



Inhalt

01 Platz schaffen für ein lebenswertes Kiel	04
--	-----------

02 Ziele und Interessengruppen	05
---------------------------------------	-----------

03 Ausgangslage	07
3.1 Sehr hohe Parknachfrage	07
3.2 Potenziale	08

04. Handlungsfelder	09
4.1 Parkflächen neu ordnen	09
4.1.1 Rücknahme des Gehwegparkens	10
4.1.2 Einrichten von Lieferzonen	10
4.1.3 Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung	11
4.1.4 Faire Bepreisung des öffentlichen Raums	12
4.1.5 Effiziente Nutzung bestehender Parkflächen	14
4.2 Nachhaltige Mobilitätsangebote fördern und verbessern	15
4.3 Öffentliche Flächen hochwertiger nutzen	16
4.4 Regeleinhaltung stärken	17
4.5 Chancen der Digitalisierung nutzen	18
4.6 Kommunizieren und beteiligen	19

05 Zusammenfassung und Ausblick	20
--	-----------

01 Platz schaffen für ein lebenswertes Kiel

Kiel hat sich zum Ziel gesetzt eine kreative, innovative, soziale, kinderfreundliche Stadt und eine Klimaschutzstadt zu sein. Alle diese Ziele haben einen gemeinsamen Kern: Kiel soll eine lebenswerte Stadt sein – und das in Bezug auf Nachhaltigkeit, Umweltschutz, Barrierefreiheit, Mobilität, Begegnungsräume, Kultur, Sicherheit, Sauberkeit und soziale Gerechtigkeit.

All das braucht nicht nur gute Ideen, Investitionen und eine mutige, entschlossene Umsetzung, sondern auch vor allem eins: Platz. Doch der ist in Kiel wie in vielen anderen (Groß-) Städten stark begrenzt. Das gilt insbesondere für den Verkehrsraum, wo verschiedene Nutzungsformen miteinander konkurrieren. Von besonderer Bedeutung sind in diesem Zusammenhang die Parkflächen. Gemessen an der Zahl ihrer Nutzer*innen beanspruchten stehende Autos einen unverhältnismäßig großen Teil des öffentlichen Raums.

Die Zahl der in Kiel zugelassenen Pkw steigt immer noch stetig an — sogar überproportional zum Anstieg der Zahl der Einwohner*innen Kiels. Die Parkplatzsuche dauert somit immer länger. Besonders Bürger*innen ohne persönlichen Stellplatz betrifft dies. Vielerorts wird der Ruf nach mehr Parkplätzen immer lauter. Andererseits benötigen Fuß- und Radverkehr, Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Außengastronomie, Stadtgrün und Erholung zusätzliche Flächen. Eine bloße Vermehrung der Parkplatzflächen im öffentlichen Raum ist angesichts der begrenzten Flächen und der Bestrebung, den Verkehrsraum allen

Verkehrsteilnehmer*innen zugänglich zu machen, keine realistische Option. Vielmehr gilt es Verkehrsflächen gerechter unter den verschiedenen Nutzungsformen zu verteilen und den Parkraum neu zu ordnen.

Konkrete Maßnahmen zur Umgestaltung des ruhenden Kfz-Verkehrs

Neben steigender Nutzungskonkurrenz zwingt auch der Klimawandel zum Handeln. Wesentliche Grundlage für die Erarbeitung des vorliegenden Konzepts waren daher der Masterplan 100 % Klimaschutz (Drs. 0985/2017), der Masterplan Mobilität der KielRegion (Drs. 0160/2017) sowie der Green City Plan (Drs. 0716/2018), durch deren Beschlüsse sich die Ratsversammlung zu mehr Nachhaltigkeit im Verkehrssektor und einer Verbesserung der Luftqualität bekannt hat. Die Ziele des Masterplans 100 % Klimaschutz wurden durch das Ausrufen des Climate Emergency (Drs. 0901/2019) noch einmal verschärft, was auch Einfluss auf die erforderliche Geschwindigkeit der zu vollziehenden Mobilitätswende hat. Weitere Grundlage für die Erarbeitung des *Mobilitätskonzepts | ruhender Kfz-Verkehr 2035* war die 2019 durchgeführte, umfassende Parkraumuntersuchung durch die IKS Mobilitätsplanung.

Das vorliegende Konzept konkretisiert die in den genannten Konzepten beschlossenen Bausteine der Mobilitätswende in Kiel. Sechs Handlungsfelder zeigen den strategischen Rahmen für konkrete Maßnahmen zur Umgestaltung des ruhenden Kfz-Verkehrs auf. Das Konzept schafft damit eine Arbeitsgrundlage zur konkreten Planung und anschließenden Umsetzung der

bereits in den genannten Masterplänen beschlossenen Maßnahmen:

- Maßnahme A.3.4 des Masterplans Mobilität der KielRegion „Etablierung eines Integrierten Parkraummanagements“;
- Masterplan 100 % Klimaschutz Maßnahme M-010 „Vorrang für den Mobilitätsverbund“;
- Masterplan 100 % Klimaschutz Maßnahme M-012 „Aufenthaltsqualität verbessern“;
- Masterplan 100 % Klimaschutz Maßnahme M-013 „Ruhender Verkehr“, umzusetzen bis 2030.

Die Feinplanung und Umsetzung erster Maßnahmen beginnt unmittelbar nach Beschluss des vorliegenden Konzepts und erstreckt sich dann schrittweise bis zum Jahr 2035.

Entschlossen für ein lebenswertes, nachhaltiges Kiel

Es braucht ein neues Verständnis für die Qualität öffentlicher Räume, um allen Verkehrsteilnehmer*innen die sichere Nutzung des Verkehrsraums zu ermöglichen und ebenso Aufenthaltsqualitäten für alle Bürger*innen langfristig zu steigern.

Maßgeblich für den Erfolg des vorliegenden Konzepts ist daher eine breite Unterstützung durch Selbstverwaltung, Politik, Wirtschaft und Bürger*innen. Für eine gemeinschaftliche Erreichung des angestrebten Ziels braucht es eine entschlossene Maßnahmen-Umsetzung sowie einen steten Austausch mit den beteiligten und betroffenen Gruppen in geeigneten Kommunikationsformaten.

02 Ziele und Interessengruppen

Ziel des *Mobilitätskonzepts* | *ruhender Kfz-Verkehr 2035* ist es, die Verkehrsflächen gerechter unter den verschiedenen Nutzungsformen zu verteilen. Hierzu muss die derzeitige Aufteilung des Verkehrsraums im Sinne der Kieler Mobilitätswende überarbeitet werden.

Zu einer gerechteren Verteilung gehört es, Fußgänger*innen, Rollstuhlfahrer*innen und der steigenden Zahl der Radfahrer*innen (wieder) die Flächen zuzugestehen, die sie für eine konfliktarme, sichere und attraktive Teilnahme am Verkehr benötigen. Raum, der heute dem parkenden Auto eingeräumt wird, wird reduziert und kommt nachhaltigen Formen der Mobilität und ihren Nutzer*innen zugute.

Ebenso müssen Parkflächen für Personengruppen erhalten bleiben, die aus verschiedenen Gründen (noch) nicht auf ihren privaten Pkw verzichten können. Hier gilt es, Parkflächen durch das Einrichten weiterer Bewohner*innenparkzonen, Kurzzeitparkplätze und Lieferzonen verkehrsrechtlich neu zu ordnen, um den Suchverkehr und Parkdruck zu reduzieren.

Nur wenn erreicht werden kann, dass sich die Zahl der in Kiel zugelassenen Pkw stetig reduziert, wird der Parkdruck effektiv sinken. So kann neuer Raum für höherwertige Nutzungen entstehen und positive Effekte für Umwelt und Klima werden erlebbar. Das erfordert eine Trendumkehr im Mobilitätsverhalten vieler, die in Kiel wohnen, arbeiten oder studieren. Dies kann durch verbesserte alternative Mobilitätsangebote und das Setzen von Anreizen zum gänzlichen Verzicht auf einen eigenen Pkw gleichermaßen befördert werden.

„Auf unseren Radwegen 25 Prozent schneller unterwegs sein, 5.000 Carsharing-Autos ersetzen 65.000 private PKW und die Menschen legen 110.000 Wege mit dem ÖPNV statt mit dem eigenen Auto zurück – das sind die Ziele des Masterplans Mobilität der KielRegion. Diese Ziele stehen für eine moderne Mobilität, welche die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2035 um 35 Prozent im Vergleich zum Analysejahr 2015 reduzieren sollen.“

QUELLE: MASTERPLAN MOBILITÄT, S. 170

„Um die Ziele zur CO₂-Reduktion erreichen zu können, ist neben der Veränderung des Modal Split zudem eine Verringerung der Verkehrsleistung im Kfz-Verkehr erforderlich, in unterschiedlichem Maße abhängig von den Gebietstypen (vgl. Abb. 15). Die Landeshauptstadt Kiel sollte einen Rückgang der Fahrleistung von etwa 40 % aufweisen.“ QUELLE: MASTERPLAN MOBILITÄT, S. 18

Unterschiedliche Interessen berücksichtigen

Veränderungen an den begrenzten Flächen des öffentlichen Raums bringen häufig Vorteile für eine Interessengruppe, verbunden mit Einschränkungen für eine andere. Die Handlungsfelder des *Mobilitätskonzepts | ruhender Kfz-Verkehr 2035* sind daher so gewählt, dass sie Interessenlagen verschiedener Verkehrsteilnehmer*innen berücksichtigen.

Da jede Einzelperson in der Regel verschiedene Funktionen in sich vereint, verfolgen sie in ihren jeweiligen Bezügen unterschiedliche Interessen und gehören mehreren Interessengruppen an. So kann ein*e Anwohner*in auch gleichermaßen Gewerbetreibende*r und/oder Kund*in sein. Auch sind diese Interessengruppen in sich nicht homogen: Beispielsweise nutzt ein Teil der Anwohner*innen eines bestimmten Gebiets fast ausschließlich nachhaltige Mobilitätsformen, während ein anderer Teil aus beruflichen oder familiären Gründen nicht auf ein eigenes Auto verzichten möchte oder kann. Diese höchst diversen Interessen gilt es gleichermaßen zu bedenken und bei jeder Veränderung abzuwägen.

Konzepte, die eine Veränderung der Gewohnheiten forcieren, werden in der Öffentlichkeit häufig emotional diskutiert. Dies gilt gerade auch für das Thema Auto. Es lohnt Argumente, neue Ideen und aktuelle Erfahrungen zu sichten und abzuwägen: Die Bedeutung der automobilen Erreichbarkeit für den Geschäftserfolg Gewerbetreibender wird beispielsweise häufig überschätzt. Studien belegen, dass deutlich weniger Kund*innen mit dem eigenen Pkw zum Geschäft fahren, als die Ladenbesitzer*innen vermuten (Sustrans 2003). Dazu kommt, dass der Umsatz pro Quadratmeter Parkraum beim Fahrradparken deutlich höher ist als beim Kfz-Parken (DIFU 2011). In Gebieten, die bereits Maßnahmen gegen den steigenden Parkdruck ergriffen haben, werden diese sehr positiv wahrgenommen. Der Handelsverband Bayern (HBE) plädierte 2014 sogar dafür die Parkraumbewirtschaftung in Innenstadtbereichen auszuweiten (HBE 2014).

Das Einrichten von Kurzzeitparkplätzen im Zuge der Parkraumbewirtschaftung in unmittelbarer Nähe des Einzelhandels (außerhalb der Innenstadt) erhöht den Austausch auf diesen Parkplätzen. Statt der Beanspruchung eines kostenfreien Parkplatzes für einen unbegrenzten Zeitraum durch eine Person, können hier gleich mehrere Personen im Laufe des Tages in kurzer Distanz für kleine Erledigungen parken. Von der Einrichtung von Kurzzeitparkplätzen außerhalb der Innenstadt profitieren Kund*innen, Patient*innen oder Besucher*innen und Gewerbetreibende gleichermaßen.

Auch verlässlicheres Parken für Bewohner*innen kann durch die Einführung weiterer Bewohner*innenparkzonen erreicht werden. Dies kann allerdings nur gelingen, wenn alternative Angebote in ausreichendem Maße angenommen werden und sich die Anzahl der Pkw dadurch deutlich verringert.

Von Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung sind besonders Pendler*innen betroffen, da die Parkflächen in Gebieten mit hohem Parkdruck für Anwohnende und Kundenverkehre benötigt werden. Hier gilt es schon jetzt, bestehende Alternativen weiter auszubauen, um auch dieser Interessengruppe einen stressfreien Weg zur Arbeit zu ermöglichen.

03 Ausgangslage

Grundlage für die Erarbeitung der Handlungsfelder des *Mobilitätskonzepts | ruhender Kfz-Verkehr 2035* ist eine detaillierte Auseinandersetzung mit der Ausgangslage. Hierzu wurde in einem definierten Gebiet eine umfassende Parkraumanalyse mit tagsüber stündlicher Erhebung durchgeführt, um Informationen über die Parkzeiträume und -dauern der erfassten Kfz zu erhalten (Parkraumanalyse IKS Mobilitätsplanung, Kassel 2019). Den in der Analyse aufgezeigten Problemen stehen die Entwicklungen alternativer und nachhaltiger Mobilitätsformen gegenüber. Diese können als Potenziale betrachtet werden, die es zu heben gilt.

3.1 Sehr hohe Parknachfrage

Unter den verschiedenen Verkehrsmitteln beansprucht die individuelle Pkw-Nutzung einen Großteil des öffentlichen Raums – beim Fahren, besonders aber beim Parken. Die Analyse der Parkraumuntersuchung des IKS zeigt, dass Autos täglich durchschnittlich mehr als 23 Stunden stehen und im Mittel nur 46 Minuten des Tages in Bewegung sind. Insgesamt werden nur rund 50% aller nachts im Untersuchungsgebiet angetroffenen Kfz am Erhebungstag (Werktag) bewegt. Diese Autos wurden also weder für den Weg zur Arbeit noch in der Freizeit benutzt (IKS 2019). Derzeit sind in Kiel weit mehr als 100.000 Pkw privat zugelassen. Dicht nebeneinander aufgestellt würden sie eine Fläche von rund 100 Hektar belegen (siehe Abbildung).

Beanspruchte Fläche gemeldeter Pkw
(Quelle: Eigene Darstellung)

Durch mehr Pendler*innen nach Kiel herein (im Juni 2020: 61.434 Einpendler*innen, Quelle: Pendleratlas der Bundesagentur für Arbeit), als aus Kiel heraus (im Juni 2020: 27.913 Auspendler*innen, ebd.), ist der Parkdruck nicht nur nachts, sondern auch tagsüber teils sehr hoch. Die Folgen sind Regelverstöße, eingeschränkte Sichtbeziehungen, die die Verkehrssicherheit beeinträchtigen, und steigender Parkplatzausverkehr, dessen Lärm und Abgase nicht nur Einwohner*innen, sondern ebenso die Umwelt belasten. Beinahe jeder freie Quadratmeter wird beparkt, teils in Kreuzungsbereichen, auf Grünflächen, auf Gehwegen und in Fahrradstraßen. Stehende Autos prägen das Stadt- und Straßenbild und verschließen den beanspruchten Raum für andere (höherwertige) Nutzungen.



Dieser Umstand wird insbesondere durch die in Kiel vergleichsweise gering ausgeprägte Parkraumbewirtschaftung begünstigt, da diese nicht, oder nur unzureichend, als regulierendes Mittel wirken kann. Die Auslastung bestimmter Parkplätze und -flächen variiert räumlich und zeitlich stark. Bei der Betrachtung der Auslastung Kieler Innenstadt-Parkhäuser wird deutlich, dass diese regelmäßig nur relativ schwach ausgelastet sind, während nahe gelegene Parkplätze am Straßenrand (On-Street-Parkplätze) und öffentliche Großparkplätze intensiv genutzt werden. Der Wilhelmsplatz als größter innerstädtischer kostenfreier Großparkplatz ist regelmäßig stark belegt.

3.2 Potenziale

Parallel zu den weiterhin steigenden Zulassungszahlen privater Pkw, und damit einhergehend einer immer größeren Flächeninanspruchnahme durch parkende Fahrzeuge, gibt es bei nachhaltigen Mobilitätsformen positive Entwicklungen. Der Radverkehrsanteil ist insbesondere seit 2013 deutlich gestiegen. Der Modal-Split-Anteil des Radverkehrs an allen Wegen stieg nach Bürger*innenbefragungen der TU Dresden in Kiel von 18 % auf 22 % (Quelle: SrV 2013 und 2018). Dies belegt, dass die Anstrengungen um eine immer fahrradfreundlichere Infrastruktur Wirkung zeigen. Auch Sharing-Angebote (Carsharing, Bikesharing, E-Scooter) erfahren kontinuierliches Wachstum. Abgesehen von coronabedingten Einbrüchen wächst das Carsharing-Angebot bezogen auf die Anzahl der Carsharing-Fahrzeuge in Kiel mit der Nachfrage um rund 10 % jährlich. Rund ein Drittel der Carsharing-Fahrzeuge in Kiel sind bereits vollelektrische Pkw und damit lokal emissionsfrei.

Stetig kommen neue Sprossenflotte-Stationen hinzu. Das Angebot wurde um Lastenräder und E-Bikes ergänzt. Die Kieler*innen nehmen die Mobilitätsangebote, die keinen Pkw-Stellplatz erfordern, gut an. Langfristig gesehen haben auch diese Mobilitätsformen das Potenzial, die Anzahl der Pkw in der Landeshauptstadt Kiel spürbar zu verringern.

Die Richtzahlentabelle für den Mindestbedarf an Kfz-Stellplätzen und Fahrradabstellanlagen im Baugenehmigungsverfahren der Landeshauptstadt Kiel sieht bereits jetzt eine Reduzierung notwendiger Kfz-Stellplätze zugunsten der Förderung alternativer Mobilität vor. So kann beispielsweise ein Carsharing-Stellplatz bauordnungsrechtlich fünf regulär notwendige Kfz-Stellplätze ersetzen.

Um den Umstieg vom privaten Pkw auf alternative Mobilitätsformen besonders für Pendler*innen zu erleichtern, können diese seit Mai 2021 außerdem mit dem Jobticket günstiger mit dem ÖPNV zur Arbeit fahren, sofern die Arbeitgebenden am Angebot teilnehmen.

Auch die Digitalisierung schafft schon jetzt z.B. durch Handy-Apps neue Möglichkeiten, die das Parken oder den Umstieg auf nachhaltige Verkehrsmittel erleichtern. Mobilitätsmanager-Apps können verschiedene Mobilitätsformen miteinander kombinieren, während Parkplatz-Apps Autofahrer*innen direkt zu freien Parkplätzen leiten können. So kann außerdem die räumlich und zeitlich schwankende Auslastung von privaten oder halböffentlichen Großparkplätzen und Parkhäusern besser gesteuert werden. Leerstände können besser genutzt und Parksuchverkehre reduziert werden.

04 Handlungsfelder



In den vergangenen Jahren hat sich hinsichtlich alternativer Mobilitätsangebote in Kiel bereits deutlich Sichtbares getan. Ein weiterhin hoher und sogar steigender Parkdruck sowie steigende Kfz-Zulassungen zeigen jedoch, dass verbesserte alternativer Mobilitätsangebote (Pull-Maßnahmen) alleine nicht ausreichen, um positive Effekte auf die Parkraumproblematik zu erzielen.

Basierend auf der Ausgangslage und den bestehenden Konzepten und Zielsetzungen der Landeshauptstadt Kiel wurden für dieses Konzept daher sechs Handlungsfelder abgeleitet, die neben Pull-Maßnahmen auch eine In-Wert-Setzung des öffentlichen Raums vorsehen. Ferner beinhalten sie im Rahmen der Möglichkeiten der StVO auch lokale verkehrsrechtliche Anpassungen (Push-Maßnahmen).

„Ein integriertes Parkraummanagement dient dazu, Innenstädte und Wohnquartiere lebendiger und attraktiver zu gestalten. Öffentlicher Raum ist begrenzt und entsprechend wertvoll. In der Konsequenz werden Parkgebühren abhängig von Lage und Zentralität gestaffelt. Auch die Anpassung der Stellplatzschlüssel sowie die Ausweitung von Flächen für den Mobilitätsverbund durch die Reduzierung von Kfz-Stellplätzen werden konsequent als mögliche Optionen geprüft und schrittweise entsprechend der möglichen Rahmenbedingungen und unter Beteiligung der örtlichen Akteure umgesetzt. Das Parkraummanagement ist ein zentraler Hebel zur Regulierung der Verkehrsnachfrage.“ QUELLE: MASTERPLAN MOBILITÄT, S. 39

4.1 Parkflächen neu ordnen

Ein zentrales Mittel, um den Parkdruck in Kiel effektiv zu regulieren und die Verkehrsflächen gerechter zu verteilen, ist die Neuordnung der Parkflächen. Im Wesentlichen geschieht dies durch das Instrument der Parkraumbewirtschaftung (vgl. Masterplan Mobilität, S. 104). Zur Parkraumbewirtschaftung gehören verkehrsrechtlich neben der monetären Bewirtschaftung von Kurzzeitparkplätzen auch das Parken mit Parkscheibe sowie das Einrichten von Bewohner*innenparkzonen. Alle Formen der Bewirtschaftung tragen in unterschiedlichem Maß dazu bei, die Nachfrage nach Parkraum zu steuern und Parksuchverkehre zu lenken bzw. zu reduzieren.

4.1.1 Rücknahme des Gehwegparkens

Im gesamten Stadtgebiet werden im Sinne der Barrierefreiheit wieder nutzbare Gehwegbreiten von 2,50 Meter (Grundlage: Standards für Fußwege und Kinderwege, S. 4f.) sichergestellt, sofern diese baulich bestehen. Menschen mit körperlichen Behinderungen oder Personen mit Kinderwagen oder Kleinkindern sollen bestehende Fußwege uneingeschränkt nutzen können. Dies erfordert eine stückweise Rücknahme des Gehwegparkens. Das kann auch bedeuten, dass Parkmöglichkeiten auf einer Straßenseite ganz entfallen, damit weiterhin Ver- und Entsorgung, Feuerwehr und Rettungsdienst sicher Zugang haben. Das betrifft auch die erforderlichen Breiten für die Drehleiter der Feuerwehr, wenn es im Rahmen des Dachgeschossausbaus keinen zweiten baulichen Rettungsweg gibt.



Schrägparken
Klotzstraße

„Barrierefreiheit betrifft aber auch z.B. Frauen und Männer, die mit Kleinkindern unterwegs sind, wenn [...] Gehwege zugeparkt sind.“

QUELLE: RICHTLINIEN FÜR DIE ANLAGE VON STADTSTRASSEN 06, S. 29

4.1.2 Einrichten von Lieferzonen

In der Innenstadt sowie in Straßen mit vielen Geschäften werden in zweckmäßigen Abständen Lieferzonen in ausreichender Anzahl eingerichtet (vgl. Masterplan Mobilität S. 134). Sie sind dem gewerblichen Verkehr vorbehalten und gewährleisten eine sichere An- und Auslieferung für Gewerbetreibende.

In den dicht bebauten Wohnstraßen mit hohem Parkdruck ist außerdem vorgesehen, Bereiche auszuweisen, die Paketdienstleistern und Privatpersonen das Be- und Entladen ermöglichen. Dies kann in Form von Abschnitten mit eingeschränktem Haltverbot erfolgen, die außerdem die Begegnung von Pkw in engen Straßen erleichtern.

Ergänzend sollen Maßnahmen ergriffen werden, die die Einrichtung von Mikro-Depots zum Umladen von Waren auf Kleinfahrzeuge unterstützen. So kann die „letzte Meile“ zum*zur Empfänger*in mit emissionsfreien Fahrzeugen (z. B. Lastenrädern) zurückgelegt werden (vgl. Masterplan Mobilität S. 134; Masterplan 100 % Klimaschutz, S.340).



Kiel. Sailing City.



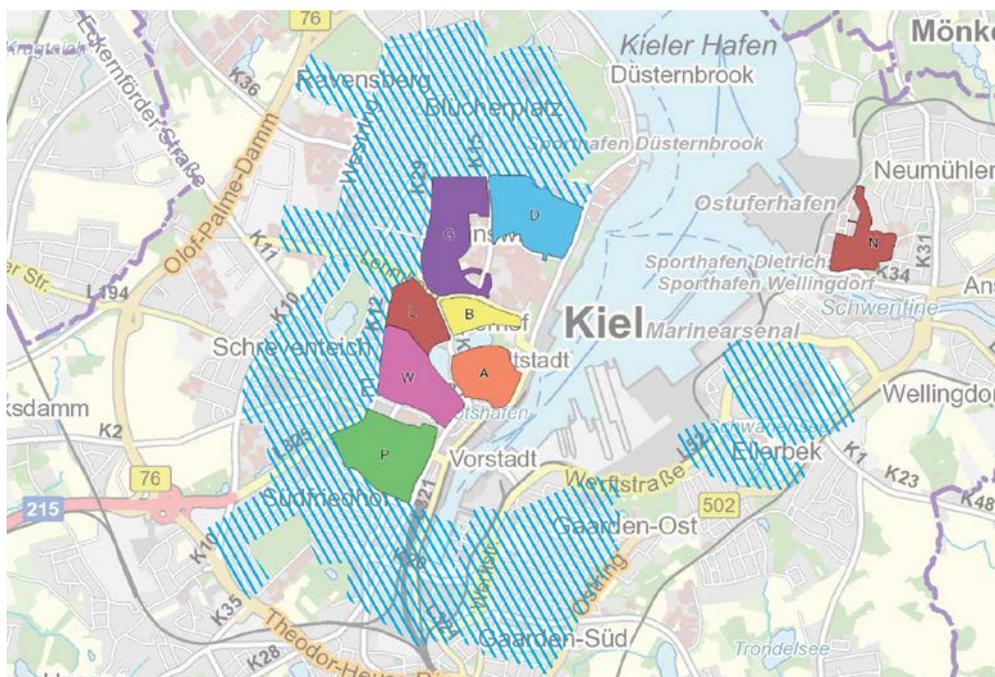
Lieferzone
Hopfenstraße

„Gerade für die KEP-Dienste setzt sich aktuell unter den Betreibern die Erkenntnis durch, dass die Umstellung auf Lastenräder vor allem mit elektrischer Unterstützung für den Transport auf der sog. ‚letzten Meile‘ bis zum Empfänger nicht nur ein gleichwertiger Ersatz zu Lieferwagen, sondern oft sogar besser nutzbar sind. So testet DHL Express aktuell neue Lastenfahräder in Frankfurt / Main und Utrecht (Niederlande) und kommt zu dem Schluss, dass diese im Vergleich zu herkömmlichen Zustellfahrzeugen bis zu doppelt so viele Zustellstopps erbringen, u.a. weil die Parkplatzsuche entfällt.“ QUELLE: MASTERPLAN 100 % KLIMASCHUTZ, S. 340

4.1.3 Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung

Die Vielzahl der aktuell nicht bewirtschafteten Parkmöglichkeiten in Kiel hat zur Folge, dass Autos dort langfristig abgestellt werden. Der knappe öffentliche Raum bleibt so anderen Nutzungen verschlossen, auch der Nutzung durch andere Autofahrer*innen.

Parkraumbewirtschaftung steuert die Nachfrage gezielt. Daher soll die Parkraumbewirtschaftung in Kiel schrittweise auf die Teile des Stadtgebiets ausgedehnt werden, wo der Parkdruck dies rechtfertigt (vgl. Masterplan Mobilität, S.104; Green City Plan, S. 63). Zu den notwendigen Maßnahmen gehören das Umwandeln bisher zeitlich unbegrenzt nutzbarer Parkplätze in Kurzzeitparkplätze (monetäre Bewirtschaftung oder Bewirtschaftung mit Parkscheibe), das Einrichten weiterer Bewohner*innenparkzonen sowie auch beides in Kombination.



Bestehende und potenzielle Bewohner*innenparkzonen (weitere möglich)

Welche Form der Bewirtschaftung für das jeweilige Gebiet geeignet ist, hängt von der entsprechenden Bebauung in diesem Gebiet ab und wird kleinräumig anhand der Nutzungen festgelegt. So sind Bewohner*innenparkzonen beispielsweise nur dort hilfreich, wo der Raum von verschiedenen Nutzungsformen (Wohnen und Arbeiten) geprägt ist und fremde Fahrzeuge abgestellt werden. Gibt es in einem Quartier fast ausschließlich Wohnbebauung, hätte jede*r Bewohner*in ein Recht auf einen Bewohner*innenparkausweis und der Parkdruck bliebe unverändert.

Die konkreten Bewirtschaftungsflächen und -arten werden in einer Detailplanung, zusammen mit den Ortsbeiräten und Bewohner*innen, entwickelt und schrittweise umgesetzt.

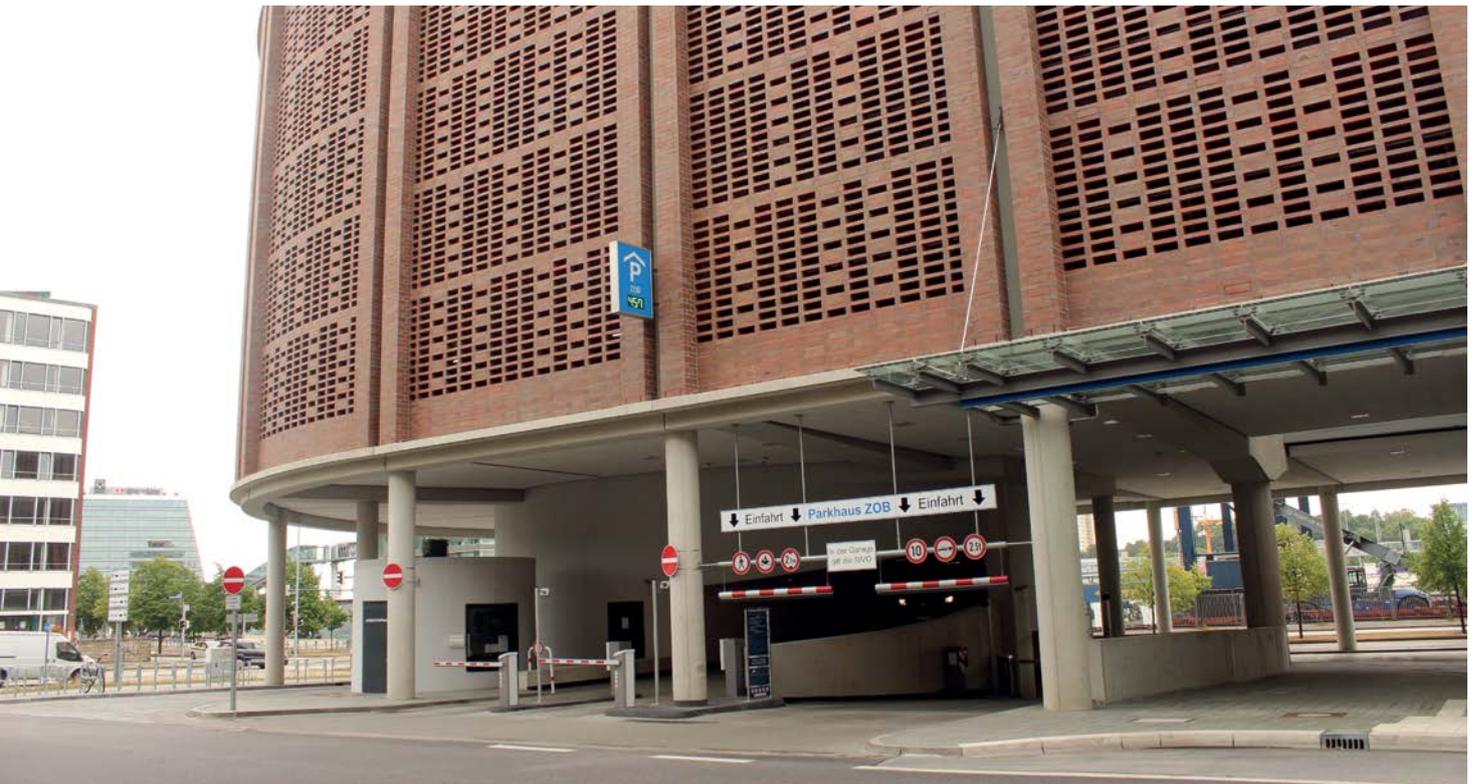
Das Einrichten von Bewohner*innenparkzonen und Kurzzeitparkplätzen reduziert den Parkdruck und Suchverkehr, sodass das Parken für Bewohner*innen sowie Kund*innen, Patient*innen und Besucher*innen erleichtert wird.

	Innenstadtbereich	Geschäftsstraßen/ Dienstleistungen	Wohnstraßen mit Geschäften/ Dienstleistungen	Straße durch Gastronomie geprägt	Wohnstraßen	Durch Berufspendler dominiert
Bewohner*innenparkvorrechte im Trennprinzip					X	
Bewohner*innenparkvorrechte im Mischprinzip mit Parkgebühren von 8.00 Uhr bis 20.00 Uhr			X	X	(X)	
Parkgebühren von 8.00 Uhr bis 20.00 Uhr ohne Bewohner*innenparkvorrechte	X	X				X
Parkgebühren von 20.00 Uhr bis 24.00 Uhr mit Bewohner*innenparkvorrechten				X		
Lieferzonen von 7.00 - 18.00 Uhr	X	X	X	X	X	
Parkgebühren City	X					
Sukzessive Rücknahme der on-street-Parkplätze	X					

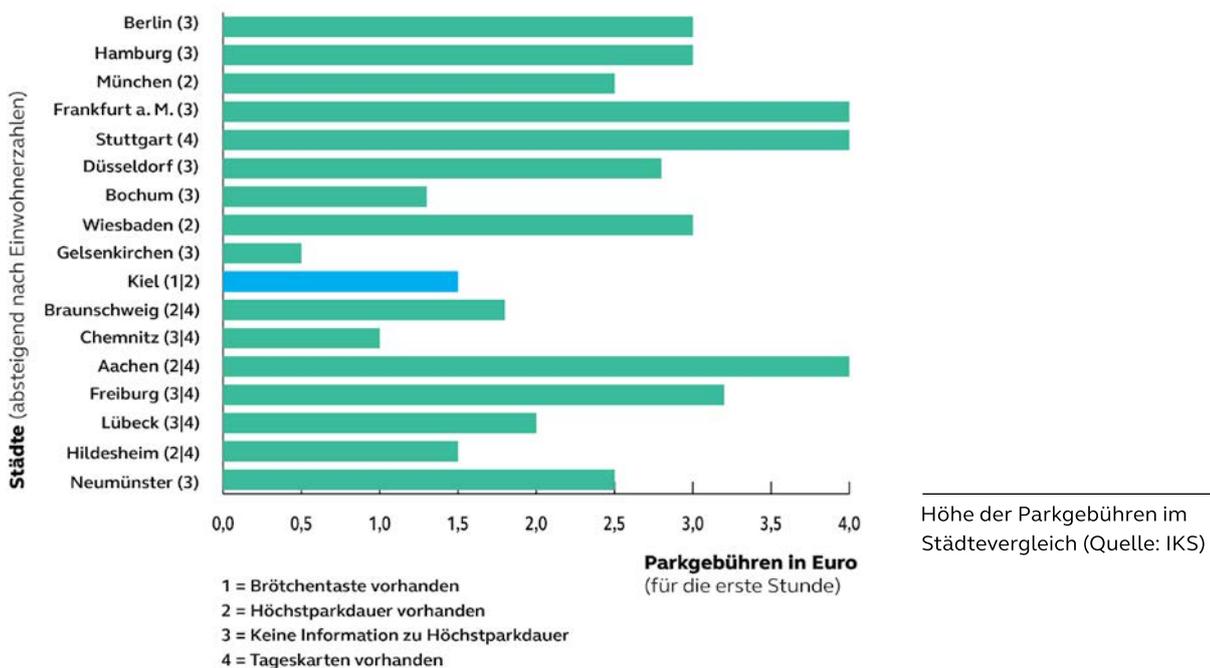
Maßnahmenmatrix im
räumlichen Kontext
(Quelle: IKS 2019)

4.1.4 Faire Bepreisung des öffentlichen Raums

Damit eine großflächige Parkraumbewirtschaftung die gewünschten Effekte erzielt, bedarf es einer fairen, marktgerechten Bepreisung (vgl. Masterplan Mobilität, S.39+104; Green City Plan S. 63). Öffentlicher Raum ist ein stark begrenztes, wertvolles Gut und sollte dementsprechend behandelt werden. Derzeit werden auf lediglich 2,3 % des Stadtgebiets Parkgebühren erhoben (IKS 2019). Zum Vergleich: In anderen Städten werden ca. 10 % bewirtschaftet. Eine sukzessive und differenzierte (räumlich und zeitlich angepasste) Erhöhung der Parkgebühren ist in der Lage, die hohe Nachfrage systematisch zu steuern. Das gilt für die monetäre Bewirtschaftung von Kurzzeitparkplätzen ebenso wie für die Anhebung der Gebühren für die Ausgabe von Bewohner*innenparkausweisen. Da besonders große Pkw dem öffentlichen Raum eine größere Fläche entziehen, ist für Bewohner*innenparkzonen außerdem eine Staffelung der Gebühren nach Länge, Antriebsart, Gewicht oder Fahrzeugklasse des Autos denkbar. Soziale Aspekte, wie z.B. Ermäßigungen für einkommensschwache Haushalte, die zwingend auf einen privaten PKW angewiesen sind, müssen dabei ebenfalls berücksichtigt werden.



Das ZOB-Parkhaus an der Kaistraße (Zufahrt über Auguste-Viktoria-Straße)



Die generierten Einnahmen sollen nach Möglichkeit zweckgebunden für Maßnahmen der Mobilitätswende eingesetzt werden. Potenzielle Verwendungszwecke können die Förderung alternativer Mobilitätsangebote, wie ÖPNV und Sharing-Systeme, die Aufwertung öffentlicher Räume, Investitionen in die Verkehrssicherheit oder das Einsetzen von Quartiersmanager*innen als Ansprechpartner*in für Mobilität betreffende Anliegen sein.

4.1.5 Effiziente Nutzung bestehender Parkflächen

Um die heute häufig nur schwach ausgelasteten Parkhäuser in Kiel zukünftig besser auszulasten, soll der ruhende Kfz-Verkehr von den Parkplätzen am Straßenrand (On-Street-Parkplätze) in die Parkhäuser gelenkt werden (vgl. Masterplan 100 % Klimaschutz, S. 333). Eine solche Lenkungswirkung kann über die Anpassung der Parkgebühren erreicht werden, indem On-Street-Parkplätze gegenüber dem Parken im Parkhaus merklich höher bepreist werden. Unterstützt werden kann dies beispielsweise durch eine Ausweitung und breite Kommunikation des Rückerstattungsprogramms Parken-Plus (siehe <https://parken-plus.info>).

Bereits bestehende Parkflächen werden im Rahmen der Förderung der Elektromobilität auch für die Bereitstellung benötigter Ladeinfrastruktur beansprucht. Mit Ladesäulen ausgestattete Parkplätze sind ladenden Elektroautos vorbehalten und dürfen von Autos mit Verbrennungsmotor nicht genutzt werden. Sie wirken so als Steuerungselement hin zur Elektromobilität (vgl. Masterplan Mobilität, S. 139).

Dort, wo nutzbare Gehwegbreiten durch die Wegnahme von Gehwegparken sichergestellt werden und Parkflächen entfallen, kann ein Bedarf an Parkplätzen bleiben. Hierfür gilt es Ersatzparkflächen zu finden. Im Kieler Stadtgebiet gibt es zahlreiche öffentliche und halböffentliche Parkflächen, wie z. B. Parkplätze von Supermärkten, Baumärkten oder Schulen, die insbesondere in den Abendstunden leer stehen. Kooperationen mit Einzelhändlern können den Quartiersbewohner*innen eine Stellplatzanmietung für die Abend- und Nachtstunden ermöglichen – eine Win-win-Situation.

Durch das Umwandeln im Bestand befindlicher Garagenhöfe in Parkpaletten können außerdem Quartiersgaragen entstehen. Diese sollen, ebenso wie Mobilitätsnachweise und weitere Maßnahmen, bei der Baurechtschaffung größerer zukünftiger Bauvorhaben berücksichtigt werden. Auch die Richtzahlentabelle für den Mindestbedarf an Kfz-Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen gehört dazu.

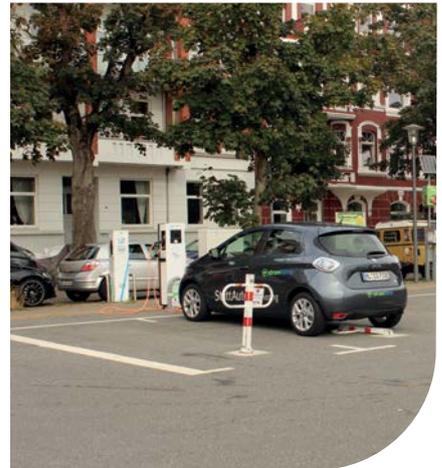
Maßnahmen

Parkflächen neu ordnen

- Gehwegparken zurücknehmen
- Liefer- u. Ladezonen in Geschäfts- u. Wohnstraßen einrichten
- Einrichtung von Mikro-Depots unterstützen
- Bewohner*innenparkzonen einrichten
- Bisher unbegrenzte Parkplätze in Kurzzeitparkplätze umwandeln
- Gebühren für alle Formen der Bewirtschaftung anpassen
- Effizientere Nutzung der Parkhäuser forcieren
- Ersatzparkflächen durch halböffentliche Flächen und Quartiersgaragen schaffen

4.2 Nachhaltige Mobilitätsangebote fördern und verbessern

Durch die Förderung und Verbesserung alternativer Mobilitätsangebote (vgl. Green City Plan, Masterplan 100 % Klimaschutz, Masterplan Mobilität und Climate Emergency) wird ihre Attraktivität nachhaltig gesteigert. Das betrifft die Errichtung von Mobilitätsstationen und Fahrradabstellanlagen, den Ausbau des Radwegenetzes und die Verbesserung der Barrierefreiheit und der Verkehrssicherheit ebenso, wie die Ausweitung verschiedener Sharing-Angebote. Neben der Schaffung eines hochwertigen ÖPNV-Systems ist insbesondere Carsharing von hoher Bedeutung, da es direkt zur Verminderung privater Pkw und damit benötigter Parkplätze beiträgt. Stationsbasiertes Carsharing ist in seiner Anwendung dem eigenen Pkw von allen alternativen Mobilitätsformen am ähnlichsten. Daher kann die Nutzung von Carsharing in vielen Fällen das private Auto komplett ersetzen. Ein Carsharing-Fahrzeug kann so ca. 5 – 10 private Pkw ersetzen. Durch die gemeinschaftliche Nutzung der Autos wird deren Standzeit reduziert, was die Anzahl benötigter Parkplätze weiterhin verringert.



Carsharing-Station
Blücherplatz

„Eine Person, die multimodal mobil ist und dabei kein eigenes Auto mehr nutzt, sondern Carsharing, legt nur noch ca. 1/6 seiner / ihrer Gesamtmobilität (ca. 12.000 km p.a.) mit dem Carsharing-Auto zurück. Der überwiegende Anteil erfolgt in diesem Fall mit dem Mobilitätsverbund. Das Potential für die Verlagerung auf andere Verkehrsmittel wird also für die Personengruppe, für die multimodales Mobilitätsverhalten praktikabel ist und die hierfür die Offenheit besitzt, als sehr groß eingeschätzt. Um multimodales und intermodales Verkehrsverhalten zu fördern, ist es neben der attraktiven Ausgestaltung von ÖPNV-Angebot und Fahrrad- sowie Fußwegeinfrastruktur [...] ebenso wichtig, die verschiedenen Verkehrsmittel gut miteinander zu verknüpfen. Bushaltestellen und Bahnhöfe müssen gut mit dem Fahrrad und zu Fuß erreichbar sein und ausreichend Infrastruktur zum sicheren Abstellen von Fahrrädern aufweisen [...]. Carsharing-Stationen sollten ebenfalls gut an den ÖPNV angebunden sein oder schnell und komfortabel mit dem Rad oder zu Fuß erreichbar sein [...]. Nur wenn die Wegeketten im Mobilitätsverbund komfortabel und zeiteffizient gestaltet werden können [...], wird ein Großteil der Bevölkerung ihr Mobilitätsverhalten verändern.“ QUELLE: MASTERPLAN 100 % KLIMASCHUTZ, S. 435 F

Aktuell werden im Rahmen der Trassenstudie für den höherwertigen ÖPNV leistungsfähige Park-and-Ride-Standorte gesucht. Von Park-and-Ride- oder Park-and-Bike-Parkplätzen (mit geschlossenen/bewachten Fahrradabstellanlagen) können insbesondere Pendler*innen und Besucher*innen profitieren, da ihr Parkplatzbedarf durch Bewohnerparkzonen und Kurzzeitparkplätze nicht gedeckt werden kann.

Maßnahmen

Nachhaltige Mobilitätsangebote fördern und verbessern

- Alternative Mobilitätsangebote weiter ausbauen,
- insb. Carsharing
- Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit ergreifen
- Möglichkeiten für Park-and-Ride- und Park-and-Bike-Parkplätze

4.3 Öffentliche Flächen hochwertiger nutzen

Im Zuge der Verlagerung des ruhenden Kfz-Verkehrs in die Parkhäuser wird neben der Bepreisung geprüft, wo eine sukzessive Anpassung und Reduzierung der Parkflächen möglich und eine Umnutzung (beispielsweise durch Sitzmöbel, Spielmöglichkeiten und Bepflanzung) sinnvoll ist (vgl. Masterplan 100 % Klimaschutz, S. 333). Das Schaffen neuer Begegnungsräume kann die Aufenthaltsqualität erlebbar steigern. Das gilt insbesondere für Gebiete, die bisher stark von parkenden Autos und den damit verbundenen Folgen, wie Lärm und geringerer Luftqualität, belastet sind. Besonders die Innenstadt und der dort ansässige Einzelhandel kann von einer derartigen Aufwertung profitieren. Hierdurch verkürzen sich potenziell die täglich zurückgelegten Wege (vgl. Masterplan 100 % Klimaschutz, S. 332f.). Das Entstehen neuer Freiflächen mit Begrünung und Spielmöglichkeiten stärkt zusätzlich die aktive Mobilität.

Perspektivisch kann darüber hinaus die Möglichkeit der Entsiegelung einzelner Flächen geprüft werden. So kann die Stadt Kiel effektiv zum Umwelt- und Klimaschutz beitragen.

„Eine explizite Auseinandersetzung mit dem Thema ruhender Verkehr und Nutzung des urbanen Raums birgt großes Potential, nicht nur neuen Raum für den Mobilitätsverbund zu schaffen, sondern Kiel auch zu einer lebenswerteren Stadt zu machen. Geeignete Maßnahmen sind zum einen eine differenzierte Parkraumbewirtschaftung oder auch die Umnutzung von Parkflächen (Aufenthaltsflächen, Grünflächen, Fahrradabstellanlagen, etc.). Die Kommune kann im politischen Diskurs entscheiden, auf welche Weise sie diesen insbesondere in der Innenstadt wertvollen städtischen Lebensraum ihren Einwohner*innen zur Verfügung stellen möchte.“ QUELLE: MASTERPLAN

100 % KLIMASCHUTZ, S. 333



Parklet

Maßnahmen

Parkflächen neu ordnen

- Wo möglich Parkflächen reduzieren
- Umgestaltung ehemaliger Parkflächen
- Perspektivisch: Entsiegelung von Flächen

4.4 Regeleinhaltung stärken

Einhergehend mit der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf einen Großteil des Kieler Stadtgebiets muss auch die Parkraumüberwachung intensiviert werden, damit die getroffenen Maßnahmen wirksam sein können (vgl. Masterplan Mobilität, S. 104). Wenn die Ahndungswahrscheinlichkeit bei einem Parkverstoß nur gering ist, werden Regelverstöße eher gefördert. Dadurch werden diejenigen benachteiligt, die sich regelkonform verhalten. Alle Maßnahmen des *Mobilitätskonzepts | ruhender Kfz-Verkehr 2035* können nur dann ihren Nutzen bzw. ihre Wirkungen entfalten, wenn sich die Verkehrsteilnehmer*innen an die beschilderten Regeln halten und/oder die Regeleinhaltung seitens des Bürger- und Ordnungsamtes intensiv überwacht wird. Das gilt für Bewohnerparkzonen und Kurzzeitparkplätze ebenso wie für die Freihaltung von Lieferzonen.

Außerdem darf das Zuparken von Kreuzungsbereichen, Gehwegen und Fahrradstraßen nicht mehr im gleichen Maß wie heute toleriert werden. Um die Intensivierung der Parkraumüberwachung umsetzen zu können, ist eine deutliche Aufstockung des Überwachungspersonals erforderlich. Gehwege und Bereiche absoluten Halteverbots müssen konsequent freigehalten werden, wenn nötig auch durch Abschleppen.

Begleitend hierzu wird eine Imagekampagne für die Parkraumüberwachung und das Überwachungspersonal angestoßen, da dieses häufig Beschimpfungen bis hin zur Gewaltandrohung ausgesetzt ist. Um die Akzeptanz stärkerer Kontrollen zu erhöhen, gilt es deutlich zu machen, welchen Beitrag die Parkraumüberwachung und die Überwachungskräfte leisten. Durch das Verhindern nicht regelkonformer Parkvorgänge werden erhebliche Sicherheitseinschränkungen insbesondere für Kinder, Ältere und Radfahrende vermieden und eine verlässliche Ver- bzw. Entsorgung durch Rettungsdienst, Feuerwehr, ABK und ÖPNV ermöglicht.



Mitarbeiter*innen
des Bürger- und
Ordnungsamtes im
Einsatz

Maßnahmen

Regeleinhaltung stärken

- Parkraumüberwachung intensivieren
→ Überwachungspersonal aufstocken
- Imagekampagne für Parkraumüberwachung und Überwachungspersonal anstoßen

4.5 Chancen der Digitalisierung nutzen

Aktuell arbeitet die Verwaltung bereits an einer Optimierung des Parkleitsystems, um Parksuchende in die Parkhäuser zu lenken, so die Parkplatzsuche zu vereinfachen und den Parksuchverkehr zu reduzieren (vgl. Masterplan Mobilität, S. 104; Green City Plan, S. 63). Hierzu gehört eine Anpassung an veränderte Verkehrsführungen ebenso wie ein neuer Parkleitrechner und ein neues Betriebssystem.

Im Bereich der Kieler Altstadt werden Parkplatzsensoren installiert, die in das Parkleitsystem integriert werden und über besetzte und freie Parkplätze informieren.

Sowohl die Daten der Parkplatzsensoren als auch die Daten aus dem Parkleitsystem werden in einer Datenbank bereitgestellt, damit Dritte auf sie zugreifen können, um sie z. B. in digitalen Diensten zu verwenden.

Digitale Dienste Dritter bieten zusätzlich vielseitige Möglichkeiten. Parkplatz-Apps können die Parkplatzsuche vereinfachen, indem sie den Parksuchverkehr gezielt in schwach ausgelastete Parkhäuser leiten, während Mobilitäts-Apps von Anbietern nachhaltiger Mobilitätsformen den Umstieg vom eigenen Pkw erleichtern können.

Darüber hinaus sollen Informationen zur Parkraumbewirtschaftung wie Bewohnerparken, Parkscheibenregelungen und monetärer Bewirtschaftung in einer digitalen Karte bereitgestellt werden, damit sich Parksuchende bereits vor Antritt ihrer Fahrt beispielsweise über die zulässige Parkdauer in den Straßen des Umfelds ihres Fahrtziels informieren können.



Parksensor an der
Kiellinie

Maßnahmen

Chancen der Digitalisierung nutzen

- Parkleitsystem optimieren
- Parksensoren einführen
- Digitale Dienste für Parkplatzsuche und alternative Mobilitätsangebote fördern

4.6 Kommunizieren und beteiligen

Um die Wahrnehmung und Akzeptanz für die notwendigen Maßnahmen zu steigern, wird ein Perspektivwechsel in Bezug auf das Thema Parken und eine kontinuierliche Prozessinformation angestoßen .

Um diesen Perspektivwechsel zu bewirken, wird der Nutzen des vorliegenden *Mobilitätskonzepts | ruhender Kfz-Verkehr 2035* (verbesserte Luft, weniger Lärm, höhere Verkehrssicherheit und Freiraumqualität und damit letztlich eine lebenswerte Stadt für alle Bürger*innen) deutlich herausgestellt und kommuniziert. Ebenso wird es darum gehen, private Interessen, öffentliche Aufgaben und unterschiedliche Verantwortungen zu thematisieren. So sind die Anschaffung eines privaten Pkw und die damit verbundenen Folgen (Kosten, Bereitstellung/Anmietung eines Stellplatzes, etc.) in erster Linie Privatangelegenheiten, die im Vorfeld der Anschaffung genau abgewogen werden müssen. Es besteht kein Anrecht auf einen Parkplatz im öffentlichen Raum, weshalb es auch nicht Aufgabe der Stadt sein kann, diesen bedarfsorientiert und wohnungsnah bereitzustellen. Vielmehr sollten Immobilieneigentümer*innen und Arbeitgeber*innen ausreichend Parkplätze oder entsprechende Alternativen (Carsharing für Bewohner*innen, Jobticket, Bezuschussung nachhaltiger Mobilitätsformen, etc.) zur Verfügung stellen.

Bei allen lokalen, d. h. stadtteilbezogenen, Maßnahmen werden die Ortsbeiräte rechtzeitig informiert und angehört. Auch die betroffenen Personengruppen (Bewohner*innen, Pendler*innen, Gewerbetreibende und Institutionen, Kund*innen und Besucher*innen) werden angemessen über konkrete Maßnahmen informiert und ihre Interessen berücksichtigt.

Unstrittig ist, dass es durch bestehende Nutzungskonflikte zwischen den verschiedenen Interessen zu Einschränkungen kommen wird. Daher gilt es beim Planen und Umsetzen konkreter Maßnahmen maßvoll zu agieren und keine Interessengruppe über Gebühr zu belasten, ohne jedoch die obengenannten Ziele aus den Augen zu verlieren. Ausgewogene und im Vorfeld abgestimmte Maßnahmen bilden die Basis für eine gelungene Kommunikation der einzelnen Maßnahmen.

Maßnahmen

Kommunizieren und beteiligen

- Nutzen und Ziele des *Mobilitätskonzepts | ruhender Kfz-Verkehr 2035* kommunizieren
- Ortsbeiräte bei stadtteilbezogenen Maßnahmen rechtzeitig informieren und anhören
- Öffentlichkeit rechtzeitig über Planungen informieren und einbinden
- Nutzungskonflikte moderieren

05 Zusammenfassung und Ausblick

Das vorliegende *Mobilitätskonzept | ruhender Kfz-Verkehr 2035* zeigt, wie es gelingen kann, die vorhandenen Verkehrsflächen gerechter zu verteilen, dabei die Anforderungen der Autofahrenden adäquat zu berücksichtigen, und damit einen Beitrag zur Umsetzung der Mobilitätswende zu leisten.

Die vorgeschlagenen Handlungsfelder zielen in ihrer Gesamtheit darauf ab, Kiel zu einer noch lebenswerteren Stadt zu machen. Mit der Umsetzung konkreter Maßnahmen sind zahlreiche positive Effekte verbunden: So werden beispielsweise die Parkmöglichkeiten für Bewohner*innen, Kund*innen des Einzelhandels und Patient*innen von Arztpraxen durch das Einrichten von Bewohnerparkzonen bzw. die Ausweitung von Kurzzeitparkplätzen verbessert, ebenso wie die Möglichkeiten zum Be- und Entladen. Pendler*innen und Besucher*innen ziehen ihren Nutzen aus dem Ausbau nachhaltiger Mobilität,

Bewohner*innen

„Wir haben gar kein Auto und fahren viel mit dem Bus. Die Anpassung der Parkgebühren klingt fair, wenn ich mir den Preis auf dem Busticket anschau.“

„In unserem Viertel kann ich nun die Kinder tatsächlich auch mal zum Spielplatz alleine gehen/fahren lassen. Der Gehweg ist frei.“



Gewerbetreibende und Institutionen

„Mein Geschäft wird nun häufiger von bummelnden/radelnden Passanten frequentiert. Umsatzeinbußen kann ich nicht verzeichnen“



- kürzere Parksuchzeiten
- stressfreieres Parken
- bequem, zügig, sicher und klimafreundlich zu Fuß, mit dem Rad, ÖPNV und Carsharing unterwegs
- weniger Lärm
- bessere Luft
- neue und qualitätsvolle Aufenthaltsflächen

Maßnahmen

- weitere Bewohner*innen-parkzonen
- Mehrfachnutzung von Parkplätzen
- Dauerparken in Parkhäusern
- Rücknahme Gehwegparken
- Ausbau und Kommunikation alternativer Mobilitätsangebote
- Stärkung der Regeleinhaltung
- Erhöhung der Barrierefreiheit
- Steigerung der Verkehrssicherheit

- höhere Kundenfrequenz
- zuverlässige An- und Auslieferung
- gute Erreichbarkeit
- weniger Lärm
- bessere Luft
- neue und qualitätsvolle Aufenthaltsflächen

Maßnahmen

- verstärkte Parkhausnutzung
- Parksensoren und Parkleitsystem
- Kurzzeitparkplätze außerhalb der Innenstadt
- Lieferzonen
- Mikrodepots
- Flächenaufwertung
- Ausbau und Kommunikation alternativer Mobilitätsangebote
- Stärkung der Regeleinhaltung
- Erhöhung der Barrierefreiheit
- Steigerung der Verkehrssicherheit
- (P + R, P + B)

die es erlaubt, entspannt in die Innenstadt zu gelangen, ohne dabei auf der Suche nach einem Parkplatz lange durch stark frequentierte Straßen zu fahren. Kieler Bürger*innen und Besucher*innen profitieren von wachsender Aufenthaltsqualität durch neue Begegnungsräume und bessere Luft. Für Personengruppen, die auf das Auto angewiesen sind (Menschen mit körperlichen Einschränkungen, Pflegedienste, Handwerker*innen, Lieferverkehr, ...) werden die Möglichkeiten des Parkens im öffentlichen Raum erhalten und verbessert.

Damit die Maßnahmen ihre volle Wirkung entfalten und die gesteckten Ziele erreicht werden können, müssen Stadtraumqualität und gelebter Klimaschutz Priorität in der öffentlichen Wahrnehmung wie auch der Planung haben. Konkrete Maßnahmen müssen ausgewogen geplant, eindeutig beschlossen und ausgeglichen kommuniziert und umgesetzt werden.

Kund*innen und Besucher*innen

„Zum Shoppen oder einfach Bummeln fahre ich wieder gern in die Innenstadt. Im Parkhaus finde ich immer schnell einen Parkplatz und die Straßen laden zum Flanieren ein“



- bequem, zügig, sicher und klimafreundlich zu Fuß, mit dem Rad, ÖPNV und Carsharing unterwegs
- stressfreieres Parken
- weniger Lärm
- bessere Luft
- neue und qualitätsvolle Aufenthaltsflächen

Maßnahmen

- verstärkte Parkhausnutzung
- Kurzzeitparkplätze außerhalb der Innenstadt
- Ausbau und Kommunikation alternativer Mobilitätsangebote
- Flächenaufwertung
- Parksensoren und Parkleitsystem
- Stärkung der Regeleinhaltung
- Erhöhung der Barrierefreiheit
- Steigerung der Verkehrssicherheit
- (P + R, P + B)

Pendler*innen

„Statt stundenlanger Parkplatzsuche mit dem Auto nehme ich jetzt das Pedelec auf dem Weg zur Arbeit. Das tut mir gut und ich bekomme immer einen Parkplatz!“



- bequem, zügig, sicher und klimafreundlich zu Fuß, mit dem Rad, ÖPNV und Carsharing unterwegs
- stressfreieres Parken
- gute Erreichbarkeit
- weniger Lärm
- bessere Luft

Maßnahmen

- verstärkte Parkhausnutzung
- Ausbau und Kommunikation alternativer Mobilitätsangebote
- Erhöhung der Barrierefreiheit
- Steigerung der Verkehrssicherheit
- (P + R, P + B)

Herausgeberin:

Landeshauptstadt Kiel

Adresse: Pressereferat, Postfach 1152, 24099 Kiel, **Redaktion:** Tiefbauamt, Abteilung Verkehr
Literaturangaben: Difu (Deutsches Institut für Urbanistik) (2011): Fahrradservice des lokalen Einzelhandels. Aktionen von Einzelhandel, Kommunen und Zivilgesellschaft.
HBE (Handelsverband Bayern) (2014): Positionspapier. Parken in der Stadt. Sustrans (2003): Traffic restraint and retail vitality, **Fotonachweis:** Landeshauptstadt Kiel, IKS Mobilitätsplanung, Illustrationen S.20-21 pikisuperstar, pch.vector / Freepik, **Titelbild:** adobestock / studio-workstock, **Layout:** Sabine Wallbott, Karoline Maselka für greenteam kommunikation, **Stand:** Juni 2022, **Hinweis:** Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck – auch auszugsweise – ist ohne Genehmigung der Herausgeberin und der Redaktion nicht gestattet.



