



Folge 8 – Parkraummanagement

Mit Fabian Meurer (Kompetenznetz Klima Mobil der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg) und Jasdeep Singh (Abteilungsleiter für Fuß- und Radverkehr und Nahmobilität, Stadt Heidelberg).

Transkript

00:00:00:00 - 00:00:27:13

Fabian Meurer:

Veränderungen, die durch Maßnahmen von Parkraummanagement angestoßen werden, werden zu Beginn oftmals von kontroversen Diskussionen und emotionalen Argumenten begleitet. Der Blick in die Praxis zeigt, dass die Effekte der Maßnahmen die Widerstände allerdings auflösen können.

00:00:27:15 - 00:00:43:04

Sprecherin:

„Verkehrswende. Einfach. Machen.“ Der Podcast zur nachhaltigen Mobilität der KEA-BW. Wir zeigen die vielen Möglichkeiten für Städte, Gemeinden und Landkreise, um die Verkehrswende anzukurbeln. Also rein ins E-Auto, rauf auf den Sattel, Türen freimachen. Wir düsen los!

00:00:43:04 - 00:01:47:07

Moderator Mathias Schmid:

Hallo zusammen, zu einer weiteren Folge von „Verkehrswende. Einfach. Machen“. In dieser beschäftigen wir uns dieses Mal mit einem besonders heiklen und auch umstrittenen Thema, nämlich dem Parkraummanagement. In vielen Städten gibt es öffentliches Parken immer noch zum Nulltarif oder zumindest fast. Wir wollen uns deshalb heute vornehmen: wie können wir den Menschen zeigen, dass Parkraummanagement viele positive Effekte für eine Stadt haben kann. Zum Beispiel die Aufwertung des Straßenraums, mehr Gerechtigkeit und Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer und natürlich aktiven Klimaschutz. Auch dazu sprechen wir wieder mit zwei Gästen. Einmal ist es Fabian Meurer. Er arbeitet beim Kompetenznetz Klima Mobil der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg. Und in Heidelberg hat uns der Leiter des Amtes für Mobilität Jasdeep Singh Rede und Antwort gestanden. Die Stadt hat sich hier nämlich dem Thema Gehwegparken angenommen. Los geht es mit dem Experten von Klima Mobil, Fabian Meurer. Hallo Fabian, schön, dass du da bist.



00:01:47:07 - 00:01:51:06

Fabian Meurer:

Hallo Matthias und danke dir für die Einladung.

00:01:51:08 - 00:02:15:07

Moderator Mathias Schmid:

Fabian, stell dich unseren Hörerinnen und Hörern bitte einmal kurz vor.

00:01:39:00 - 00:02:25:06

Fabian Meurer:

Ja, sehr gerne. Mein Name ist Fabian Meurer und ich bin jetzt seit rund eineinhalb Jahren im Kompetenznetz des Klima Mobil beschäftigt. Zunächst habe ich dort meine Masterarbeit zu den Schlüsselfaktoren zur Einführung von Parkraumbewirtschaftung geschrieben. Und dieses Wissen habe ich dann in meinem Berufseinstieg als Referent für Klimaschutz im Verkehr mit dem Schwerpunkt Parkraummanagement mitgenommen. In der Fachgruppe „Klimaschutz und parken“ des Kompetenznetz Klima Mobil bearbeiten wir alle Fragestellungen rund um das Thema kommunales und klimaschutzorientiertes Parkraummanagement.

00:02:25:09 - 00:02:34:06

Moderator Mathias Schmid:

Ja, super, Fabian, genau auf diese Schlüsselfaktoren beim Thema Parkraumbewirtschaftung wollen wir dann jetzt natürlich auch eingehen, bevor wir darüber reden:

00:02:34:09 - 00:02:37:06

Sprecherin:

Die Frage der Fragen!

00:02:37:06 - 00:02:43:06

Moderator Mathias Schmid:

Mit welcher Frage kommen Verantwortliche, die sich ums Parken in ihrer Kommune kümmern wollen, mit Sicherheit auf euch zu?



00:02:43:08 - 00:03:23:14

Fabian Meurer:

Ja, da gibt es sicher auch mehrere. Aber aktuell finden im Themenfeld Parkraumbewirtschaftung kontroverse Diskussionen zum Thema Bewohnerparkgebühren statt. Hintergrund ist, dass Kommunen in Baden-Württemberg 2021 rechtliche Spielräume zur Festsetzung der Gebührenhöhe für das Bewohnerparken erhalten haben und diese zunehmend auch nutzen möchten. Bis 2021 war die Gebühr für das Bewohnerparken auf maximal 30,70 € pro Jahr gedeckelt. Das sind 0,08 € am Tag. Und bei der Ausgestaltung von Bewohnerparkgebieten kommt es jetzt regelmäßig zu Fragen, die wir sehr gerne beantworten. Da geht es um die Gebührenhöhe oder auch um Parkzonen.

00:03:23:14 - 00:03:27:10

Moderator Mathias Schmid:

Ist ganz schön günstig. 0,08 € pro Tag, wenn man das so hört.

00:03:27:10 - 00:03:33:10

Fabian Meurer:

Genau. Und da motivieren wir natürlich auch diese Bewohnerparkgebühren anzupassen.

00:03:33:10 - 00:03:52:11

Moderator Mathias Schmid:

Was man, glaube ich schon sagen kann, ist, dass es immer sehr viel Gegenwind erzeugt. Oder oft zumindest, wenn man eben diese Parkplätze gerecht bepreisen oder sogar zu etwas schönerem, wie Lebensraum umgestalten möchte. Warum glaubst du, fällt es den Menschen so schwer, sich von in Anführungszeichen „ihren“ Parkplätzen zu trennen?

00:03:52:13 - 00:04:32:18

Fabian Meurer:

Ja, ich denke, das hat mehrere Gründe. Zum einen ist es ein historisch gelerntes Muster, dass Autos überwiegend kostenfrei im öffentlichen Raum abgestellt werden dürfen oder sich Bewohnerparkgebühren in den letzten 30 Jahren aufgrund der rechtlichen Rahmenbedingungen nicht erhöht haben. Auch die Möglichkeit, überall dort Fahrzeuge abstellen zu dürfen, wo es nicht ausdrücklich verboten ist, trägt dazu bei, das Parken in Anführungszeichen „zum kostenlosen Allgemeingut“ erklärt wird. Dazu kommt der steigende



PKW-Bestand und die zunehmend größeren Fahrzeuge, welche die Herausforderung im Parkraummanagement für Kommunen weiter verschärfen.

00:04:32:20 - 00:04:43:19

Moderator Mathias Schmid:

Es ist fast ja eher in die falsche Richtung gelaufen. Die letzten Jahre, dass man das Parken auf der Straße ja mehr möglich gemacht hat, als es zu verschärfen.

00:04:51:19 - 00:05:20:09

Fabian Meurer:

Zumindest die konstant gehaltenen Regelungen haben sicher nicht dazu beigetragen, dass es jetzt progressive Fortschritte in dem Bereich gibt. Kommunikation spielt bei diesem Thema einen entscheidenden Faktor zur erfolgreichen Umsetzung von Maßnahmen des Parkraummanagements. Im Vordergrund sollten dabei die vielschichtigen positiven Effekte, die ja durch ein zielgerichtetes Parkraummanagement bewirkt werden können, in den Vordergrund gestellt werden, um die Maßnahmen zu begründen und dadurch die Akzeptanz bei den unterschiedlichen gesellschaftlichen Gruppierungen zu stärken. So können progressive Maßnahmen einfacher in den Kommunen umgesetzt werden

00:05:20:00 - 00:05:39:17

Moderator Mathias Schmid:

Genau eure Aufgabe bei dem Kompetenznetz des Klima Mobil oder der NVBW ist es ja, wie bei uns auch, die Kommunen zu unterstützen und in eurem Fall jetzt konkret bei der Umsetzung und Argumentation von Maßnahmen des kommunalen Parkraummanagements. Was habt ihr denn hier zu bieten? Gib uns mal so ein bisschen einen Überblick.

00:05:39:19 - 00:06:22:17

Fabian Meurer:

Grundsätzlich befassen wir uns mit vielen verschiedenen Aspekten des klimaschutzorientierten Parkraummanagements. Im Schwerpunkt sind das die Themen Parkraumbewirtschaftung, Parkraumumgestaltung und Parkraumkontrolle. Zudem aktivieren und unterstützen wir Kommunen aber auch bei ganzheitlichen strategischen Ansätzen sowie bei der Kommunikation von Maßnahmen einer klimaschutzorientierten Parkraumpolitik. Zu diesen Themen bieten wir entsprechende Informationen an und stellen sie den Kommunen zur Verfügung, also beispielsweise unser FAQ zum Bewohnerparken, was sich auf unserer Homepage befindet. Wir



führen auch Informationsveranstaltungen und Workshops für Kommunen durch und beraten und begleiten Kommunen bei spezifischen Anliegen oder strategischen Prozessen zum Parkraummanagement.

00:06:22:18 - 00:06:38:18

Moderator Mathias Schmid:

Genau die Infos und die Links, die kriegt ihr natürlich wie gewohnt in der Folgenbeschreibung. Fabian, die Resonanz kannst du da ein bisschen was dazu sagen? Was kommt besonders gut an? Was berichten auch die Kommunen über die Reaktionen der Menschen?

00:06:38:20 - 00:07:15:23

Fabian Meurer:

Ja, die Resonanz ist in der Regel sehr positiv und die Unterstützung wird dankend angenommen. Das zeigt zum Beispiel das Interesse an unseren unterschiedlichen Veranstaltungsformaten, an unseren regelmäßigen Online-Infoveranstaltungen. Unter dem Slogan „Parkraum Info“ nehmen durchschnittlich rund 150 Personen teil. Auch unsere interaktiven Workshops in Präsenz sind regelmäßig ausgebucht. Darüber hinaus bekommen wir an verschiedenen Stellen von Kommunen die Rückmeldung, dass insbesondere die Schaubilder der Kommunikationsinitiative „Platzgewinn fürs Klima“ in der alltäglichen Arbeit eingesetzt werden, da sie die Argumente und Effekte des kommunalen Parkraummanagements anschaulich darstellen.

00:07:16:00 - 00:07:18:16

Moderator Mathias Schmid:

Gib uns da mal noch ein paar kurze Stichworte dazu.

00:07:18:16 - 00:07:47:16

Fabian Meurer:

Die Kommunikationsinitiative „Platzgewinn fürs Klima“ beinhaltet verschiedenste Materialien zur Kommunikation von Parkraummanagement. Maßnahmen angesprochen sind die Schaubilder, aber darüber hinaus ist ein Leitfaden oder Vorlagen für die Pressearbeit und Veröffentlichungen in sozialen Medien darin enthalten. Alle Materialien stehen auf unserer Website kostenfrei zur Verfügung. Es lohnt sich, mal reinzuschauen. Die Materialien können sowohl in der Arbeit mit Bürgerinnen und Bürgern eingesetzt werden, aber auch in der Verwaltung.



00:07:47:18 - 00:07:52:10

Moderator Mathias Schmid:

Okay, also das heißt einfach hier so ein bisschen auch Argumentationshilfen zu geben.

00:07:52:10 - 00:08:16:16

Fabian Meurer:

Genau das ist der Kommunikationsleitfaden, als umfassendes Regelwerk. Da kann man mal reinschauen, wie man so eine Kommunikation allgemein aufbaut und dann mit den Schaubildern, die auch auf kommunaler Ebene sehr gerne eingesetzt werden können. Da ist dann oft ein Thema aus dem Parkmanagement bildlich dargestellt. Das ist einfach bei der Begründung unterstützen kann, warum jetzt diese Maßnahme sinnvoll ist.

00:08:17:12 - 00:08:37:09

Moderator Mathias Schmid:

Fabian, Ich habe hier schon des Öfteren jetzt einen Satz des Verkehrsministers von Baden-Württemberg zitiert. Er hat in der ersten Folge gesagt „Wenn man es macht, ist es eigentlich immer gut“. Bekommt ihr diese Reaktion der Menschen über die Kommunen auch so mit, dass sie das am Ende eigentlich immer gut finden, wenn Dinge dann umgesetzt wurden?

00:08:37:11 - 00:09:39:06

Fabian Meurer:

Also durchaus. Das ist auch unser Motto beim Klimaschutz im Verkehr - immer mutig vorangehen. Veränderungen, die durch Maßnahmen von Parkraummanagement angestoßen werden, werden zu Beginn oftmals von kontroversen Diskussionen und emotionalen Argumenten begleitet. Der Blick in die Praxis zeigt, dass die Effekte der Maßnahmen die Widerstände allerdings auflösen können. Hohe Parkgebühren oder eine Höchstparkdauer können dabei die Parksituation vor Ort verbessern. Und diese Effekte tragen dann dazu bei, dass von der Bevölkerung an die Verwaltung der Wunsch herangetragen wird, dass die Maßnahmen doch auszuweiten sind. Wichtig ist dabei allerdings auch, die Maßnahmen zur Verbesserung der Alternative zum motorisierten Individualverkehr mitzudenken, wie zum Beispiel die Einrichtung eines Fahrradwegs, die Bereitstellung von Sharing-Angeboten oder die Verdichtung des Fahrplans im ÖPNV.



00:09:39:08 - 00:09:48:09

Moderator Mathias Schmid:

Also das heißt, die Leute sind am Anfang eher kritisch oder oftmals kritisch. Wenn sie es dann aber sehen, ist auch eure Erfahrung, dass sie sagen „Hey, das ist doch toll“ und eventuell sogar „Wir wollen da noch mehr davon“.

00:09:48:11 - 00:09:51:22

Fabian Meurer:

Genau, so haben uns das jetzt mehrere Kommunen widergespiegelt.

00:09:51:22 - 00:10:11:22

Moderator Mathias Schmid:

Das ist doch sehr schön und auch eine schöne Motivation dann für andere Kommunen. Lass uns noch ein bisschen in die Zukunft blicken. Du hast mir im Vorfeld erzählt, dass ihr ja aktuell auch noch einiges in der Pipeline oder vielleicht sogar, bis diese Folge veröffentlicht wird, schon ausgerollt habt. Auf welche Angebote dürfen sich denn die Kommunen in Zukunft noch freuen von euch?

00:10:11:22 - 00:11:47:12

Fabian Meurer

Ja, wir haben tatsächlich einige spannende Instrumente und Angebote auf den Weg gebracht. Seit ein paar Tagen sind das die Parkraumdialoge. Dabei begleiten wir Kommunen beim Einstieg in eine strategische Parkraumpolitik. Wir erfassen den Status quo des kommunalen Parkraummanagements mit einem Fragebogen und anschließend wird mit einem breiten Stakeholder-Kreis diskutiert. Wie die Maßnahmen des Parkraummanagements gefunden werden können und wie die dann in der Kommune auch umgesetzt werden können. Das Ganze kann als Ausgangsbasis für die kommunale Entscheidung dienen, in welchen Themenfeldern man vorangehen möchte. Zum anderen möchten wir in der zweiten Jahreshälfte Parkraumchecks anbieten, welche eine Bestandsaufnahme des Parkraums und die Erarbeitung geeigneter Bewirtschaftungsformen für ein spezifisches Gebiet beinhalten. Das analysierte Gebiet soll durch ein Planungsbüro fundiert bezüglich des Parkraumangebots und der Nachfrage analysiert werden, um anschließend konkrete Formen der Parkraumbewirtschaftung für eine schnelle Umsetzung abzuleiten. Wie wir bereits mehrfach angesprochen haben, ist bei uns der Faktor Kommunikation sehr hoch angesiedelt. Auch hier bauen wir unser Angebot weiter aus. Ab Sommer möchten wir Kommunikationsworkshops anbieten, wobei die Anwendung der Bausteine der Kommunikationsinitiative „Platzgewinn fürs Klima“ im Zentrum stehen sollen.



00:11:48:12 - 00:12:06:07

Moderator Mathias Schmid:

Okay, also es lohnt sich nicht nur nach dieser Folge direkt mal eure Homepage durchzuklicken, sondern auch in den kommenden Wochen und Monaten. Lass uns zum Abschluss, Fabian, noch einfach von Dir bitte den ultimativen Tipp für Kommunen hören, um ihr Parkraummanagement oder ihren Parkraum in den Griff zu bekommen.

00:12:06:09 - 00:12:47:04

Fabian Meurer:

Jetzt loslegen. Es geht um sofort umsetzbare Einzelmaßnahmen wie beispielsweise aus der Parkraumbewirtschaftung. Das heißt, das kann die Anpassung der Gebührenhöhe fürs Kurzzeitparken sein oder das Einführen von Höchstparkdauern. Oder auch im Bereich der Parkraumkontrolle. Eine Neuordnung der Gebiete und Kontrollzonen. Dann kann das Ganze kombiniert werden mit strategischen Ansätzen, wo man eher in die langfristige Planung einsteigt. Und wichtig ist dabei immer, die kommunikative Begleitung der Maßnahmen mitzudenken, um die erwarteten Effekte für Menschen, Stadt und Klima in den Vordergrund zu stellen.

00:12:47:04 - 00:13:01:23

Moderator Mathias Schmid:

Euch wird in den nächsten Monaten nicht langweilig. Auch den Kommunen, die sich auf den Weg machen, glaube ich nicht. Auch euch wünsche ich dabei einfach viel Erfolg Fabian. Und ja, vielen Dank, dass du heute da warst.

00:13:01:23 - 00:13:05:05

Fabian Meurer:

Danke dir!

00:13:05:07 - 00:13:36:17

Moderator Mathias Schmid:

Ja, und als gutes Beispiel wollen wir uns jetzt die Stadt Heidelberg anschauen. Die Stadt hat dem Gehwegparken den Kampf angesagt. Eigentlich ja eine Selbstverständlichkeit, dass man in der Regel nicht auf dem Gehweg fahren sollte. Gehwegparken, ist gemäß Straßenverkehrsordnung verboten. Aber in der Praxis sieht das leider ein bisschen anders aus.



Trotzdem stößt man bei der Durchsetzung dieses Gesetzes auf Widerstand. Wie die Stadt damit umgeht und wie sie es auch schafft, den Widerstand nach und nach zu brechen. Das erklärt uns jetzt Jasdeep Singh von der Stadt Heidelberg. Hallo Jasdeep.

00:13:36:19 - 00:13:41:04

Jasdeep Singh:

Hallo. Grüß dich. Vielen Dank für die Einladung.

00:13:41:04 - 00:13:43:24

Moderator Mathias Schmid:

Stell dich einmal ganz kurz selbst vor.

00:13:43:24 - 00:14:00:06

Jasdeep Singh:

Ja, mein Name ist Jasdeep Singh. Ich leite die Abteilung Fuß- und Radverkehr und Nahmobilität bei der Stadt Heidelberg und war früher in Esslingen, als auch in Neu-Delhi in verschiedene Tätigkeiten als Verkehrsplaner.

00:14:00:06 - 00:14:03:18

Moderator Mathias Schmid:

Wir legen direkt los mit unserer Kategorie.

00:14:03:18 - 00:14:05:13

Sprecherin:

Ach du meine Güte.

00:14:05:06 - 00:14:09:45

Moderator Mathias Schmid:

Was bringt dich dann beim Thema Parken so richtig auf die Palme?



00:13:43:24 - 00:14:41:06

Jasdeep Singh:

Darüber kann ich stundenlang reden. Aber eher konkret gesehen sind es zwei Punkte, die mich sehr häufig aufregen. Einmal ist es immer die Aussage von Menschen „Da parke ich seit 20 Jahren. Warum muss jetzt was passieren?“. Also das Gewohnheitsrecht gibt es auch beim Parken nicht. Also es kann sein, dass man ewig nichts gemacht hat und das geduldet hat, aber das ist letztendlich ein Vollzugsdefizit. Das bedeutet nicht, dass die Regelregelung sich geändert hat.

00:14:41:06 - 00:14:57:21

Moderator Mathias Schmid:

Heidelberg hat jetzt im März 2022 das Projekt „Freie Gehwege“ gestartet. Das klingt insofern erstmal komisch, denn ich habe es ja schon eingangs gesagt Gehwegparken ist eigentlich verboten. Wieso habt ihr euch jetzt darauf konzentriert?

00:14:57:23 - 00:15:30:23

Jasdeep Singh:

Ja, also das sind zwei Entwicklungen, die in den letzten 20 - 30 Jahren sehr interessant sind. Einmal Gehwegparken kann man legal anbieten, aber die Voraussetzungen dafür sind in der StVO dann auch vorhanden. Wenn man sagt, dass die Begegnungsfälle von Fußverkehr gegeben sind, die Leitungen, die unter dem Gehweg liegen, nicht beschädigt werden und es den Zugang zu den Leitungen gibt, dann hat die Stadt die Möglichkeit Gehwegparken legal anzuordnen.

00:15:31:00 - 00:15:36:20

Moderator Mathias Schmid:

Also wenn quasi der Platz für den unbeschränkten Verkehr von den Zufußgehenden gegeben ist.

00:15:36:23 - 00:16:44:08

Jasdeep Singh:

Was wahrscheinlich in vielen Fällen nie gegeben war, aber trotzdem aus Sicht der Verwaltungen in der Vergangenheit wahrscheinlich politisch gewollt war und willkürlich angeordnet worden ist. Und die zweite Entwicklung ist auch, dass Menschen einfach Autos



geschaffen haben und die Garagen irgendwann nicht groß genug waren für die neuen Autos. Die Autos sind ja in der Regel, wenn du jetzt schaust, nicht mehr 1,80 Meter breit, die sind 2 Meter oder sogar breiter, wenn du einen SUV hast. Mit der Länge gibt es nicht mehr, die Möglichkeit zu Hause zu parken und die haben einfach angefangen irgendwann auf der Straße zu parken. Auf einer Seite und dann wurde auf die zweite Seite geparkt. Dann hat jeder festgestellt ja, jetzt kommt man nicht mehr durch. Wir parken einfach mit zwei Reifen auf dem Gehweg. Und das sieht man nicht nur in Heidelberg, das sieht man in vielen Städten in Deutschland allgemein. Und das ist etwas, was wir jetzt beobachtet haben und gesagt haben jetzt muss man systematisch dagegen was tun.

00:16:44:10 - 00:16:53:24

Moderator Mathias Schmid:

Weil auch da mehr Beschwerden von der Bevölkerung kommen. Wir sind jetzt von der Revolution, glaube ich, noch ein Stück entfernt. Aber es ist ja schon so, dass auch mehr Menschen sich wieder ohne Auto frei bewegen wollen.

00:16:53:24 - 00:17:43:00

Jasdeep Singh:

Ja, es ist eine riesige Welle und ich muss sagen, ich bin sehr, sehr glücklich darüber, dass viele Leute sich ehrenamtlich da engagieren. Wir kriegen jede Menge Anfragen. In meiner Straße wird immer auf dem Gehweg geparkt, ich kann nicht mal aus der Haustür heraus. In Heidelberg bewegen sich viele Leute ohne Autos, was auch dazu kam. Unsere Verkehrsministerium Baden-Württemberg hat ein Erlass herausgegeben, den sogenannten Falschparker-Erlass und gleichzeitig haben die Regierungsbestpräsidien uns bzw. alle Städte, die eine Straßenverkehrsbehörde haben, aufgefordert, konsequent diesen Erlass umzusetzen.

00:17:43:0 - 00:17:44:10

Moderator Mathias Schmid:

Also einen Erlass, um das Gehwegparken einzuschränken.

00:17:44:10 - 00:18:18:06

Jasdeep Singh:

Nicht nur das, die haben sehr konkrete Angaben gemacht. Wie viel Breite muss immer vorhanden sein, wenn die nicht da ist, ist Gefahr im Verzug. Und da müssen die Vollzugsdienste etwas dagegen machen. Es kann aber normal ein Knöllchen sein, oder wenn dann kein Platz



mehr vorhanden ist, vor allem für Rollstuhlfahrende, dann wird es auch abgeschleppt. Und in Heidelberg wurde in den letzten Jahren ein sehr hoher Anteil von Abschleppaktionen durchgeführt.

00:18:18:06 - 00:18:50:08

Moderator Mathias Schmid:

Jasdeep, ich muss gestehen, ich habe so eine neue Lieblingsrubrik auf städtischen Webseiten entdeckt. Und zwar sind es die FAQs, also die häufig gestellten Fragen zu Verkehrsthemen. Wir hatten das kürzlich in Ludwigsburg, da wollten die Leute ihre Ladekabel über die Gehwege verlegen. Und auch in Heidelberg gibt es da eine amüsante Frage zum Thema Gehwegparken. Und die lautet einfach „Wo soll ich denn sonst parken?“. Das klingt erst mal ein bisschen absurd, wenn man es hört. Andererseits kann ich mir auch gut vorstellen, dass man genau diese Frage sehr oft zu hören bekommt, wenn man sich mit diesem Thema beschäftigt.

00:18:42:22 - 00:20:24:18

Jasdeep Singh:

Ja, stimmt. Als wir angefangen haben, FAQs zusammenzustellen, kam die Anregung von den Kollegen, die letztendlich die ganzen Antworten vorbereiten, bitte nehmt auch diese Frage auf. Denn die wurde so häufig gestellt, das glaubst du jetzt nicht, aber es ist so. Ich habe schon jede Menge Schriftwechsel gehabt, wo man immer die Frage gestellt wird „Ja, das ist schon gut, dass die die aktuelle Rechtslage umgesetzt wird. Wo parke ich dann später mein Auto?“. Wir haben dann auch angefangen, eine ganz andere Art von Information herauszugeben, wo wir nicht nur darauf hinweisen, dass es eine StVO gibt, die wir jetzt anwenden. Wir sagen auch, es gibt in diesem Gebiet insgesamt so viele Parkplätze im öffentlichen Raum, wenn in dieser Straße jetzt 20, 30 Parkplätze- ordnungswidrige Parkmöglichkeiten- wegfallen werden, hast du weiterhin 600 Parkplätze, die 300 Meter von deinem Wohnort entfernt sind. Im zweiten Teil haben wir uns lange überlegt bzw. jetzt können wir das auch zeigen, weil wir einige Straßen umgesetzt haben- Gute Beispiele. Das es auch weiterhin möglich ist, dass nicht alles zusammenbricht und alle Leute miteinander trotzdem auf den Straßen unterwegs sein können.

00:20:24:20 - 00:20:31:15

Moderator Mathias Schmid:

Genau. Lasst uns dann direkt darauf kommen. Ihr habt schon unter anderem, fünf Straßen sind es glaube ich, aktuell umgestaltet. Was ist da genau passiert?



00:20:31:21 - 00:22:00:07

Jasdeep Singh:

Ja, wir haben unser Projekt „Freie Gehwege“ in zwei Teilen entwickelt. Der erste Teil beinhaltete Sofortmaßnahmen, wo wir geschaut haben, wo gibt es Straßen mit Handlungsbedarf, also dringenden Handlungsbedarf, wo sofort was passieren soll. Da war eine ganze Liste von Kriterien, welche wir angeschaut haben. Wo sind Sicherheitsdefiziten festzustellen? Wo sind Beschwerden von Polizei und Feuerwehr, weil die Hilfezeiten nicht einhalten können usw. Und die Straßen, das waren fünf Straßen, die wir jetzt ganz oben hatten, wo wir gesagt haben, hier müssen wir jetzt sofort was machen. Eine Strecke, wenn man all diese Straßen zusammenlegt von etwa drei Kilometer und in Größenordnung 300 ordnungswidrige Parkmöglichkeiten, die wir dann entfernt haben, durch Markierung und durch Beschilderung. Und gleichzeitig haben wir gesagt, ordnen wir jetzt den ruhenden Verkehr neu in diesen Straßen. Und wir haben dann nicht nur parkenden Autos jetzt im Bestand nach der Umsetzung, sondern auch Parkplätze für Carsharing. Wir haben dann zig Beziehungen, die gefehlt haben, auch jetzt wieder gewährleistet. Und auch Radabstellplätze geschaffen, weil das in Heidelberg aufgrund des hohen Anteils von Radverkehr sehr wichtig ist, dass die Abstellmöglichkeiten haben.

00:22:00:07 - 00:22:16:03

Moderator Mathias Schmid:

Parkplätze für Carsharing, da gibt es ja auch Untersuchungen vom Bundesverband CarSharing, dass die bis zu 20 Autos und somit auch bis zu 20 Parkplätze ersetzen können. Das heißt, wenn das angenommen würde, dann wäre das auch ein großer Hebel.

00:22:16:08 - 00:22:51:24

Jasdeep Singh:

Wir haben auch ebenso argumentiert, dass wir ein Anteil von Privatparkplätzen durch einen Carsharing-Parkplatz ersetzen können. Und ich glaube, der Schlüssel liegt etwa bei zehn elf Privatfahrzeuge in Heidelberg. Und sie haben auch sehr positive Rückmeldungen von den Menschen, die das regelmäßig nutzen. Von daher kann ich nur empfehlen, auch anderen Städten, wenn die Straßen jetzt neu planen, auch einen gewissen Platz für anderen Verkehrsarten zu reservieren.

00:22:52:01 - 00:23:26:13

Moderator Mathias Schmid:

Das finde ich sehr schön. Das werde ich gleich mal in meine aktuelle Wohnstadt Bietigheim-Bissingen mitnehmen. Da würde es mich nämlich auch freuen, wenn wir da Carsharing im



Wohngebiet hätten. Jasdeep, ich reise jetzt ja so ein bisschen durch das Land und unterhalte mich ja vor allem mit Kommunen, die sehr aktiv bei der Verkehrswende sind. Was mir aber immer wieder auffällt, ist, dass es selbst dort nicht so schnell vorangeht wie ich oder wie auch viele andere das wahrscheinlich gerne sehen würden. Wenn ich jetzt Heidelberg höre, fünf Straßen umgestaltet, ist es auch jetzt nicht Hochgeschwindigkeit, wenn man nur ein paar Straßen pro Jahr umsetzt. Woran liegt das?

00:23:26:13 - 00:24:43:04

Jasdeep Singh:

Ja, das ist eigentlich sehr langsam. Durch Sofortmaßnahmen wollten wir erstmal Erfahrung sammeln. Was haben wir richtig gemacht? Was haben wir falsch gemacht? Wir haben eine ganze Kampagne aufgebaut, die wir auch mit Öffentlichkeitsarbeit, mit Beteiligung der Feuerwehr, Kinder und Schulen umgesetzt haben. Wir haben auch geschaut: wie viel Zeit brauchen wir in welchen Bezirksbeiräten und in welche Gemeinderatssitzungen, welchen Sachen sollen wir vorab anzukündigen und welche schreiben sollen wir rauschicken. Das war so eine Testphase und das hat recht viel Zeit in Anspruch genommen. Wenn wir so weitermachen, dann werden wir ewig beschäftigt sein, um das Gehwegparken zu beseitigen. Das soll geändert werden. Das ist eine zweite Phase des Projekts. Dort wollen wir in die Fläche gehen, wir schauen nicht nur einzelne Straßen, sondern Blöcke an. Es kann sein, dass 10, 20 Straßen in diesen Blöcken das gleiche Problem haben. Wir machen das auf einen Rutsch und ist das danach umgesetzt? Wir schauen auch, wenn Synergieeffekte von Straßen wegen Fernwärmeausbauten sowieso dann in den nächsten Jahren anstehen. Dann kommen wir hinterher und machen es neu. Dann wird dadurch auch eine Beschleunigung reinkommen. Das ist die Idee, dass wir aus den Erfahrungen aus der Vergangenheit in Zukunft besser planen, und beschleunigt die Straßen umsetzen.

00:24:43:05 - 00:25:09:18

Moderator Mathias Schmid:

Also die Hoffnung ist durchaus da, dass da das Tempo anzieht. Du hast schon ganz viele Maßnahmen angesprochen, wie ihr versucht habt, die Menschen einzubinden. Gerade beim Thema Parken scheint mir das auch besonders wichtig. Es hat sich so angehört, als hätte Heidelberg hier sehr viel Energie reingesteckt. Erklär doch mal die Strategie oder aus deiner Sicht wichtigen Kommunikationsmaßnahmen, die ihr angewandt habt.

00:25:09:20 - 00:25:50:00

Jasdeep Singh:

Wir haben ganz am Anfang versucht, die Unterstützung zu finden, also das war sehr wichtig die Menschen zu Wort kommen zu lassen, die eigentlich am stärksten betroffen sind von



Gehwegparken. Das sind Leute mit Kleinkindern, Leute mit Einschränkungen oder allgemein Menschen, die sich für bessere Bedingungen für den Fußverkehr einsetzen. Das sind die Radverbände und die Fußverkehrsverbände, die sich dafür auch aktiv in der Stadtgesellschaft einsetzen. Die Leute haben wir erstmal zusammengebracht. Wir haben auch die Lokalpolitik eingebunden, ganz am Anfang. Wir haben versucht, eine ganze Vorgehensweise einmal im Gemeinderat vorzustellen, obwohl wir das eigentlich nicht machen mussten - ist ja Gesetzgebung. Aber dadurch, dass wir auf so viele Kanälen unsere Informationen verbreitet haben, haben wir dafür gesorgt, dass auf Straßenebene, wo die Nachbarn miteinander reden, eine gewisse Vorinformation vorhanden war. Dass sie wussten, was wir alles machen, ist jetzt keine Schikane, keine Politik, sondern reine Umsetzung einer Gesetzgebung. Das hat uns sehr viel geholfen. Es ist klar, dass bei größeren Maßnahmen, wo wir 300 Parkplätze innerhalb von einem Monat entfernen, es einen gewissen Widerstand gibt. Das muss man auch durchhalten.

00:26:31:20 - 00:26:57:17

Moderator Mathias Schmid:

Ja, also das sind auf jeden Fall auch zwei wichtige Punkte und Hinweise, die wir geben in unserem Leitfaden „Klimakommunikation im Verkehr“. Zum einen das „Wir“ ins Zentrum zu stellen und zum anderen, sich eben dann auch die entsprechenden und starken Verbündeten suchen. Und so wie sich das anhört, ist euch das hier sehr gut gelungen.

00:26:57:17 - 00:25:15:12

Jasdeep Singh:

Ein Beispiel, würde ich trotzdem gerne dazu ergänzen. Wir hatten eine Erfahrung mit der Feuerwehr, die mit einem größeren Fahrzeug durch das Wohngebiet gefahren sind, um Leuten vor Ort zu zeigen, wenn es hier brennt, sind wir nicht in der Lage euch zu helfen.

00:25:15:12- 00:27:19:10

Moderator Mathias Schmid:

Das ist natürlich sehr plakativ dann auch.

00:27:19:12 - 00:27:34:21

Jasdeep Singh:

Die kamen erstmal gar nicht durch. Die sind kurz stehengeblieben, dann irgendwann wollten die anhalten, die Leiter rausfahren, aber es gab keinen Platz. Von links und rechts standen



Autos. Hydranten, waren auch nicht erreichbar und solche Sachen haben auch einen Effekt bei den Menschen.

00:27:34:21 - 00:27:42:06

Moderator Mathias Schmid:

Da bleibt mir eigentlich nur noch sehr viel Erfolg, sowie viele weitere Unterstützerinnen und Unterstützern auf diesem Weg zu wünschen. Danke für deinen Einsatz für euren Einsatz stellvertretend hier an Dich, für alle, die in Heidelberg an der Verkehrswende mitwirken. Und vielen Dank auch für die interessanten Einblicke.

00:27:42:08 - 00:28:10:17

Jasdeep Singh:

Vielen Dank auch von meiner Seite, dass ich heute mit Euch den Podcast aufnehmen durfte und die Botschaft aus Heidelberg für die anderen Städten bereitstellen konnte.

00:28:10:19 - 00:28:32:03

Moderator Mathias Schmid:

Sehr gerne! Alles Gute euch! Ja, ich wünsche den Parkraummanagerinnen und Managern im Land auf jeden Fall viel Erfolg und Durchhaltevermögen und ich hoffe, dass sich noch mehr Menschen dazu in den Kommunen engagieren bzw. engagieren dürfen. An guten Argumenten fehlt es ja eigentlich nicht. Um die aber auch gewinnbringend zu vermitteln, braucht es mehr als Fakten.

00:28:32:03 – 00:28:36:05

Sprecherin:

Wir müssen reden.

00:28:36:05 - 00:29:53:07

Moderator Mathias Schmid:

Deshalb lautet die heutige Botschaft zur Klimakommunikation im Verkehr „Wähle die richtigen Worte“. Was heißt das? Als erstes ist es natürlich wichtig, verständlich mit den Menschen zu kommunizieren. Einfache Sprache, direkte Ansprache, keine unnötig komplizierten Fachwörter. Es ist aber noch eine andere Sache entscheidend. Und zwar, dass wir positiv besetzte Begriffe



verwenden. Tempolimit, Parkverbot, Stellplatzreduzierung sind für Teile der Leute negativ und mit Verlust behaftet. Lasst uns also lieber reden über attraktive Innenstädte, sichere Schul- und Fahrradwege oder Wahlfreiheit bei Verkehrsmitteln. Das kann positive Emotionen auslösen, weil es auf die Freiheit und das Wohlbefinden der Menschen abzielt. Für das Thema Parkraum finde ich besonders wichtig, wir nehmen keine Parkplätze weg, wir schaffen schöne Plätze und eine höhere Lebensqualität für alle. Lasst uns bei der Kommunikation die Menschen und die Vorteile in den Vordergrund rücken, dann ist weniger Platz für Verlustängste. Bei uns hier geht nichts verloren. Alle bisherigen Podcastfolgen gibt es natürlich in unserem Kanal und den kompletten Leitfaden „Klimakommunikation im Verkehr“ zum Download und zur Bestellung auf unserer Website. Wir hören uns in zwei Wochen mit einer neuen Folge. Bis dahin bleibt wie immer nachhaltig mobil.

00:30:01:11 - 00:30:14:22

Sprecherin:

„Verkehrswende. Einfach. Machen.“ ist ein Podcast der KEA Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg GmbH.

Konzept, Redaktion und Moderation: Mathias Schmid, Sprecherin: Britta Wittchow, Produktion: Hawkins and Cross.