärt werden. Die Aufklärung über Maßnahmen und Verfügbarkeit neuer Angebote muss seitens der Verwaltung verbessert werden.

### **Parkhäuser**

Kiels Parkhäuser müssen attraktiv sein. Wenn die Qualität stimmt, dann sind die Menschen auch bereit, einen Preis dafür zu bezahlen. Für ein attraktives Parkhaus muss auf Folgendes geachtet werden:

- Ausreichend Platz zum Parken und Rangieren
- Sauberkeit
- Gute Beleuchtung
- Kameraüberwachung
- Ausreichende Ladestationen für Elektromobilität (Autos und Fahrräder)
- Ausreichend hohe Einfahrtshöhen und -breiten
- Digitalisierung: Die Anzahl der freien Parkplätze muss schnell und einfach ersichtlich sein
- Einfaches Bezahlssystem, Scan des Kennzeichens beim Ein- und Ausfahren und automatisches Abrechnungssystem (in Skandinavien schon üblich)
- Gute Anbindung an den ÖPNV
- Zugänglichkeit
- Gute verkehrliche Lage
- Barrierefreie Aufzüge (für Rollstuhlfahrer, Lastenräder)
- Vermeidung von "Angsträume" (Beleuchtung, Sichtbezüge und Notruftasten)
- Ansprechende Optik (z.B. durch attraktive Gestaltung und Kunstinstallationen).

Weiterhin müssen Parkhäuser nicht nur in den Gegenden verfügbar sein, in denen eingekauft wird, sondern auch dort, wo gewohnt wird. In Zeiten, in denen freie Flächen Mangelware sind, ist es nicht mehr vertretbar, dass große Plätze nur für einen Zweck genutzt werden. Alle großen Kieler Plätze (z. B. Wilhelmsplatz, Exerzierplatz, Blücherplatz) sollten mehrfach genutzt werden. Unter der Erde eine mehrstöckige Tiefgarage, über der Erde eine gemein-

nützige Nutzung (z. B. Grünanlagen, Spielplätze, Cafés, Geschäfte des täglichen Bedarfs), sodass diese ehemals "toten Parkplätze" zu den Zentren ihrer jeweiligen Quartiere werden.

### **Begründung:**

Moderne urbane Verkehrspolitik steht vor der Herausforderung, das nach wie vor vorhandene Bedürfnis nach individueller Mobilität mit dem Klimaschutzgedanken zu verbinden. Neben der Lenkung der Verkehrsströme kommt dabei auch der Organisation des ruhenden Verkehrs eine zentrale Bedeutung zu.

Der öffentliche Raum in Städten ist knapp, Parkflächen sind umkämpft. Die Parkraumsuche macht ca. 30 % des gesamten städtischen Verkehrs aus. Hier liegen große Einsparpotentiale durch effiziente Regelungs- und Alternativangebote. Ein modernes Parkraumkonzept für Kiel muss daher das Ziel haben, innerstädtische Flächen optimal zu nutzen und dabei gleichzeitig den Interessen der Bürger und Bürgerinnen, dem städtischen Handel und dem Klima- und Umweltschutz gerecht zu werden. Ziel eines Kieler Parkraumkonzepts soll es daher sein, gezielte Anreize zu setzen, um die Kielerinnen und Kieler auf diesem Weg in Konsens mitzunehmen.

Die Förderung des Umstiegs auf öffentliche und emissionsarme Verkehrsmittel, z.B. mit einer Stadtbahn, ist dabei für uns ein guter Weg, um den Parkdruck zu vermindern. Aber auch in der Zukunft wird der motorisierte Individualverkehr eine unverzichtbare Säule der Kieler Mobilität sein. Ein langes Suchen nach Parkplätzen ist nicht gut für die Umwelt und das Klima, erzeugt Lärm und Verkehr und kostet Zeit. Um damit verbundenen Problemen zu begegnen, muss die Landeshauptstadt Kiel auf pragmatische Lösungen setzen, u.a.:

- geschickte Verknüpfung von individuellen und öffentlichen Verkehrsangeboten
- moderne Parkleitsysteme
- attraktivere Gestaltung von Parkhäusern
- innovative Gestaltung der großen Kieler Plätze und Quartiersparkhäuser
- fairer Ausgleich zwischen Bewohner-, Besucher- und Gewerbeparkplätzen
- eine auf vielfältige Weise erreichbare und erschlossene Innenstadt

### **Zukünftige Entwicklung beim Parken**

Der gegenwärtige und in Zukunft zu erwartende Zustand unserer Gesellschaft wird in den Städten für weiter zunehmenden Parkdruck sorgen, durch

- die zunehmende Anzahl von Singlehaushalten (bereits jetzt schon über 50 % in Städten),
- die Bildung von Wohngemeinschaften, z.B. durch Studenten (mehrere Bewohner pro Wohneinheit, statt 1 PKW/Wohneinheit = 4-5 PKW/WE),
- die kommunale Reduzierung des geforderten Stellplatzbedarfs bei Neubauten,
- zunehmende Lieferverkehre durch Onlinehandel oder Paketdienste,
- den demographischen Wandel, durch den es mehr ambulante Pflegedienste in Quartieren mit Haltebedarf geben wird,
- einen zunehmenden Platzbedarf durch geändertes Freizeitverhalten, etwa "Urlaub vor der Tür", inländischen Tourismus und damit verbunden mehr Kleinbusse, Wohnmobile, Wohnwagen im Straßenraum,
- einen zunehmenden Platzbedarf für Baustelleneinrichtung und Handwerkerparken durch Klimaschutzmaßnahmen, wie z.B. energetischer Sanierungsbedarf im innerstädtischen Gebäudebestand.

Daher sind neue Wege beim Parken notwendig. Um die Interessen aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer von Arbeitnehmer und der Wirtschaft zu wahren, soll das Parkraumkonzept in einem breiten Bürgerbeteiligungsprozess entwickelt werden.

Die Ratsversammlung spricht den Beschäftigten der Verkehrsüberwachung, des Kommunalen Ordnungsdienstes und der Polizei ihren Dank für deren Dienst an unserer Gesellschaft aus.

gez. Ratsherr Florian Weigel  
CDU-Ratsfraktion

f.d.R.