

Neue Bewohnerparkzonen liegen auf Eis

Anlage zur Niederschrift
vom 07.11.2019 zu TOP 4.10

24-Stunden-Erhebung lässt auf sich warten / Nächstes Jahr Thema im Planungsausschuss

Von unserem Redaktionsmitglied
Konrad Stammschröer

Jeder will einen haben, einen Parkplatz: Anwohner, Kunden, Besucher, Pendler, Touristen. Doch nicht alle bekommen einen – auf Anhieb, in der Nähe und umsonst. Immer mehr Autos, immer weniger Stellflächen und keine Ruhe an der Parkplatzfront. Allgemeine Zufriedenheit und Parken: Ob diese beiden Welten wieder Freunde werden können? Ein Parkplatz vor der eigenen Haustür: Wunschtraum vieler Karlsruher. Eine schnell herbeizitierte Lösung: Bewohnerparkzonen. Aus allen möglichen Ecken der Stadt flattern der Stadt derartige Begehrlichkeiten ins Haus. Vie-

lerorts sammeln sich Bürger, wie etwa in der Südstadt-Ost, um Bedarf an reservierten Parkplätzen für Bewohner anzumelden. Doch werden in absehbarer Zeit neue Zonen ausgewiesen und ist das überhaupt sinnvoll und angebracht?

Die Antwort ist naturgemäß komplex. Ja, es gibt Parkdruck in Karlsruhe. An vielen Stellen. Ja, es gibt in etlichen Vierteln keine Privatparkplätze (Parkierungen im privaten Bereich). Ohne diese Vorbedingungen ist das Ausweisen von Bewohnerparkzonen unzulässig. In den 90er Jahren begann die Stadt nach einer flächendeckenden

Studie derartige Zonen einzurichten. Nach einigem Nachjustieren sind es mittlerweile rund 25, im Mobilitätsportal der Stadt können sie abgerufen werden. Ob sich neue hinzu gesellen, wird sich laut der städtischen Verkehrsplanerin Birke Bronner frühestens im nächsten Jahr zeigen. Noch sei kein fundiertes Fazit zum Projekt Gehwegparken („Faires Parken“) möglich. „Dafür werden wir noch dieses Jahr brauchen“, so die stellvertretende Bereichsleitung Verkehr beim Stadtplanungsamt. Nur an zwei „kleinen Stellen“ wird kurzfristig beim Anwohnerparken

nachgerüstet. Wo das sein wird, kann sie derzeit nicht verkünden.

Die Effekte des neuen Umgangs mit dem Gehwegparken sind in ihrer Gänze noch nicht bewertbar. Grundlage der Ausweisung weiterer Bewohnerparkzonen muss aber ein fundiertes Gutachten sein. „Es reicht nicht, mal ab und an durch eine Straße zu laufen und die Parksituation zu dokumentieren“, sagt Bronner. Ohne eine großflächige 24-Stunden-Parkraumerhebung ist das Bilanzieren der Stellplätze für das Bewohnerparken nicht möglich: wer ist Dauer-, wer Langzeit- und wer nur Kurzzeitparker? Findet sich nur ab und an oder generell kein Parkplatz für Anwohner? Das alles und noch viel mehr muss erhoben werden. Und das kostet Zeit und Geld. „Zunächst befindet der Planungsausschuss über das Thema, damit die Gutachteraufträge erteilt werden können“, so Bronner.

Ob und wo es dann neue Zonen geben wird, bleibt abzuwarten. In einem reinen Wohngebiet wie der Südstadt-Ost mit einer Vielzahl ausgewiesener Stellplätze sei das nach Ansicht der Verkehrsplanerin eher unwahrscheinlich. Da gebe es andere Stadtviertel mit höherem Parkdruck, etwa in Gebieten mit Blockrandbebauung und Gebäuden mit hohem Publikumsverkehr wie Kliniken oder Behörden.

Bei allem muss die Stadt natürlich auch das Ganze im Blick haben. Neue oder veränderte Bewohnerparkzonen führen nicht selten zu Verdrängungseffekten in die nächstliegende Umgebung. Die Probleme verlagern sich in das weitere Umfeld oder sogar in andere Stadtteile. Außerdem können tagsüber maximal 50 Prozent und nachts maximal 75 Prozent der Stellplätze für Anwohner freigehalten werden. Ob sich damit die vielschichtigen Probleme in Luft auflösen, ist ebenfalls fraglich. „Und haben wir endlich die Situation für die Anwohner befriedet, wie in der Bahnhofstraße, dann ärgern sich die Geschäftsleute“, so Bronner. Allen Menschen recht getan, ist eine Kunst, die niemand

Gehweg-Projekt noch nicht abschließend zu bewerten



PRIVILEG: Für eine Jahresgebühr von 30 Euro haben Besitzer des passenden Ausweises die Möglichkeit, in ihrem Wohnviertel zu parken.