

Kapitel

Initiator*innen: Kreisvorstand (dort beschlossen am: 26.06.2022)

Titel: Parkraumbewirtschaftung ausweiten

Text

1 Der öffentliche Raum ist ein knappes Gut, insbesondere in der Innenstadt. Die
2 Nutzung durch ruhenden Verkehr (d. h. parkende Autos) konkurriert dabei mit
3 Nutzungen durch städtisches Leben. Zudem sind die Schaffung und der Unterhalt
4 von Parkflächen mit Kosten verbunden. Autos werden durchschnittlich lediglich 46
5 Minuten pro Tag genutzt, den Rest der Zeit nehmen sie nur öffentlichen Raum ein.
6 Dabei werden 50 Prozent der Autos nicht täglich bewegt.

7 Die Rückgabe des Raums an die Menschen wollen wir erreichen, indem wir jedes
8 Jahr drei Prozent des öffentlichen Parkraums umwidmen, wie es z. B. in
9 Kopenhagen erfolgreich praktiziert wird. Als ersten Schritt sollte das Verbot
10 des bisher tolerierten Gehwegparkens überall dort durchgesetzt werden, wo zu
11 wenig Platz für zu Fuß Gehende, Kinderwagen, Rollstühle oder Rollatoren ist.

12 Eine umfassende Parkraumbewirtschaftung im gesamten Kieler Stadtgebiet kann Kfz-
13 Nutzer*innen angemessen an diesen Kosten beteiligen und Anreize zur Nutzung
14 anderer Verkehrsmittel schaffen. Die Preise sind so zu gestalten, dass die
15 Nutzung des ÖPNV günstiger ist als mehrstündige Parkzeiten. Für Anwohner*innen
16 können dabei im Bereich ihres Quartiers wie bisher vergünstigte
17 Parkmöglichkeiten angeboten werden. Es müssen weitere Zonen für Anwohnerparken
18 ausgewiesen werden. Die Gebühren von derzeit 10,20 Euro bis 30,70 Euro pro Jahr
19 möchten wir anheben. Wir setzen uns auf Landesebene dafür ein, dass die Kommunen
20 einen Rechtsrahmen dafür bekommen. Die Gebühren wollen wir nach Größe und
21 Gewicht der Pkw sowie der Anzahl im Haushalt befindlichen Pkw gestalten. In
22 äußeren Zonen der Stadt soll das Parken günstiger sein als im innenstadtnahen
23 Bereich. Wir streben weiterhin an, Supermarktparkplätze außerhalb der
24 Öffnungszeiten für Anwohner*innen zu öffnen.

25 Wir möchten den Straßenraum für alle Menschen der Stadt Kiel nutzbar machen und
26 so für mehr Gerechtigkeit im öffentlichen Raum sorgen. Daher möchten wir
27 vermehrt Autos in Parkhäusern unterbringen. Parkhäuser nutzen den Platz
28 wesentlich effizienter als Parkplätze an der Straße und sind aktuell nicht
29 ausgelastet. Darum möchten wir uns dafür einsetzen, dass das Parken an der
30 Straße teurer ist als im Parkhaus. Um Menschen passgenauer zu freien Parkplätzen
31 in Parkhäuser zu leiten, setzen wir uns für den Ausbau nutzer*innenfinanzierter
32 digitaler Parkleitsysteme ein.

33 In Neubaugebieten sind daher Quartierstiefgaragen oder -parkhäuser mitzuplanen.
34 Neue Quartiere sind von vornherein autoarm zu konzipieren (siehe Kapitel Kiel in
35 neuen Strukturen denken: inklusive Quartiersentwicklung). Derzeit können die
36 Autostellplätze durch alternative Mobilitätskonzepte wie Carsharing oder
37 Fahrradstellplätze auf minimal 0,3 pro Wohneinheit reduziert werden. Wir möchten
38 prüfen, ob es nötig ist, dies in einer Stellplatzverordnung festzuhalten und
39 weiter abzusenken. Bei Wohngebäuden sollen auch sichere und komfortable Fahrrad-
40 und E-Scooterstellplätze mit Lademöglichkeiten vorgehalten werden. Dies muss mit
41 dem weiteren Ausbau von Carsharing-Angeboten und Mobilitätsstationen
42 einhergehen. Es soll zudem geprüft werden, ob wieder ein Ridesharing-Angebot in
43 Kiel etabliert werden kann. Das gilt besonders für Bereiche und Zeiten, in denen
44 das ÖPNV-Angebot noch nicht ausreichend ausgebaut ist. Ridesharing-Angebote sind
45 eine Art Gemeinschaftstaxi, wie es die Firma Clevershuttle in Kiel schon einmal
46 angeboten hatte.

47 Alle Parkhäuser sind vermehrt mit E-Ladesäulen auszustatten. Solange die heute
48 gebräuchlichen Normalladesäulen benötigt werden, wollen wir den Ausbau
49 bürger*innennah vorantreiben, indem Vorschläge für Standorte bei Bedarf
50 niedrigschwellig an die Verwaltung herantragen werden können. Parkhäuser sollen
51 zudem dem Bedarf entsprechende Fahrradabstellmöglichkeiten enthalten.