Heidelberg

Bürgerveranstaltung Parkraumbewirtschaftung in der Bahnstadt

25.Oktober 2024

Bürgerhaus Bahnstadt

Amt für Mobilität, Abteilung Verkehrsrecht

Heidelberg

Agenda

TOP 1 Begrüßung 3
TOP 2 Interview mit Frau Sauer und Herrn Eisenbarth 4
TOP 3 Präsentation „Parkraumbewirtschaftung in der Bahnstadt“ 6
TOP 4 Gruppenphase 11
TOP 5 Verabschiedung 12

Anlagen:

1. Präsentation Parkraumbewirtschaftung in der Bahnstadt
2. Abschrieb der Hinweiskarten

TOP 1 Begrüßung

Frau Sauer, Leiterin des Amtes für Mobilität, begrüßt alle Teilnehmenden zu der Veranstaltung zum Thema Parkraumbewirtschaftung im Stadtteil Bahnstadt. Die Stadt Heidelberg hat sich zum Ziel gesetzt, flächendeckend Parkraummanagement in den Stadtteilen einzuführen. Dem geht ein Beschluss des Gemeinderates voraus, ein gesamtstädtisches Konzept zu erarbeiten sowie stadtteilbezogen zu beteiligen. In jedem Stadtteil wird eine öffentliche Veranstaltung mit Informationen zum Konzept sowie Beteiligungsmöglichkeiten stattfinden. Es werden Hinweise zu Parkflächen und Sonderparkformen gesammelt, welche durch die Verwaltung geprüft werden. Die Bahnstadt ist nach Bergheim der zweite Stadtteil zur stadtteilbezogenen Beteiligung.

Frau Sauer berichtet weiter, dass der heute präsentierte Planungsstand eine erste Idee der Verwaltung aufzeigt und im Nachgang an diese Veranstaltung weiter ausgearbeitet wird.

Der Moderator, Herr Ilgner vom Moderationsbüro team ewen, begrüßt ebenfalls die Teilnehmenden und stellt den Ablauf der Veranstaltung vor. Nach der Präsentation zum derzeitigen Planungsstand der Verwaltung und der Möglichkeit zu Rückfragen, wird es eine Gruppenarbeitsphase geben, um dort die Vorschläge zu diskutieren und um weitere Hinweise einzuholen.

Herr Ilgner betont, dass die grundsätzliche Entscheidung zur Einführung von Parkraumbewirtschaftung nicht Gegenstand der heutigen Veranstaltung ist, sondern die Aspekte für eine gute Umsetzung und Ausgestaltung mit den Bürgerinnen und Bürgern aus „ihrem“ Stadtteil diskutiert werden können.

TOP 2 Interview mit der Stadtverwaltung

Im Vorfeld der Präsentation erkundigt sich Herr Ilgner bei Frau Sauer (Amt für Mobilität) und Herrn Eisenbarth (Amt für Stadtentwicklung und Statistik), zu weiteren grundsätzlichen Aspekten der Parkraumbewirtschaftung und der durchgeführten Beteiligung:

Was ist Parkraumbewirtschaftung und warum ist das wichtig? Was ist das Ziel des gesamtstädtischen Parkraumbewirtschaftungskonzepts in Heidelberg?

Sauer: Parkraumbewirtschaftung ist die gezielte Steuerung der Nachfrage und des Angebots an Parkplätzen im öffentlichen Raum. Vereinfacht gesagt geht es darum, das Parken in Städten besser zu organisieren. Als typische Bewirtschaftungsmaßnahmen gelten Bewohnerparken, Kurzzeitparken sowie Sonderparken wie Ladebereiche, Parkplätze für Carsharing oder E-Fahrzeuge, Behindertenparkplätze oder Handwerkerparken. Die Maßnahmen sind dabei auf die Herausforderungen im jeweiligen Stadtteil abgestimmt.

In Städten nehmen die Probleme im Zusammenhang mit der Parkplatzsuche und Überfüllung der Straßen immer mehr zu. Dies führt zu zusätzlichen Wegen bei der Parkplatzsuche, Lärmbelästigung, Luftverschmutzung und Straßenverschleiß. Außerdem steigen die verbotswidrigen Parkvorgänge, wie beispielweise das Parken in Einmündungsbereichen oder im Bereich von angeordneten Halteverboten. Parkraumbewirtschaftung kann dazu beitragen diese Probleme zu lösen. Sie fördert die Einhaltung von Verkehrsregeln und reduziert dadurch Verkehrsgefährdungen. Das Ziel des Konzepts ist es, die Parkauslastung in Heidelberg zu reduzieren und die Parkraumnutzung effizienter zu gestalten. Die Stadt geht hierbei von „innen nach außen“ vor. Das bedeutet, dass die Umsetzung zuerst in den zentralen Stadtteilen beginnt und sukzessive in den weiter außenliegenden Stadtteilen eingeführt werden soll. Ziel ist bis zum Jahr 2029 in allen Stadtteilen Parkraumbewirtschaftung eingeführt zu haben.

Welche Formen der Parkraumbewirtschaftung gibt es?

Sauer: Grundsätzlich gibt es Bewohnerparken, Kurzzeitparken mit Parkscheibe, kostenpflichtiges Parken und Sonderparkzonen (Ladebereiche, Behindertenparkplätze, Parkplätze für Carsharing, Handwerkerparken, etc.). Hier in der Bahnstadt wird es Sonderparkzonen und kostenpflichtiges Parken geben.

Wie bekannt, kann Parkraumbewirtschaftung die genannten positiven Effekte nur erfüllen, wenn es auch ausreichend kontrolliert wird. Ist das möglich?

Sauer: Die Stadt Heidelberg versucht im Rahmen ihrer Möglichkeiten eine möglichst umfassende Kontrolle der Regelungen. Der Schwerpunkt liegt hier jedoch auf verkehrsgefährdenden Situationen. Die Stadt hat sich um ein Pilotprojekt des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg beworben. Hier soll ein „Scan-Fahrzeug“ automatisch die Kennzeichen erfassen. Damit ist eine größerer Kontrolldichte als bei einer Bestreifung zu Fuß möglich. Dabei werden alle Parkberechtigungen (mit Parkschein) sowie Falschparker (z.B. Rettungsgasse, Gehwegparken, Kreuzungsbereiche) kontrolliert.

Was ist das Ziel der heutigen Veranstaltung?

Eisenbarth: Heute steht im Vordergrund, sich über den Vorschlag des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes zu informieren und diesen zu kommentieren und weitere Hinweise zu geben. Das Ziel ist ein Parkraumbewirtschaftungskonzept zu entwickeln, was auch vor Ort funktioniert. Dafür ist die Rückmeldung der Bürgerinnen und Bürger wichtig.

Gab es auch schon weitere Vorgespräche?

Eisenbarth: Ja, in Vorbereitung des heutigen Termins haben auch schon weitere Gespräche stattgefunden. Grundlegendes hat eine Arbeitsgruppe im „parkpad-Auditverfahren“ bestehend aus Gemeinderäten, Verwaltungsmitarbeitenden und Stakeholdergruppen erarbeitet. Speziell für die Bahnstadt wurde im vergangenen Sommer an Vertreterinnen und Vertreter aus dem Stadtteil und an die Bezirksbeiräte herangetreten und sich nach deren Schwerpunkt-Themen erkundigt. Die genannten Themen bilden die Diskussionsgrundlage für die heutige Veranstaltung.

TOP 3 Präsentation „Parkraumbewirtschaftung in der Bahnstadt“

Herr Kunz, Leiter des Sachgebietes „Sonderthemen Verkehrsrecht“ Abteilung Verkehrsrecht, und Frau Sauer präsentieren den Vorschlag der Verwaltung zur Einführung der Parkraumbewirtschaftung in der Bahnstadt. Siehe hierzu Präsentationsfolien.

Der Vorschlag sieht vor, dass Parkflächen in der Bahnstadt durchgehend mit Parkscheinautomaten (Parken mit Parkschein) bewirtschaftet werden. Mit der Ausnahme, dass die Seitenstraßen zum Langen Anger inkl. Schwetzinger Terrasse sowie die Pfaffengrunder Terrasse mit Sonderparken ausgewiesen sein sollen.

Herr Kunz erklärt, dass die Bewirtschaftung durchgängig (das heißt, dass auch über Nacht kostenpflichtiges Parken gilt) gelten soll.

Das Sonderparken soll zukünftig folgende Angebote bieten:

- 15 - 20 neue allgemeine Behindertenparkplätze
- Bedarfsgerechter Ausbau der Ladebereiche im gesamten Stadtteil. In den Seitenstraßen zum Langen Anger jeweils 1-2 Ladebereiche
- Geplante Fahrradabstellanlagen z. B. im Langen Anger, Grüne Meile, Da-Vinci-Straße; dadurch entfallen 7-8 Parkmöglichkeiten; weitere Abstellanlagen in den Seitenstraßen sowie bei der Sicherung von Kreuzungsbereichen
- Carsharing Parkplätze mit Sondernutzung im Straßenraum, Vergabeverfahren; jeweils mindestens ein Parkplatz in den Seitenstraßen zum Langen Anger
- Regulierung von E-Scooter-Parkplätzen im Straßenraum; geplant sind 12 Abstellanlagen für jeweils 10 Fahrzeuge
- Ausbau E-Ladeinfrastruktur geplant; zusätzlich 70 Ladepunkte in Garage des Konferenzzentrums (Stadtwerke)

Hinweise / Rückfragen

Habe ich das richtig verstanden, dass es in der Bahnstadt nur um das Sonderparken geht, es also kein Anwohnerparken geben wird?

Ja, das ist richtig. Es wird in der Bahnstadt kein Bewohnerparken geben. Anwohnerinnen und Anwohner sollen in den entsprechenden Tiefgaragen parken. Dies basiert auf der städtebaulichen Rahmenplankonzeption zur Bahnstadt aus dem Jahr 2007, die im Jahr 2022 (per Gemeinderatsbeschluss) festgeschrieben wurde. Sonderparken wird es jedoch geben, um die Bedarfe bestimmter Nutzergruppen zu erfüllen. Darüber hinaus gibt es bewirtschaftete Parkplätze.

Wo sollen zukünftig Besucherinnen und Besucher parken?

Für Besucherinnen und Besucher besteht die Möglichkeit auf einem kostenpflichtigen Parkplatz oder in öffentlichen Parkhäusern zu parken.

Warum sollen für Fahrradabstellanlagen Parkplätze entfallen?

Fahrradabstellanlagen können zwei Ziele erfüllen. Zum einen bieten diese eine sichere Möglichkeit das Fahrrad abzustellen und zum anderen verhindern sie, dass ein Auto dort verkehrsgefährdend abgestellt werden kann. So ist zum Beispiel in Kreuzzugsbereichen eine bessere Sichtbarkeit gegeben, was die Verkehrssicherheit erhöht.

Es gibt leider zu wenig Ladesäulen, gerade in den Seitenstraßen, und zumindest bei uns, keine Ladesäulen in der Tiefgarage, dadurch ist das Parken für Bewohnerinnen und Bewohner mit E-Autos suboptimal. Kann sich die Stadt da nicht beteiligen, damit mehr Ladesäulen entstehen?

Im öffentlichen Raum sollen weitere Ladesäulen entstehen. Über die Schaffung von Ladesäulen in den Wohnblocks muss die jeweilige Eigentümergemeinschaft entscheiden.

Mit welchen Stakeholdern wurde im Vorfeld gesprochen? Die Bahnstadt ist der kinderreichste Stadtteil Heidelbergs, daher sollten hier auch Elternsprecher mit-einbezogen werden.

Es waren unter anderem die Schulleitung und Kindergärten sowie Wirtschaftsbetriebe kontaktiert. Ebenso wurden Informationen durch die Bezirksräte eingeholt. Es geht in den Vorgesprächen darum Probleme zu erfassen und Eindrücke zu bekommen. Diese bilden die weitere Grundlage zur Ausgestaltung

des präsentierten Vorschlags und für die heutige Veranstaltung.

Es gefällt mir sehr gut, dass es auch weitere Behindertenparkplätze geben wird. Aber sind auch welche mit Ladesäule geplant?

Machen Sie dazu bitte Lagevorschläge in der Kleingruppe. Das nehmen wir dann mit. Zudem wird das auch im kommenden Workshop mit den Stadtwerken besprochen werden, gerade das Thema Behindertenparkplätze mit Ladesäulen.

Leider ist es derzeit so, dass in den Seitenstraßen vom Langen Anger Wohnmobile und Kastenwägen die Parkplätze blockieren.

Genau dieses Thema sorgt auch in anderen Stadtteilen für Unmut. Es ist inzwischen so, dass beispielsweise für reine Wohnmobile keine Parkausweise mehr ausgegeben werden. Dementsprechend wird das stadtweit weniger werden. In der Bahnstadt wird es künftig nicht mehr möglich sein, sein Fahrzeug länger kostenlos abzustellen.

Wie viele öffentliche Parkplätze gibt es im Freien? Und welche Ticketoptionen wird es beim kostenpflichtigen Parken geben?

Derzeit gibt es über 600 Parkplätze im Freien. Derzeit beträgt die angesetzte Höchstdauer 2h, hinzu kommt die Option auf ein Tages-/Wochen-/Monatsticket. Aber die Höchstdauer steht noch nicht fest, bitte dazu Anregungen in den Kleingruppen.

Wann soll das Parkraumbewirtschaftungskonzept in der Bahnstadt umgesetzt werden?

Zunächst soll das stadtteilbezogene Konzept dem Gemeinderat zur Entscheidung vorgelegt werden. Ziel ist es, die Parkraumbewirtschaftung im Jahr 2025 umzusetzen.

Es bietet es sich an, dass die Bahnstadt für das angesprochene Pilotprojekt zum Parkraumscannen gewählt wird.

Zuerst einmal muss Heidelberg für das Pilotprojekt ausgewählt werden. Wenn ein Zuschlag erfolgt, dann bietet es sich an, dass zwei sehr unterschiedliche Stadtteile ausgewählt werden, um einen guten Vergleich zu haben. Die Bahnstadt als konzipiertes autoarmes Quartier bietet sich an.

Es soll ein neues Parkhaus gebaut werden? Das passt doch nicht zu einem autoarmen Konzept?

Das geplante Parkhaus soll in Modulbauweise entstehen. Damit kann es auch leicht wieder abgebaut werden, wenn der Bedarf sinkt. Es soll zudem eher im Außenbereich der Bahnstadt gebaut werden, mit dem Ziel, dass nicht so viele Autos durch die Bahnstadt fahren.

Wäre es nicht möglich die Abstellanlagen mit E-Scooter und Rad zu kombinieren? Denn es ist dieselbe Interessengruppe.

Danke für diese Hinweise. Bitte in der Kleingruppe diskutieren und ggf. mögliche Standorte benennen.

Was die Seitenstraßen und das Parken der Lieferdienste angeht, bietet es sich nicht an mit den Lieferdiensten direkt zu sprechen? Die wissen doch am besten, wo das Parken für sie passt und dann auch wirklich genutzt wird.

Vielen Dank für den Hinweis. Die Stadt wird die Wirtschaftsverkehrsbeauftragte bitten, das direkte Gespräch mit KEP-Dienstleistern zu der Frage nach guten Standorten für Lieferzonen zu suchen.

Leider ist es so, dass die Parkverbotszone, die dazu dient, dass die Müllabfuhr dort an Mülltagen die Mülltonnen abstellen kann, nicht eingehalten wird. Deswegen stehen die Tonnen oft auf den Gehwegen und blockieren sie. Kann da nicht besser entgegengewirkt werden?

Ja, das Problem ist uns bekannt und wird auch versucht zu berücksichtigen. Wir bekommen dasselbe Feedback von der Müllabfuhr.

Ich wünsche mir einen freien und sicheren Schulweg. Denn derzeit sind die Straßen komplett zugeparkt. Dazu kommt der viele Autoverkehr und man kommt fast nicht rüber. Außerdem ist das Elternparken auf der Straße bei der Schule ein Problem, die blockieren alles.

Ziel der Parkraumbewirtschaftung ist es auch dafür zu sorgen, dass insgesamt weniger Autos auf der Straße und Bürgersteigen parken. Das gilt besonders für Schulwege. Und die Sichtachsen bei Querungen und Kreuzungen müssen verbessert werden. Das soll unter anderem dadurch erreicht werden, dass an bestimmten Punkten gar nicht mehr geparkt werden kann.

In der Tiefgarage im Bürgerhaus ist nur eine monatliche Anmietung möglich. Das Parkhaus ist so gut wie leer, nur die Lehrkräfte der Schule parken dort. Kann das nicht öffentlich gemacht werden, damit auch andere dort parken können?

Hinweis aus dem Plenum: Der Stadteilverein hat hierzu bereits ein Positionspapier erarbeitet und wird das an die städtischen Ämter verschicken.

Gibt es Daten, die Aufschluss dazu geben wie viele Parkplätze von Pendlern oder Besucherinnen und Besuchern oder anderen belegt werden?

Nein dazu liegt keine weitere Statistik vor, nur zu Falschparkern und der Parkraumauslastung insgesamt.

TOP 4 Gruppenphase

- Herr Ilgner erläutert die nachfolgende Gruppenarbeit. Aufgeteilt in zwei Gruppen sollen die konkreten Hinweise und Rückmeldungen der Bürgerinnen und Bürger für die Bahnstadt gesammelt werden.Vorrangig geht es dabei um die Sonderparkstände wie Ladezonen, E-Ladestationen, Fahrradabstellanlagen, Handwerkerparkplätze sowie Behindertenparkplätze.

Die Rückmeldungen sind im Anhang aufgelistet.

TOP 5 Verabschiedung

Frau Sauer bedankt sich bei allen Teilnehmenden für die rege Diskussion und die vielen Hinweise. Die Rückmeldungen und Anregungen werden durch die Verwaltung geprüft und bewertet. Auf der städtischen Projektwebsite wird die Präsentation und Dokumentation der Veranstaltung veröffentlicht. Sie wünscht allen noch einen guten Abend und schließt die Veranstaltung.

Heidelberg

Gruppenphase

Gruppe A

Besucherparken

- Park-Shuttle in die Bahnstadt?
- Zeitdauer Höchstparkdauer: 4h setzen
- Monatsticket muss teurer sein als Monat in der Tiefgarage
- Monatsticket nur, wenn kein Tiefgaragen-Stellplatz
- Besucherparken? Tageskarte günstiger für Anwohner? (Idee)
- Erhöhung der max. Parkdauer von 4h
- Diskussion: „Brötchen-Taste“? 30 min frei?
- Diskussion: Kurzzeit-Taste im Bereich der Kita
- Ziel: Autos in Tiefgarage zu bringen ist gut
- Erkennbarkeit: Parkplätze Marie -Baum-Straße vielleicht E-Roller-Parkplätze
- Das es ein kostenpflichtiges Besucherparken geben soll wird von der Gruppe insgesamt positiv gesehen

Optimierung des Parkleitsystems

- Diskussion: abends (19-7) freistehen und am Wochenende
- Strom: Ladestation + Parkautomat (baulich) zusammen denken
- Anwohner: Legepoller? → sind sehr gefährlich → Praxis funktioniert nicht
- Sorge: Neues Parkhaus sorgt für mehr Verkehr
- Piktogramme auf dem Boden?
- Idee: Wendehammer markieren

Ladebereich und bessere Beschilderung

- Wo ist Parken erlaubt? Wo nicht? (Markierung am Boden)
- Kein Parken bei den Ausfahrten! (Stichstraße)
- Beschilderung: Was ist Wendehammer, was nicht?

Dauerstellplätze für Bürgerinnen und Bürger in den Parkhäusern

- Idee: „Tiefgaragenbörse Bahnstadt“? → Problem: Zugang
- Stichstraßen sind Spielstraße → Piktogramme sind 5m zu weit hinten
- Kontrolle nachts ist schwer möglich
- Sehr enge Parkplätze in den Stichstraßen: Parken für Car-Sharing

Verbesserung der Erkennbarkeit von Parkplätzen

- Noetherstraße: Parkplätze für die Busse? (Inklusion)

- E-Ladebereiche für Behindertenparkplatz
- E-Roller-Parkplatz mit Radabstellplatz

Einbeziehung weiterer Einrichtungen / Institutionen im Prozess

- Lieferdienste Essen (Rewe und Co) befragen nach deren Bedarfe
- Beachten: Sichtbarkeit von Kreuzungen und Ein- und Ausfahrten, wenn die Mülltonnen draußen stehen, ist oftmals schlecht. → Rücksprache mit Müllabfuhr zu Standorten?
- Rücksprache mit DHL und Co. → Wo sind Ladezonen sinnvoll?

Gruppe B

Besucherparken

- Motorradstellplätze?
- Keine zeitliche Begrenzung → 24h Aber: kein zu „großes“ Angebot, da gute ÖPNV-Angebote
- Kleinere Staffelung, da zeitl. Beschränkung nicht mit 2h und dann 1 Tag
- Das ein kostenpflichtiges Besucherparken eingeführt werden soll wird in der Gruppe insgesamt positiv gesehen

Ladebereich und bessere Beschilderung

- Bereich „kleiner Langer Anger“ → verkehrsberuhigen (vom widerrechtlichen, schnellen Befahren)

Verbesserung der Erkennbarkeit von Parkplätzen

- … Sowie von Nicht! Parkplätzen
- Zugeparkte Wendehammer
- Gezielte Maßnahmen
- Evtl. auf Basis des Gemeindevollzugsdienstes und des Piloten Scan-Fahrzeug

Einbeziehung weiterer Einrichtungen / Institutionen im Prozess

- Hotel „Qube“ einbeziehen

Weitere Hinweise

- P Westarkaden nicht sonntags und nachts
- E-Scooter Parkplatz auch nah an „Event“ Zielen im Bereich ÖPNV-Haltestellen, im Bereich Calisthenics und im Bereich Europaplatz

- Lastenradparkplätze bei Ausgestaltung der Fahrradparkplätze beachten!
- „Handlungsleitfaden Bahnstadt“ → reinschauen → mögliche Anregungen
- Max-Jarecki-Straße zwischen Goeppert-Mayer-Straße und Czernyring → Platz für mögliche Radabstellanlagen
- Bautzenstraße und Simferopolstraße → Jeweils mögliche Lage für Behindertenparkplätze mit Ladesäule