Abschlussbericht zum Park.Raum.Dialog in Lörrach

Juni 2025

Kompetenznetz KLIMA MOBIL

Eine Initiative von Baden-Württemberg Ministerium für Verkehr

Zusammenfassung

Dieses Dokument enthält konkrete Empfehlungen zum kommunalen Parkraummanagement für die Stadt Lörrach, die im Rahmen des Park.Raum.Dialogs von ausgewählten Interessenvertreter:innen gemeinsam mit der Stadtverwaltung erarbeitet und vom Kompetenznetz Klima Mobil der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg konkretisiert wurden.

Zunächst ist der Hintergrund und Ablauf des Park.Raum.Dialogs erläutert, anschließend folgt die Dokumentation des Aktionstreffens und danach sind die Empfehlungen zum kommunalen Parkraummanagement für die Stadt Lörrach in fünf Handlungsfeldern dargestellt.

Grundsätzlich sollte die Stadt Lörrach ihr Parkraummanagement weiter vorantreiben, um den ruhenden Verkehr zu ordnen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und den öffentlichen Raum für alle Menschen und Mobilitätsformen gerecht zu verteilen. Dabei sollten bestehende Maßnahmen und Konzepte mit den erarbeiteten Empfehlungen zusammengebracht und ihre Umsetzung forciert werden.

Viele der im Rahmen des Park.Raum.Dialogs diskutierten Maßnahmen des Parkraummanagements lassen sich zentral in einem stadtweiten Parkraumbewirtschaftungskonzept bündeln. Darunter fallen die Anpassung und Ausweitung der bestehenden Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen, sowohl in der Innenstadt als auch in Wohnquartieren. Ziel ist die Umsetzung eines Parkraumbewirtschaftungskonzepts mit Steuerungswirkung für den ruhenden Verkehr und nutzergruppen-spezifischen Möglichkeiten zum Abstellen privater Pkw.

Darüber hinaus ergeben sich durch das Parkraumbewirtschaftungskonzept Schnittstellen in die weiteren im Rahmen des Park.Raum.Dialogs herausgearbeiteten Handlungsfelder für die Stadt Lörrach. Darunter fällt der Ausbau des Carsharing-Angebots und die Optimierung der Radinfrastruktur, die als Alternativen zum privaten Pkw attraktiver ausgestaltet werden sollen. Schlüsselmaßnahme im Parkraummanagement ist zudem eine wirksame Parkraumkontrolle, welche die Verkehrssicherheit sowie die Einhaltung der Regelungen der Parkraumbewirtschaftung sicherstellt. Eine effiziente und effektive Parkraumkontrolle essenziell für das Funktionieren des Parkraummanagements.

Ein weiterer vertieft diskutierter Aspekt ist die Umgestaltung des Parkraums in Lörrach. Insbesondere in Kombination mit Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen können Flächen, die bisher durch den ruhenden Pkw-Verkehr belegt sind, anderen Nutzungen zur Verfügung gestellt werden. Die konkrete Ausgestaltung ist dabei vielfältig: Von Außengastronomie über Radabstellanlagen oder Radwegen bis hin zu Aufenthaltsflächen mit Stadtgrün sind viele alternative Nutzungen denkbar. Neben der Steigerung der Lebensqualität vor Ort und der gerechten Verteilung der begrenzten Flächen werden dabei auch der Klimawandel und seine begleiteten Herausforderungen in den Blick genommen.

Inhaltsverzeichnis

1 Hintergrund & Ablauf 5

2 Dokumentation Aktionstreffen 8

3 Empfehlungen 19

4 Fazit 33

Anlagen

- Anlage 1: Teilnehmendenliste
- Anlage 2: Foliensatz Reflexionstreffen
- Anlage 3: Dokumentation & Maßnahmenvorschläge
- Anlage 4: Foliensatz Aktionstreffen

Hintergrund & Ablauf

Hintergrund & Ablauf

Für das Erreichen der Verkehrswendeziele des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg nimmt eine strategische Parkraumpolitik auf kommunaler Ebene eine zentrale Rolle ein. Die mittlerweile rund sieben Millionen Pkw in Baden-Württemberg verursachen eine große Menge an Treibhausgasemissionen und beanspruchen - unabhängig von der Antriebstechnologie - große Teile des öffentlichen Raumes unter anderem als Abstellfläche.

Der Angebotsausbau im Fuß- und Radverkehr, öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und von weiteren klimagerechten Mobilitätsformen allein ist zur Erreichung der Verkehrswendeziele nicht ausreichend. Um klimafreundliche Mobilitätsformen zu fördern, ist eine gerechte Verteilung des öffentlichen Raumes - für alle Menschen und Mobilitätsformen sowie für Grün- und Blauflächen zur Klimawandelanpassung - erforderlich. Eine strategische Parkraumpolitik, die Parkraummanagement als Steuerungsinstrument zum Klimaschutz im Verkehr und durch restriktive Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung und -umnutzung sowie eine effektive Parkraumkontrolle zur Steuerung und Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und des Pkw-Besitzes beiträgt, ist für das Erreichen der Verkehrswendeziele erforderlich.

Der Park.Raum.Dialog dient zur partizipativen Entwicklung einer kommunalen Parkraumpolitik. Um unterschiedliche Perspektiven zu berücksichtigen, erarbeiten verschiedene Interessensgruppen, beispielsweise aus dem Einzelhandel oder von Interessensverbänden des Radverkehrs gemeinsam mit der Kommunalverwaltung Strategien und Maßnahmen für ein klimafreundliches Parkraummanagement. Der Park.Raum.Dialog hat den Zweck als Impulsgeber zur Ausgestaltung eines integrierten Parkraummanagementsystems mit den Schwerpunkten Parkraumbewirtschaftung, Parkraumumgestaltung und Parkraumkontrolle unter Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Menschen und Mobilitätsformen zu fungieren. Konzeptionell basiert der Park.Raum.Dialog auf dem auf europäischer Ebene entwickelten ParkPAD.

Die Umsetzung der im Rahmen des Park.Raum.Dialogs erarbeiteten Strategien und Maßnahmen obliegt der Kommunalverwaltung, gegebenenfalls unter Einbeziehung politischer Gremien. Die Organisation und Durchführung des Park.Raum.Dialogs erfolgt durch das Kompetenznetz Klima Mobil im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg. Das Kompetenznetz Klima Mobil ist als Expert:innenstelle für Klimaschutz im Verkehr bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg angesiedelt und berät, unterstützt und vernetzt Kommunen in den Schwerpunkten klimaschutzorientierte Verkehrsplanung und klimaschutzorientierte Parkraumpolitik.

Der Park.Raum.Dialog besteht aus zwei je rund dreistündigen Workshops (Reflexions- und Aktionstreffen) mit vorgelagerter Online-Befragung zum Status Quo der Parkraumpolitik. **In Lörrach fand das Reflexionstreffen am 20. November 2024 und das Aktionstreffen am 23. Januar 2025 jeweils im *Großen Sitzungssaal* des Rathauses Lörrach** (Luisenstraße 16, 79539 Lörrach) **statt.** Weitere Informationen zum Park.Raum.Dialog finden sich hier.

Der Stakeholderkreis[1] für die Teilnahme am Park.Raum.Dialog wurde von der Stadtverwaltung in Abstimmung mit dem Kompetenznetz Klima Mobil zusammengestellt. Vonseiten der Verwaltung federführend verantwortlich für den Park.Raum.Dialog waren Nicole-Simone Dahms, Gerd Haasis und Alexander Nöltner (Fachbereich Stadtplanung) sowie Klaus Dullisch (Fachbereich Tiefbau). Bei der Auswahl der Personen wurde darauf geachtet, dass die unterschiedlichen Perspektiven und Interessen im Zusammenhang einer kommunalen Parkraumpolitik möglichst ausgewogen berücksichtigt werden. Die detaillierte Übersicht der Teilnehmenden findet sich in Anlage 1.

Zunächst wurde der Stakeholderkreis mit dem Park.Raum.Dialog-Fragebogen zum Status Quo der Parkraumpolitik in Lörrach befragt. Die Ergebnisse der Befragung bildeten die Grundlage des Reflexionstreffens. Darüber hinaus wurde der Fragebogen zusätzlich als Bürger:innen-Befragung zur Verfügung gestellt, wobei diese Ergebnisse nicht im Fokus des Park.Raum.Dialogs standen, sondern als ergänzendes Stimmungsbild eingesetzt wurden. Die Befragungsergebnisse sowie weitere Informationen zum Reflexionstreffen des Park.Raum.Dialogs in Lörrach enthält Anlage 2.

Im Reflexionstreffen wurden die Perspektiven aus Verwaltung, Wirtschaft, Zivilgesellschaft und Politik in einem Workshop-Format gemeinsam diskutiert und Ideen und Verbesserungsvorschläge für die Parkraumpolitik in Lörrach erarbeitet. Diese wurden abschließend durch alle Teilnehmenden bezüglich ihrer Relevanz für die Stadt Lörrach und den Klimaschutz bewertet. Aus den Ergebnissen des Reflexionstreffens leiteten die Experten des Kompetenznetz Klima Mobil fünf konkrete und klimaschutzorientierte Maßnahmenvorschläge als Diskussionsgrundlage für das Aktionstreffen mit denselben Teilnehmenden ab. Die Maßnahmenvorschläge enthält Anlage 3.

Beim Aktionstreffen beschäftigten sich die Stakeholder iterativ mit der Ausgestaltung und Detaillierung der Maßnahmenvorschläge unter Verwendung strukturgebender Projekt-Canvas-Boards[2]. Diese wurden abschließend wiederum anhand ihrer Relevanz für die Stadt Lörrach und den Klimaschutz bewertet. Die Präsentation und der Ablauf des Aktionstreffens finden sich in Anlage 4.

[1] Der Stakeholderkreis beschreibt die Personengruppe, die am Park.Raum.Dialog beteiligt wurde. Dieser umfasst die Beteiligten unterschiedlicher Interessensgruppen, die Vertreter:innen aus dem Gemeinderat sowie der Stadtverwaltung Lörrach. Eine detaillierte Übersicht der Stakeholder findet sich in Anlage 1.

[2] Die Projekt-Canvas-Boards sind der zentrale methodische Baustein des Aktionstreffens zum Park.Raum.Dialog und dienen der Dokumentation der Diskussionen und eingebrachten Ideen und Vorschläge. Vereinfacht lassen sie sich als Projekt-Tafeln für eine strukturierte Dokumentation der Diskussionsergebnisse beschreiben.

Dokumentation Aktionstreffen

Dokumentation Aktionstreffen

In diesem Kapitel sind alle im Rahmen des Aktionstreffen des ParkRaum.Dialogs genannten Ideen und Vorschläge dokumentiert. Die Stakeholder haben im Rahmen einer Kleingruppen-Diskussion ihre Gedanken zum jeweiligen Schwerpunktthema notiert, wodurch sich auch konträre Positionen und widersprüchliche Ideen auf den Canvas-Boards finden. Teilweise sind einzelne Gedanken thematisch sortiert.

Im Rahmen des Aktionstreffens wurden die Ideen und Vorschläge durch die Stakeholder mittels farbiger Klebepunkte bewertet. Dazu wurden gelbe und grüne Klebepunkte eingesetzt. Ideen und Vorschläge mit gelben Klebepunkt wurden von den Teilnehmenden als besonders wichtig für die Stadt Lörrach bewertet. Grüne Klebepunkte markieren Ideen und Vorschläge, die durch die Stakeholder als besonders relevant für den Klimaschutz bzw. die Klimawandelanpassung eingeschätzt wurden.

Eine Einordnung oder rechtliche Bewertung der Vorschläge und Ideen hat im Rahmen der Dokumentation **nicht** stattgefunden.

Die Ideen und Vorschläge der Canvas-Boards bilden die Grundlage für die Empfehlungen des Kompetenznetz Klima Mobil, die in Kapitel 3 ab Seite 19 dargestellt sind.

Projekt-Canvas I: Parkraummanagementkonzept

Der Projekt-Canvas zum Parkraummanagementkonzept wurde insgesamt mit 16 gelben Punkten und 18 grünen Punkten bewertet. Davon wurden drei gelbe und ein grüner Punkt auf übergeordneter Ebene vergeben.

Das Parkraummanagementkonzept dient der Steuerung der Verkehrsmittelwahl, was mit einem grünen Punkt bewertet ist. Eine Grundlage zur Umsetzung eines Parkraummanagementkonzepts findet sich im Grundsatzbeschluss des Gemeinderats zur Änderung des Modal Splits[3] (ein gelber und ein grüner Punkt).

Das Parkraummanagementkonzept hat das Ziel, den ruhenden Verkehr zu steuern und zu ordnen. Darüber hinaus bietet es die Möglichkeit, die Wirtschaftlichkeit bezüglich der Flächennutzung zu erhöhen (ein grüner Punkt). Zentrale Ziele des Parkraummanagementkonzepts sind die Reduzierung des Parkdrucks (zwei gelbe Punkte), die Berücksichtigung aller Anspruchsgruppen (ein gelber Punkt) sowie der gesamtgesellschaftlichen Kosten des Parkens im öffentlichen Raum (drei grüne Punkte). Als mögliche Grundlage des Parkraummanagementkonzepts wurde ein Mobilitätskonzept ins Spiel gebracht.

[3] Der Modal Split beschreibt die Verteilung des Verkehrs nach Verkehrsarten bspw. den Anteil des Fußverkehrs an der gesamten Personenmobilität.

Die Ideen und Vorschläge zum Parkraummanagement sind vielfältig. Es wird eine Bestandsanalyse des Parkraumangebots inklusive der Auslastung der Stellplätze genannt. Darüber hinaus wird ein gesamtstädtisches Konzept vorgeschlagen, wobei Bereiche mit erhöhtem Handlungsbedarf prioritär angegangen werden sollen (ein gelber und zwei grüne Punkte) und das Parkraummanagementkonzept differenziert nach Gebieten ausgestaltet werden soll. Die Parkraumbewirtschaftung soll dabei auch das Gebiet der Nordstadt umfassen. Als Bewirtschaftungsmodelle werden sowohl Bewohnerparken als auch Dauerparkscheine[4] (auch unter der Bezeichnung „Landauer Modell" bekannt) genannt und mit einem gelben Punkt bewertet. Ein Parkgebührensystem mit Steuerungswirkung wird mit zwei grünen Punkten bewertet. Dabei soll das Kurzzeitparken ebenfalls mit Gebühren belegt werden. In der Innenstadt soll es Parkstände geben, die mit einer Höchstparkdauer von 20 Minuten bewirtschaftet werden (zwei gelbe Punkte). Die Bewirtschaftungszeiten in zentralen (städtischen) Parkierungseinrichtungen soll darüber hinaus für die Abendstunden und Wochenendzeiten geprüft werden. Außerdem sollen zu zentralen Parkierungseinrichtungen weitere Infos wie bspw. Parkgebühren online zur Verfügung stehen. Für die effiziente Nutzung bestehender Parkflächen soll die Mehrfachnutzung von Parkplätzen an Supermärken, Schulen und Firmen angestrebt werden. Bei der Ausgestaltung des Parkraummanagementkonzepts sind verschiedene Nutzergruppen wie Anwohner:innen, Pendler:innen, Kund:innen und Studierende an der DHBW mit ihren individuellen Anforderungen zu berücksichtigen.

Als Chance bei der Umsetzung eines Parkraummanagementkonzeptes wurden die ausreichenden Kapazitäten in Parkhäusern und Tiefgaragen erachtet, die das Potenzial für die Aufnahme parkender Fahrzeuge bieten. Darüber hinaus bietet die Einführung eines Parkraummanagementkonzepts eine Chance für das Fahrradparken, das in diesem Zusammenhang (neu-) gestaltet werden kann. Eine weitere Chance, die mit der Entwicklung und Umsetzung eines Parkraummanagementkonzepts einhergeht, ist die Förderung von Mobilitätsalternativen zum privaten Pkw.

Bei den Risiken auf diesem Projekt-Canvas wird auf die Relevanz eines sozialen Ausgleichs insbesondere beim Bewohnerparken hingewiesen (ein grüner Punkt) und die möglicherweise fehlende Akzeptanz der Neu-Strukturierung des Parkraummanagements in Lörrach genannt. Generell wird darauf hingewiesen, dass bei der Einführung des Parkraummanagementkonzepts mit Parkgebühren und der Anzahl von Stellflächen zwei Hebel bestehen (ein gelber Punkt).

Als Team für die Entwicklung und Umsetzung des Parkraummanagementkonzepts wird die Stadtverwaltung und der Gemeinderat genannt. Darüber hinaus sollen Eigentümer:innen und Betreibende bspw. bei der Verknüpfung mit Carsharing und dem Aufbau von Mobilitätsstationen eingebunden werden. Für die konkrete Ausgestaltung sollen darüber hinaus noch ein Stakeholderkreis etabliert werden bspw. ein ähnlicher wie er im Rahmen des Park.Raum.Dialogs in Lörrach bereits beteiligt wurde.

Die Priorität des Parkraummanagements wird insgesamt als hoch eingeschätzt.

Der Zeithorizont der Maßnahmen wird in Abhängigkeit von einzelnen Aspekten bewertet. Als Sofortmaßnahmen wurde die Auswahl von Schwerpunktgebieten für die Einführung von

[4] Dauerparkscheine können im Gegensatz zu Bewohnerparkausweisen von allen Personengruppen zu einem einheitlichen Tarif erworben werden. Eine Privilegierung von Bewohner:innnen wie beim Bewohnerparken findet nicht statt.

Parkraummanagement inklusive anschließender Umsetzung identifiziert und mit fünf gelben und zwei grünen Punkten bewertet. Mittelfristig sollten die Gebiete innerhalb des Parkraummanagementkonzepts ausgeweitet werden und langfristig ein gesamtstädtisches Parkraummanagement implementiert werden.

Projekt-Canvas II: Verbesserung des Fahrradparkens

Der Projekt-Canvas zum Fahrradparken wurde insgesamt mit 7 gelben Punkten und 10 grünen Punkten bewertet. Davon wurden auf Maßnahmenebene zwei gelbe und acht grüne Punkten vergeben.

Unter der Verbesserung des Fahrradparkens wird eine ziel-nahe, (diebstahl-) sichere Abstellmöglichkeit gesehen, die das Radparken ordnet und so zur Verkehrssicherheit beiträgt (ein gelber und ein grüner Punkt). Im Fokus steht die Parksituation für Fahrräder im Süden der Innenstadt, die verbessert werden soll (ein gelber Punkt). Die Verbesserung des Fahrradparkens soll zur Förderung des Einzelhandels und der Gastronomie sowie zur Beeinflussung des Modal-Splits zugunsten des Radverkehrs beitragen. Konkret sollen Mobilitätsstationen geschaffen (ein grüner Punkt) und eine Verknüpfung mit Carsharing-Standorten angestrebt werden. Fahrradstellplätze sollen dabei bspw. durch Beschilderung als solche erkennbar sein. Bei der Auswahl der Standorte sowie der Einrichtung der Fahrradstellplätze sollte die IG Velo eingebunden werden. Grundsätzlich soll das Fahrradparken kostenlos bleiben, wovon abschließbare Fahrradboxen ausgenommen sind. Darüber hinaus soll die Qualität der Fahrradabstellanlagen beispielsweise durch Reparaturstationen, Überdachung und Beleuchtung und einer regelmäßigen Reinigung (zwei gelbe Punkte) gesteigert werden und mit

Ladestationen für E-Bikes durch Privatanbieter und Lastenradabstellplätze (ein gelber Punkt) ergänzt werden.

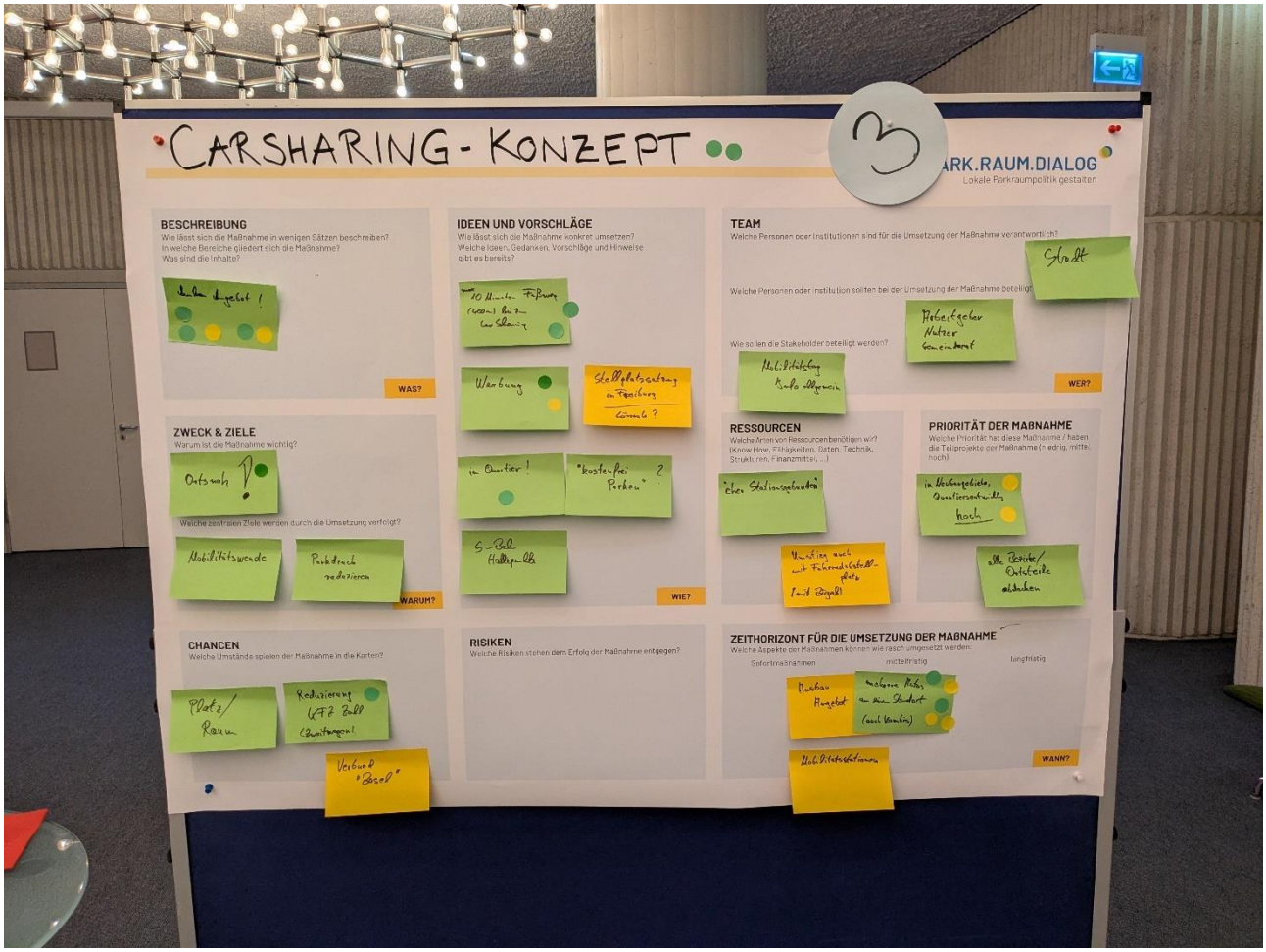
Generell nimmt der Radverkehr u.a. durch E-Bikes mit größeren Aktionsradien und Lastenräder mit einem breiteren Nutzungsprofil zu. Um diese Entwicklungen aufzugreifen, ergibt sich durch die Verbesserung des Fahrradparkens die Chance, diese Entwicklungen mitzuberücksichtigen. Risiken werden keine angegeben.

Als Ressourcen für eine erfolgreiche Umsetzung wird auf die notwendigen Finanzmittel hingewiesen, die auch über Fördermittel abgedeckt werden können.

Sofort umsetzbare Maßnahmen sind die verbesserte Unterhaltung der Fahrradabstellanlagen durch Reinigung. Mittelfristig und insbesondere im Zuge von Umgestaltungen sollen die Fahrradabstellanlagen ausgebaut werden sowie ein Konzept für Mobilitätsstationen erarbeitet werden.

Zur Optimierung des Fahrradparkens haben insbesondere der Fachbereich Tiefbau und der Werkhof Lörrach die Federführung. Darüber hinaus sollten Stimmen des Gemeinderats, der IG Velo, der IG Verkehr, des Jugendrats bzw. der Schulen und des ADAC-Südbaden berücksichtigt werden.

Projekt-Canvas III: Carsharing-Konzept



Der Projekt-Canvas zum Carsharing wurde insgesamt mit 8 gelben Punkten und 13 grünen Punkten bewertet. Zwei grüne Punkte wurden dabei auf übergeordneter Ebene vergeben.

Im Zentrum dieses Projekt-Canvas steht der Ausbau des Carsharing-Angebots (zwei gelbe und drei grüne Punkte), um ortsnah (ein grüner Punkt) Carsharing anzubieten und so die Mobilitätswende zu fördern und den Parkdruck zu reduzieren.

Konkret soll die Dichte an Carsharing-Stationen gesteigert werden, so dass fußläufig in 10 Minuten (400 Meter) die nächste Station erreicht werden kann. Insbesondere an S-Bahn-Stationen und im Quartier (ein grüner Punkt) ist eine Ausweitung des Carsharing-Angebots gewünscht. Diskutiert wurden darüber hinaus das kostenfreie Parken der Carsharing-Fahrzeuge und die Übertragung des Stellplatzschlüssels aus Freiburg. Zudem müssen die Angebote des Carsharings durch Informationsmaterialien bekannt gemacht werden (ein grüner und ein Punkt).

Als Chance wurde der durch ein attraktives Carsharing-Angebot reduzierte Platzbedarf im öffentlichen Raum für das Abstellen von privaten Pkw genannt. Insbesondere Zweit- und Drittwagen könnten dadurch ersetzt werden (ein grüner Punkt). Darüber hinaus könnte ein übergreifendendes Carsharing-Angebot mit dem Raum Basel das Carsharing attraktiveren.

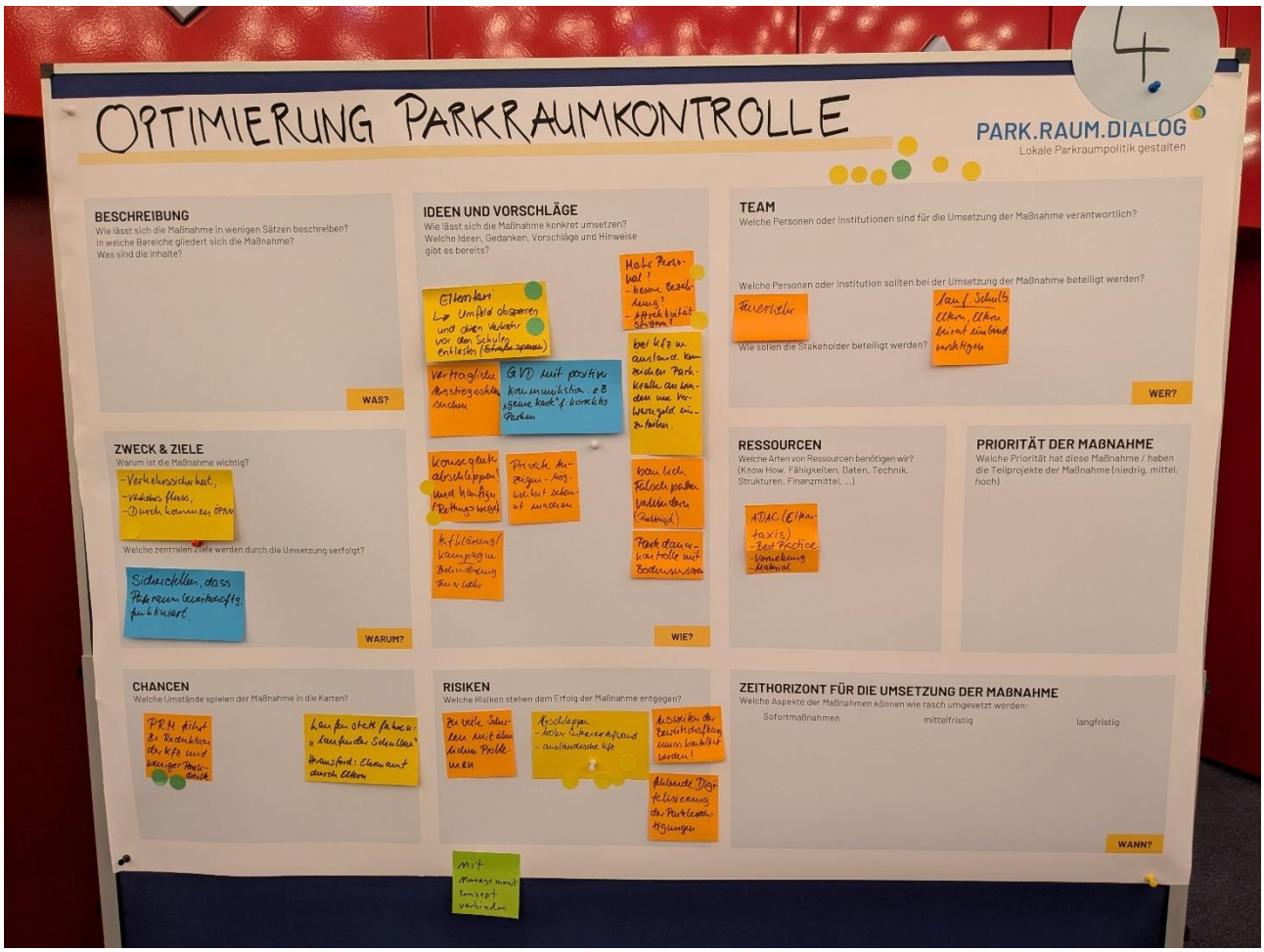
Bei der Umsetzung des Carsharing-Konzepts hat die Stadtverwaltung Lörrach die Federführung, wobei Arbeitgebende, Nutzende und der Gemeinderat beteiligt werden sollten. Die Beteiligung kann beispielsweise im Rahmen eines Mobilitätstags erfolgen, wobei Informationen u.a. Carsharing kommuniziert werden können.

Bei den Ressourcen stehen in erster Linie die für ein stationsgebundenes Carsharing benötigten Flächen im Fokus. Darüber hinaus ist Carsharing auch in Kombination mit Mobilitätsstationen zu betrachten und beispielsweise die Errichtung von Fahrradbügeln an Carsharing-Standorten sinnvoll.

In Neubaugebieten sollten Carsharing-Stationen mit einer hohen Priorität direkt mitgedacht werden. Darüber hinaus sollten nach und nach alle Quartiere und Ortsteile mit einem Carsharing-Angebot ausgestattet werden.

Der Ausbau der Anzahl an Carsharing-Stationen und die Erweiterung zu Mobilitätsstationen sollte zeitnah, spätestens mittelfristig angegangen werden. Darauf aufbauend sollten etablierte Standorte ausgebaut werden, um dort mehrere Fahrzeuge unterschiedlicher Fahrzeugklassen vorzuhalten (drei gelbe und zwei grüne Punkte).

Projekt-Canvas IV: Optimierung der Parkraumkontrolle



Der Projekt-Canvas zur Parkraumkontrolle wurde insgesamt mit 15 gelben Punkten und 5 grünen Punkten bewertet, wovon sechs gelbe und ein grüner Punkt auf Projekt-Canvas-Ebene vergeben wurden.

Parkraumkontrolle ist zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit, für die Erhöhung des Verkehrsflusses und für das Durchkommen des ÖPNV essenziell (ein gelber Punkt). Darüber hinaus trägt die Parkraumkontrolle Sorge dafür, dass die Maßnahmen des Parkraummanagements wirksam sind.

Als Ideen zur Optimierung der Parkraumkontrolle wurden mehr Personal ggf. in Kombination mit einer höheren Attraktivität des Jobs durch eine bessere Bezahlung genannt und mit zwei gelben Punkten bewertet. Darüber hinaus sollten falsch geparkte Fahrzeuge konsequent abgeschleppt werden und der Kontrolldruck durch häufigere Kontrollen gesteigert werden (zwei gelbe Punkte). Für Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen wurde darüber hinaus die Anwendung von Parkkrallen diskutiert, um Verwarngelder effektiv einzuziehen. Eine weitere Möglichkeit zur Verhinderung von Falschparken sind bauliche Maßnahmen wie zum Beispiel das Errichten von Radbügeln an entsprechenden Stellen bspw. im Kurven- und Einmündungsbereich. Zudem könnten technisch Lösungen wie Bodensensoren zum Einsatz kommen, um den Kontrolldruck zu erhöhen und das Falschparken zu reduzieren. Eine weitere Möglichkeit stellt die Verfolgung von Privatanzeigen dar, welche die kommunalen Tätigkeiten ergänzen. Auch kommunikative Maßnahmen sind bei der Optimierung der Parkraumkontrolle zu berücksichtigen bspw. die Aufklärungsarbeit über die Risiken des Falschparkens wie bspw. das Blockieren von

Rettungswegen über eine Kommunikationskampagne. Auch der GVD könnte mit positiver Kommunikation bspw. grüne Karte für korrektes Parken ausgestattet werden. Das Thema Elterntaxis geht ebenfalls mit Falschparken einher. Um diese zu reduzieren sind bauliche Maßnahmen oder das Definieren geeigneter Ausstiegsstellen Möglichkeiten, um den Verkehr vor den Schulen zu entlasten (zwei grüne Punkte).

Als Chance wurde die Einbettung der Parkraumkontrolle in die Maßnahmen des Parkraummanagements gesehen, die zur Reduzierung des Parkdrucks beitragen. Für den Bereich der Elterntaxis gibt es darüber hinaus bereits die Kampagne *Laufender Schulbus*. Als Herausforderung werden die Elterntaxis an vielen verschiedenen Schulen gesehen. Darüber hinaus müssen die Maßnahmen des Parkraummanagements zur Sicherstellung der Wirksamkeit kontrolliert werden, was bei einer geplanten Anpassung der Parkraumbewirtschaftung ggf. mit einem höheren Kontrollaufwand einhergeht. Eine Effizienzsteigerung der Parkraumkontrolle könnte ggf. über Möglichkeiten der Digitalisierung erreicht werden, jedoch liegen Parkberechtigungen zum aktuellen Zeitpunkt nicht in einer digital kontrollierbaren Form vor. Das Abschleppen geht mit einem hohen Aufwand einher und kann insbesondere bei ausländischen Kfz zusätzliche Herausforderungen mit sich bringen (vier gelbe Punkte).

Bei der Umsetzung der Maßnahmen sollten auch die Feuerwehr sowie für das Projekt *Laufender Schulbus* die Schulen und Eltern (-beiräte) eingebunden und verständigt werden.

Projekt-Canvas V: Umgestaltung von Parkraum

Der Projekt-Canvas zur Parkraumumgestaltung wurde insgesamt mit 16 gelben und 17 grünen Punkten bewertet, wovon auf übergeordneter Ebene drei gelbe und sieben grüne Punkte verteilt wurden. Darüber hinaus wird hier die Frage gestellt, ob durch die geplante Parkraumbewirtschaftung auch eine Parkraumreduzierung angestrebt wird.

Parkraum kann auf unterschiedliche Weise umgestaltet bspw. entsiegelt werden (ein gelber und ein grüner Punkt). Dafür muss das Parken in (Tief-) Garagen und Parkhäuser verlagert werden und dabei der Platzbedarf in Wohnquartieren berücksichtigt werden (ein gelber Punkt). Dabei muss die Art der Umgestaltung in Abhängigkeit des Gebiets (bspw. Innenstadt vs. Wohngebiet) gewählt werden.

Parkraumumgestaltung hat das Ziel der Flächengerechtigkeit (ein gelber und zwei grüne Punkte) und der effizienten Ausnutzung des Straßenraums. Dabei müssen (kostenpflichtige) Abstellmöglichkeiten für Pkw geklärt sein (ein gelber Punkt) und der Mehrwert der Umgestaltung für die Menschen erkennbar sein (ein gelber und drei grüne Punkte).

Grundsätzlich wird eingebracht, dass Parkraumumgestaltung eng mit der Parkraumbewirtschaftung verknüpft werden sollte (ein gelber Punkt). Ergänzt wird dabei, dass privater Parkraum oftmals nicht genutzt wird. Es wird darüber hinaus eingebracht, dass zur Reduzierung des Straßenparkens zentrale Parkmöglichkeiten in den Quartieren notwendig sind (ein gelber Punkt) und im Zuge der Umgestaltung Ausweichoptionen zum Abstellen privater Pkw gegeben sein müssen (ein gelber Punkt). Bei der Umgestaltung von Parkraum ergeben sich verschiedene Optionen: Neben der Nutzung der Flächen für den Radverkehr bspw. für Radabstellanlagen oder Radwege wurde besonders die Nutzung als Grünflächen (drei grüne Punkte) als relevant erachtet. Dabei wird aufgeworfen, dass Entsiegelung nicht immer möglich sei (ein grüner Punkt) und die Frage gestellt, ob Grünflächen immer auf Stellplätzen geschaffen werden sollen. Insbesondere im Zusammenhang mit Neubaugebieten und Sanierungsmaßnahmen sollen Grünflächen allerdings immer mitgedacht werden. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit über temporäre Maßnahmen in die Parkraumumgestaltung einzusteigen und Maßnahmen erlebbar zu machen.

Als Chance werden freie Kreuzungen für Feuerwehr und Rettungsdienst (ein gelber Punkt), Synergien bei der Umgestaltung des Fabric Areals, die Vorbildfunktion der Stadt Lörrach und die Möglichkeit zur Verbesserung bestehender Umgestaltungsansätze genannt.

Als Risiken werden die Entwicklung eines passenden Stellplatzschlüssels für Neubaugebiete und eine Verlagerung des Parkens in die Wohngebiete genannt. Als weitere Risiken werden die Beschränkung der Umgestaltungsmaßnahmen auf den öffentlichen Raum und die Diskussionen zur Notwendigkeit von Umgestaltungsmaßnahmen eingeschätzt.

Für die Umsetzung ist federführend die Stadtverwaltung Lörrach verantwortlich. Insbesondere im Zusammenhang mit Neubaugebieten und Quartiersentwicklung ist auch die Einbindung der Bauträger erforderlich. Darüber hinaus kann ein Stakeholderkreis ähnlich dem des Park.Raum.Dialogs bei der konkreten Ausgestaltung von Parkraumumgestaltungen bzw. einem entsprechenden Umgestaltungskonzept einbezogen werden.

Die Priorität der Maßnahme wird als hoch eingeschätzt und ist in der aktuellen Haushaltsplanung eingepflegt. Als Ressourcen werden neben ausreichenden Finanzmitteln auch ein ausgereiftes Parkraumbewirtschaftungskonzept mit Daten zum Pkw-Bestand und zu Pkw-Nutzung genannt.

Als Sofortmaßnahmen werden die Datenerhebungen zur Verlagerung des Parkens und konkrete Planungen inklusive Personalbedarf aufgeführt (ein gelber Punkt). Hier zeigt sich eine Schnittstelle zum Parkraumbewirtschaftungskonzept. Darüber hinaus sollen die Maßnahmen durch Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden (zwei gelbe Punkte).

Empfehlungen

Empfehlungen

Die im Rahmen des Park.Raum.Dialogs entwickelten Ideen und Maßnahmen bilden eine sehr gute Grundlage für die Etablierung einer strategischen und klimafreundlichen Parkraumpolitik in Lörrach. Die folgenden Empfehlungen enthalten neben der allgemeinen Empfehlung, die im Park.Raum.Dialog besprochenen Maßnahmen und Konzepte umzusetzen, auch konkrete inhaltliche Vorschläge des Kompetenznetz Klima Mobil für die Umsetzung von Einzelmaßnahmen.

Maßnahmen, die mit einem *Raketen-Icon* gekennzeichnet sind, bewertet das Kompetenznetz Klima Mobil als Sofortmaßnahmen, welche die Stadtverwaltung Lörrach schnell und einfach umsetzen kann.

Handlungsfeld I: Parkraummanagementkonzept

Die Erarbeitung eines stadtweiten und integrierten Parkraummanagementkonzepts ist von grundlegender Bedeutung für eine strategische und klimafreundliche Parkraumpolitik in Lörrach. Es sollte das komplette Parkraumangebot in den Blick nehmen und dazu dienen, ruhenden Verkehr zu ordnen, zentrale Tiefgaragen und Parkhäuser effizient zu nutzen, Parksuchverkehr zu reduzieren und Flächen im öffentlichen Straßenraum für anderweitige Nutzungen zu gewinnen. Dadurch können öffentliche Flächen für klimafreundliche Mobilitätsangebote, Klimaanpassungsmaßnahmen und anderweitige Nutzungen in Anspruch genommen werden, welche zur Steigerung der Lebensqualität in Lörrach beitragen.

Ein integriertes Parkraummanagementkonzept bietet den Rahmen für die Umsetzung der im Park.Raum.Dialog in Lörrach diskutierten Maßnahmen. Bei der Umsetzung der Parkraummanagementmaßnahmen und Neuordnung ehemaliger Parkstände ist sicherzustellen, dass den Bedürfnissen von Anpruchsgruppen, die auf die Nutzung eines Pkw angewiesen sind, Rechnung getragen wird.

Ein zentraler Baustein des Parkraummanagementkonzepts ist die Anpassung der Parkraumbewirtschaftung. Diese sollte neben der Ordnung des ruhenden Verkehrs auch zur Steuerung der Verkehrsmittelwahl eingesetzt werden. Die Streuungsprinizpien des Parkraummanagements sind in folgendem Info-Kasten dargestellt.

Exkurs: Steuerungsprinzipien im Parkraummanagement

1. Die Nutzung des Umweltverbunds ist attraktiver als Nutzung privater Pkw
   - ⇨ **Push-Faktor Parkraummanagement:** Kurzzeitparkgebühren auf ÖPNV-Fahrkartenpreise abstimmen, so dass ein Preissignal in Richtung der ÖPNV-Nutzung entsteht
   - ⇨ **Pull-Faktoren:** ÖPNV-Angebotsqualität sowie Fuß- und Radinfrastruktur verbessern
   - ⇨ **Push-Pull-Kombination:** Reduktion von Parkplätzen auf der Straße mit anschließender Umgestaltung für Angebote im Bereich Fuß-/Radverkehr, ÖPNV; Investition von Einnahmen aus Parkgebühren in den Angebotsausbau im Bereich Fuß-/Radverkehr, ÖPNV
2. Parken in zentralen Parkierungseinrichtungen und privaten Garagen ist attraktiver als Parken im Straßenraum
   - ⇨ **Kurzzeitparkgebühren** im Straßenraum müssen höher sein als in Parkhäusern in vergleichbarer Lage
   - ⇨ **Dauerparkgebühren** erhöhen, um die Nutzung von Dauerparkplätzen in zentralen Parkierungseinrichtungen und privaten Parkmöglichkeiten zu attraktiveren
   - ⇨ **Push-Pull-Kombination:** Investition von Einnahmen aus Parkgebühren in die Qualität von zentralen öffentlichen Parkierungseinrichtungen

Im Folgenden werden Empfehlungen und Vorschläge ausgeführt, die im Parkraumbewirtschaftungskonzept der Stadt Lörrach berücksichtigt werden sollten. Die Vorschläge und Empfehlungen dieses Handlungsfelds bieten Schnittstellen und Anknüpfungspunkte für die weiteren im Rahmen des Park.Raum.Dialogs in Lörrach erarbeiteten Handlungsfelder bspw. zur Parkraumumgestaltung und umfassen zentrale Bestandteile des Parkraummanagements.

Parkraumbewirtschaftungskonzept

- **Anpassung der Kurzzeit-Parkgebühren**

Bei der Neugestaltung der Parkgebühren sollten alle bewirtschafteten Parkmöglichkeiten (Straßenparkstände, zentrale Parkierungseinrichtungen, P+R) berücksichtigt werden und die Tarife aufeinander abgestimmt werden. Dabei sollte eine Steuerungswirkung erreicht werden, um das Parken in die zentralen Parkierungseinrichtungen zu verlagern. Aktuell wird dieses Ziel über die Gebührenhöhen **nicht** verfolgt: Nach der Parkgebührensatzung der Stadt Lörrach werden in der zentralen Parkzone 1 pro Stunde 1,50 € erhoben. Im Vergleich dazu liegen die Parkgebühren im großen und zentralen Parkhaus *Am Hauptbahnhof* bei 2,20 € pro Stunde.

Das Kompetenznetz Klima Mobil empfiehlt, die Gebühren schrittweise zu erhöhen, um Verlagerungseffekte gemäß dem oben genannten Prinzip zu erzielen. Die Wirkung der Parkgebühren sollte regelmäßig überprüft und die Gebührenhöhe angepasst werden. Eine

Überprüfung und Erhöhung im zweijährigen Turnus könnte eine geeignete Strategie hierfür sein. In diesem Zusammenhang sollte die bestehende lageabhängige Gebührenstaffelung ebenfalls überprüft und ggf. neu ausgerichtet werden. Darüber hinaus könnten in diesem Rahmen die zulässigen Höchstparkdauern der unterschiedlichen Parkzonen geprüft werden. Eine Erhöhung der Parkgebühren der Straßenparkstände kann bereits vor der Erstellung des umfassenden Parkraumbewirtschaftungskonzepts erfolgen und stellt eine schnell umsetzbare Maßnahme im Sinne einer klimafreundlichen Parkraumpolitik dar.

Die Kurzzeitparkgebühren der städtischen Parkhäuser und Tiefgaragen sollten in Abhängigkeit der Gebührenerhöhungen im Straßenraum ebenfalls regelmäßig angepasst werden. Die Anpassungen sollten dabei so gestaltet sein, dass eine Steuerung in Parkhäuser und Tiefgaragen über die Gebührenhöhe gewährleistet ist.

- **Parkraumbewirtschaftung in Wohnquartieren**

Aktuell gibt es in Lörrach Wohngebiete mit Bewohnerparken, wobei für die Ausstellung eines Bewohnerparkausweises nach aktueller Bewohnerparkgebührenverodnung der Stadt Lörrach 120 € jährlich erhoben werden. Der Einschätzung des Kompetenznetz Klima Mobil nach erzeugt eine Bewohnerparkgebühr i.H.v. 120 € pro Jahr keine Verlagerungseffekte.

Das Kompetenznetz Klima Mobil empfiehlt eine stufenweise Erhöhung der Bewohnerparkgebühren**,** damit langfristig eine Gebührenhöhe von ca. 1 €/Tag erreicht werden kann. Die Erhöhung könnte im 2-jährigen Rhythmus erfolgen (z.B. 2026: 0,50 €/Tag, 2028: 0,70 €/Tag, 2030: 1,00 €/Tag). So wird es beispielsweise in der Stadt Eppelheim umgesetzt. Zur Abfederung sozialer Härten könnte ein Ausgleichsmodell geschaffen werden. Ein sozialer Mobilitätszuschuss[5] zum Parken und Carsharing stellt eine Möglichkeit hierfür dar.

Eine Alternative zum klassischen Bewohnerparken stellen Dauerparkscheine, auch bekannt als *Landauer Modell*, dar. Diese wurden im Rahmen des Park.Raum.Dialogs in Lörrach ebenfalls diskutiert und bieten die Möglichkeit, langfristige Parkberechtigungen nicht ausschließlich im Zuge der Privilegierung von Bewohner:innen, sondern für alle Personengruppen auszugeben. Darüber hinaus variieren die Anordnungsvoraussetzungen der unterschiedlichen Bewirtschaftungsformen. Eine juristische Einschätzung zur Nutzung von Dauerparkscheinen findet sich hier und eine Gegenüberstellung unterschiedlicher Bewirtschaftungsformen findet sich hier. Bei einer Einführung von Dauerparkscheinen sollte das in der Parkgebührensatzung der Stadt Lörrach beschriebene bestehende Modell mittels Wochen- und Monatsparkscheinen in der Parkzone 4 berücksichtigt werden. Hier sollten die Gebühren entsprechend aufeinander abgestimmt bzw. das bestehende Modell durch die Dauerparkscheine abgelöst werden.

Im Zuge der Neugestaltung der Dauerparkgebühren auf der Straße sollten in den Parkhäusern und Tiefgaragen der Stadtwerke Lörrach ebenfalls die Dauerparkgebühren angepasst werden. Dabei ist eine Anlehnung an die gestaffelte Erhöhung der Bewohnerparkgebühren unter der Berücksichtigung der Überdachung und Exklusivität der Dauerparkplätze in der zentralen Parkierungseinrichtung sinnvoll.

[5] Ein kommunales Zuschussmodell wird aktuell beispielsweise in der Stadt Karlsruhe bereits umgesetzt.

Exkurs: Neue Möglichkeiten beim Bewohnerparken im Zuge der StVO-Novelle

Durch die Novellierung der Straßenverkehrsordnung haben Kommunen erweiterte Handlungsspielräume bei der Anordnung von Bewohnerparken. Dieser werden in der novellierten Straßenverkehrsordnung (StVO) und der entsprechenden Verwaltungsvorschrift (StVO-VwV) dargestellt.

Neben einem erheblichen Parkraummangel (Auslastung des Parkraums > 80 Prozent) sind neue Anordnungsvoraussetzungen für das Bewohnerparken hinzugekommen. Zum einen ist der drohende Parkraummangel zu nennen und zum anderen die Vermeidung von schädlichen Wirkungen auf die Umwelt bzw. die Unterstützung einer städtebaulichen Entwicklung, die mittels städtebaulich-verkehrsplanerischen Konzept nachgewiesen werden.

- **Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung**

  In bisher noch nicht bewirtschafteten Gebieten, in denen ein erheblicher Parkdruck vermutet wird oder in Zukunft erwartbar ist, sollte mit einer Analyse des Parkraumanagebots und der Parkraumauslastung die Voraussetzung für eine Ausweitung der Bewirtschaftung geprüft werden. Im Rahmen des Park.Raum.Dialogs wurden in diesem Zusammenhang insbesondere die Nordstadt inklusive Schwarzwaldstraße, Denzstraße und Jahnstraße für die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung diskutiert.

  Grundlage der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung im Rahmen eines Parkraumbewirtschaftungskonzepts ist die fundierte Analyse des Parkraumangebots und der Parkraumnachfrage. Im Aktionstreffen wurde eine Bestandsanalyse als wichtigste und mit hoher Priorität anzugehende Maßnahme eingeschätzt. Es wird empfohlen, zu prüfen, die Bestandsanalyse im Rahmen eines vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg geförderten Fachkonzepts für nachhaltige Mobilität durchzuführen (vgl. Fördermöglichkeiten des Landes auf Seite 24). Für die Erstellung der Bestandsanalyse sollte ein Verkehrsplanungsbüro beauftragt werden.

  Darüber hinaus wird empfohlen, ausgehend von der Bestandsaufnahme, ein digitales Parkraumkataster für die Stadt Lörrach zu erstellen, um die Grundlage für eine digitale Parkraumbewirtschaftung zu schaffen, die mittel- und langfristig eine digitale Parkraumkontrolle ermöglicht.

- **Effiziente Nutzung bestehender Kapazitäten**

  Durch das Parkraumbewirtschaftungskonzept soll das Parken in zentrale Parkierungseinrichtungen verlagert werden, um die dort bestehenden Kapazitäten effizient zu nutzen. Im Park.Raum.Dialog in Lörrach wurden in diesem Zusammenhang von bestehenden Kapazitäten in zentralen Parkierungseinrichtungen gesprochen. Hier ist eine Analyse der Auslastung und die Prüfung des Ausgabeverhältnisses von Kurzzeit- und Dauerparkscheinen sinnvoll. Darüber hinaus ist die Ausstattung bzw. der Komfort (Parkabfertigung, Aus- und Einfahrt, Barrierefreiheit, Beleuchtung, Zu- und Abgangswege für Fußgänger:innen, Ausstattung mit E-

Lademöglichkeiten, Lage Frauen- und Familienparkplätze) der zentralen Parkierungseinrichtungen zu bewerten und ggf. zu optimieren. Diese Maßnahmen unterstützen die Verlagerung des Parkens von der Straße in zentrale Parkierungseinrichtungen.

Zur Unterstützung der Steuerung des ruhenden Verkehrs in zentrale Parkierungseinrichtungen ist ein Parkleitsystem sinnvoll, wozu in Lörrach bereits ein dynamisches Parkleitsystem eingesetzt wird. Die in diesem Zusammenhang erhobenen Echtzeit-Informationen zur Auslastung bzw. zu den Kapazitäten der zentralen Parkierungseinrichtungen können darüber hinaus im Internet bzw. über Apps verfügbar gemacht werden, um den Parksuchverkehr noch effektiver in zentrale Parkierungseinrichtungen zu steuern.

Um weitere bestehende Parkflächen effizienter zu nutzen ist es ggf. möglich Kundenparkplätze des Einzelhandels am Rande bzw. außerhalb der Geschäftszeiten zu nutzen. In Düsseldorf läuft dazu aktuell das Projekt Feierabendparken.

- **Kommunikative Begleitung**

Die Einführung von Maßnahmen des Parkraummanagements werden häufig von kontroversen Debatten und emotionalen Argumenten begleitet. Daher ist eine begleitende, zielgerichtete Kommunikationsarbeit, welche die Hintergründe und positiven Effekte der Maßnahmen in den Vordergrund stellt, zwingend erforderlich. Um alle Menschen über die geplanten Maßnahmen inkl. ihrer Hintergründe aufzuklären, bedarf es einer frühzeitigen und zielgerichteten Informationsarbeit. Im Fokus sollten dabei die positiven Effekte stehen, die durch die Einführung der Maßnahmen einhergehen sollen.

Unterstützungsangebot: Kommunikationsinitiative Platzgewinn fürs Klima

Als Unterstützungsangebot für die Kommunen hat das Kompetenznetz Klima Mobil die Kommunikationsinitiative *Platzgewinn fürs Klima* entwickelt. Darin sind verschiedene Bausteine bspw. Vorlagen für Pressemitteilungen, Schaubilder oder ein Kommunikationsleitfaden enthalten. Alle Materialien der Kommunikationsinitiative *Platzgewinn fürs Klima* finden Sie hier.

- **Berücksichtigung aller Anspruchsgruppen**

Ziel des Parkraummanagements ist es, bedarfsgerechte Parkangebote für alle Anspruchsgruppen zu schaffen und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer:innen zu erhöhen. Mobile Dienste, Handwerksbetriebe, Lieferdienste, sonstige Wirtschaftsverkehre und Menschen mit Behinderung sind auf Fahrten mit dem Pkw oder mit Transportern angewiesen und finden zunehmend keine adäquaten Parkmöglichkeiten. Es entstehen mitunter gefährliche Situationen z.B. durch Falschparken in zweiter Reihe, auf Gehwegen oder Radwegen. Darüber hinaus gibt es Einrichtungen wie Ärztehäuser oder Einzelhandel mit speziellem Angebot, die z.T. in ihrem Umfeld speziell bewirtschaftete Stellplätze benötigen.

Das Parkraumbewirtschaftungskonzept der Stadt Lörrach sollte aus diesem Grund ein Konzept für bestimmte Anspruchsgruppen enthalten, welches beispielsweise bewirtschaftete Kurzzeitparkplätze mit einer Höchstparkdauer von 15 Minuten („Cash and Carry-Zonen") und die Bevorrechtigung von Wirtschaftsverkehr, Handwerksbetrieben und Lieferdiensten auf bestimmten Stellplätzen im Straßenraum enthält. Das Angebot an Sonderparkplätzen für Menschen mit Behinderung sollte dahingehend überprüft werden, ob es den Anforderungen gerecht wird und ggf. ausgebaut werden. Alle Anspruchsgruppen sollten von Beginn an in die Entwicklung des Konzepts eingebunden werden.

Fördermöglichkeiten für Mobilität und Klimaschutz

1. Förderung qualifizierter Fachkonzepte

Im Förderbereich qualifizierte Fachkonzepte gilt für Parkraumkonzepte bei Antragstellung bis 31.12.2025 ein erhöhter Fördersatz von 75 % der förderfähigen Kosten für die Erstellung des Konzepts. Weitere Informationen und entsprechende Förderanträge finden sich auf der Webseite der Regierungspräsidien. Das Kompetenznetz Klima Mobil berät die Stadt Lörrach gerne zur konkreten Ausgestaltung bspw. mit Schwerpunktgebieten.

2. Infrastrukturförderung nach LGVFG

Über das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) können bspw. Maßnahmen des Infrastrukturausbaus gefördert werden. Bei der Umsetzung von Empfehlungen aus dem Park.Raum.Dialog bestehen hier insbesondere Anknüpfungspunkte zum Ausbau der Fuß- und Radinfrastruktur (§2 1. (g) LGVFG) oder zum Aufbau multimodaler Knoten (§2 6. LGVFG). Der Regelfördersatz liegt bei 50 Prozent. Maßnahmen, die einen sogenannten Klimabonus erfüllen, können mit 75 Prozent gefördert werden. Die Bagatellgrenzen für eine Förderung nach LGVFG finden sich in der entsprechenden Verwaltungsvorschrift.

3. Förderung der Fachkräfte für Mobilität und Klimaschutz

Mit der Förderung der Fachkräfte für Mobilität und Klimaschutz unterstützt das Land die Kommunen beim Aufbau notwendiger personeller Kapazitäten. Die Kommunen werden durch die geförderten Personalstellen in die Lage versetzt, die attraktiven Förderungen von Bund und Land im Bereich der nachhaltigen Mobilität ideal auszuschöpfen. Gefördert werden auch Fachkräfte im Bereich ruhender Verkehr: Parkraumkonzeption. Weitere Informationen finden sich auf der Webseite der Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg (KEA-BW). Die Förderquote beträgt 50 Prozent der Personalkosten.

Aufgrund der großen Bedeutung und der Komplexität des Parkraumbewirtschaftungskonzepts ist zu prüfen, ob die Stadtverwaltung Lörrach eine geförderte Stelle für eine Fachkraft für Mobilität und Klimaschutz im Bereich Parkraumkonzepte schafft.

Handlungsfeld II: Carsharing

Carsharing ergänzt das Mobilitätsangebot und erweitert das Angebot der Verkehrsmittelwahl. Es dient der effizienten Nutzung von Pkw und trägt zur Reduzierung des Pkw-Bestands und des Parkplatzbedarfs bei. Unter dem Aspekt des Klimaschutzes sollten verstärkt E-Carsharing-Fahrzeuge in den Carsharing-Flotten eingesetzt werden.

Grundsätzlich sollte Carsharing als preisgünstige und platzsparende Alternative zum privaten Pkw, stärker als es bisher im Allgemeinen der Fall ist, angeboten und genutzt werden, damit es seine Wirkung auf den Pkw-Besitz entfalten und zur Reduktion der Flächeninanspruchnahme für Parkraum noch stärker beitragen kann. Gesonderte Parkregelungen, die Reservierung von Carsharing-Stellplätzen an geeigneten Stellen, die Elektrifizierung von Stellplätzen und weitere Maßnahmen sind Bestandteile eines kommunalen Carsharing-Konzepts. Die im Aktionstreffen des Park.Raum.Dialogs erarbeiteten Ideen und Maßnahmen sollten geprüft und möglichst weiterverfolgt werden.

Dafür sollten die Möglichkeiten, die in den beiden Handlungsleitfäden Carsharing im öffentlichen Raum des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg und CarSharing-Stellplätze in den öffentlichen Straßenraum bringen des Bundesverband CarSharing e.V. möglichst umfassend ausgeschöpft werden. Die beiden Leitfäden bieten außerdem eine gute Grundlage für eine Carsharing-Strategie für Lörrach. Weitere Informationen stellt die Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg auf ihrem Wissensportal zum Carsharing bereit.

Im Folgenden sind exemplarisch Maßnahmen skizziert, die im Rahmen eines Carsharing-Konzepts umgesetzt werden könnten, um Carsharing als wichtigen Baustein einer nachhaltigen Mobilität in den Mobilitätsmix zu integrieren.

- **Attraktive Rahmenbedingungen für Carsharing**

  Ein attraktives Carsharing stellt eine gute Alternative zum privaten Pkw dar. Um ein kostengünstiges Umfeld für Carsharing-Anbieter:innen und -kund:innen zu schaffen, sollten möglichst keine Gebühren für das Abstellen von Carsharing-Fahrzeugen erhoben werden.

  - **Befreiung von Parkgebühren**
    Die Befreiung von Carsharing-Fahrzeugen von der Gebührenpflicht ist eine Maßnahme, die kurzfristig und günstig umgesetzt werden kann und die Nutzung für die Kund:innen attraktiver macht. Für freefloating-Anbieter bietet die Befreiung von Parkgebühren ebenso ein günstiges Umfeld für die Etablierung von Angeboten. Das Kompetenznetz Klima Mobil empfiehlt eine Befreiung bis mindestens 31.12.2027 und unabhängig von der Antriebstechnologie. Die Befreiung sollte erst dann zurückgenommen werden, wenn der Pkw-Besitz durch die Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen merklich zurückgeht, d.h. sich Carsharing als Alternative zum privaten Pkw etabliert hat. Eine Gebührenbefreiung ist gemäß § 3 Abs. 4 Carsharing-Gesetz möglich. Beispielsweise ist diese in der Parkgebührensatzung der Stadt Stuttgart verankert.
  - **Befreiung von Sondernutzungsgebühren**
    Gemäß § 16 a StrG können Kommunen an Landes-, Kreis- oder Gemeindestraßen Carsharing-Stellplätze für stationsbasierte und Free-Floating-Angebote sowie kombinierte Systeme per

Sondernutzungserlaubnis ausweisen, vgl. Carsharing im öffentlichen Raum, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, S. 24. Die aktuellen Sondernutzungsgebühren i.H.v. 120 € pro Jahr für reservierte Carsharing-Stellplätze sind moderat und sollten auch zukünftig auf diesem Niveau verbleiben oder weiter reduziert werden, um die Gebühren für Betreibende und Nutzer:innen gering zu halten und das Carsharing als attraktive Alternative zum privaten Pkw zu fördern.

- **Parkbevorrechtigung für Carsharing-Fahrzeuge**
  Neben der Unterstützung eines kostengünstigen Umfelds für Carsharing kann für ein attraktives Carsharing-Angebot öffentlicher Parkraum zur Verfügung gestellt werden.
  - ❖ Einrichten allgemeiner Carsharing-Stellplätze ohne Unternehmenszuordnung: Die StVO ermöglicht die Errichtung allgemeiner Carsharing-Stellplätze mittels straßenrechtlicher Beschilderung. Um die Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen grundsätzlich attraktiv zu machen, sollte von dieser Möglichkeit großzügig Gebrauch gemacht werden.
  - ❖ Parkbevorrechtigungen für Carsharing-Fahrzeuge: Es sollten Möglichkeiten geprüft werden, mit Carsharing-Fahrzeugen in Parkraumbewirtschaftungszonen, Bereichen und Zonen mit eingeschränktem Halteverbot parken zu können.
  - ❖ Langfristig: Schaffung weiterer Carsharing-Stellplätze (auch in den Ortsteilen) mit Unternehmenszuordnung durch Umnutzung von Stellplätzen für private Pkw: Angestrebt werden sollte ein flächendeckendes und lückenloses Stellplatzangebot für stationsbasierte Carsharingfahrzeuge mittels der Erteilung von Sondernutzungen. Stellplätze, die bisher für das Parken privater Pkw vorgesehen sind, bieten sich für solche Sondernutzungen an, d.h. zusätzliche Stellplatzflächen müssen i.d.R. nicht geschaffen werden.

- **Carsharing-Konzept**

Im Rahmen des Park.Raum.Dialogs in Lörrach wurde der Wunsch nach dem Ausbau des Carsharing-Angebots geäußert. Im Fokus standen dabei eine Steigerung der Anzahl an Carsharing-Fahrzeugen je Standort, die Ausweitung der Anzahl der Carsharing-Standorte bspw. in die Quartiere und der Ausbau der Carsharing-Standorte zu Mobilitätsstationen für ein integriertes Mobilitätsangebot.

Grundlage dafür ist eine Analyse des Status Quo zum Carsharing, die das Nutzungsverhalten sowie die Auslastung der bestehenden Carsharing-Fahrzeuge umfasst. Darauf aufbauend kann ein Carsharing-Konzept fußen, dass sich mit der Erweiterung des Carsharing-Angebots an bestehenden und neuen Standorten beschäftigt.

Für die Ausweitung des Carsharings könnten bspw. folgende Schritte durchlaufen werden:

- **Integration in städtebaulichen Entwicklungen:** Insbesondere bei Neugestaltungen des öffentlichen Raums sollte Carsharing direkt mitgedacht werden und Carsharing-Stellplätze in den Planungen berücksichtigt werden.
- **Bedarfsanalyse**: Welche Personen wohnen/arbeiten in der Nähe (und auch weiter entfernt) eines Carsharing-Standorts? Welche Wege legen Sie zurück? Welche Verkehrsmittel nutzen sie hierfür? Was hindert sie daran, auf Carsharing umzusteigen?
- **Bestandsanalyse**: Welche Mobilitätsbedürfnisse können mit dem Carsharing-Angebot bedient werden? Was müsste man verbessern, damit das Angebot besser angenommen wird? Wo befinden sich geeignete kommunale Fläche für eine Ausweitung des Angebots?

- **Angebot kommunizieren**: Bekanntmachen des bestehenden Angebots, vermitteln, dass das Angebot optimiert werden soll (z.B. durch Befreiung von Parkgebühren); Kommunikation über Newsletter, Social Media, Infoveranstaltungen etc.
- **Mehrwert herausstellen**: Mehrwert des Carsharings gegenüber dem privaten Pkw betonen, z.B. geringere Kosten, exklusive Parkplätze in zentralen Lagen etc.

Grundsätzlich wird empfohlen, vorhandene und neue Angebote aktiv zu kommunizieren. Insbesondere die „neueren" Angebote, die über klassische ÖPNV-Angebote hinausgehen – wie Carsharing – sollten intensiv beworben werden, um den Umstieg auf klimafreundliche Verkehrsmittel zu erleichtern und die Akzeptanz für Parkraummanagement-Maßnahmen wie die Erhöhung von Gebühren oder die Umgestaltung von Parkraum zu erhöhen.

Die detaillierten Informationen, die die Stadt Lörrach auf ihrer Internetseite zum Carsharing zur Verfügung stellt, bilden eine hervorragende Grundlage für eine aktive Kommunikation des Angebots. Die bestehenden Informationen könnten ggf. um Informationen zur Verfügbarkeit und fahrzeugspezifischen Angeben ergänzt werden.

Handlungsfeld III: Radparken-Konzept

Radverkehr leistet einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz, steigert insbesondere in Städten die Lebensqualität und trägt zur Lösung von Verkehrsproblemen bei. Der Ausbau der Radinfrastruktur, z.B. die Schaffung komfortabler und sicherer Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Lastenräder, die Verknüpfung von Abstellanlagen und ÖPNV-Haltestellen, sichere Radwege, Anreize zum Ausbau von Verleihsystemen, sind Maßnahmen, die von den Teilnehmenden als wichtig bewertet wurden. Beim Ausbau der Radinfrastruktur sollten auch Pkw-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum in den Blick genommen werden.

Das Kompetenznetz Klima Mobil empfiehlt auf der bestehenden Fahrradstrategie 2025+ aufzubauen. Der Ausbau der Radwegeverbindungen und von Radabstellanlagen findet zu nicht unerheblichen Teilen durch die Umgestaltung von Parkplätzen im Straßenram statt. Die Maßnahmen des Parkraummanagements und des Radverkehrskonzepts sollten gut aufeinander abgestimmt sein, damit sie den Zielen beider Konzepte Rechnung tragen. Im Sinne einer klimafreundlichen Verkehrsentwicklung empfiehlt es sich, Maßnahmen für den fließenden und ruhenden Radverkehr möglichst Vorrang vor dem ruhenden Pkw-Verkehr zu gewähren. Der Park.Raum.Dialog setzt seinen Fokus auf den ruhenden Verkehr, so dass nachfolgend Maßnahmen und Vorschläge zum Radparken skizziert werden.

Grundsätzlich sollte der Status Quo an Radabstellanlagen analysiert werden. Neben den Standorten kann darüber hinaus die Auslastung der Radabstellanlagen als Startpunkt für die Erweiterung der Radabstellanlagen verwendet werden. In Abhängigkeit der Ergebnisse der Anlayse können sowohl bestehenden Radabstellanlagen erweitert als auch neue Standorte aufgebaut werden. Bei der Weiterentwicklung von Radabstellanlagen sollte auch die Expertise von Interessensverbänden und die Ideen aus der Bürgerschaft berücksichtigt werden. Im Fokus des Park.Raum.Dialogs standen dabei u.a. Standorte im Süden der Innenstadt, Standorte für Fahrräder in den Quartieren, die Erhöhung der Anzahl an zentrumsnahen Abstellanlagen zur Sicherstellung der Erreichbarkeit der Innenstadt, die Berücksichtigung von Lastenrädern und Anhängern bei der Gestaltung der Radabstellanlagen und die

Nutzung von Radabstellanlagen zur Steigerung der Verkehrssicherheit bspw. durch den Aufbau an Sichtachsen zum Unterbinden von Falschparken durch Pkw.

Neben der Anzahl und den Standorten der Radabstellanlagen steht auch die Qualität dieser im Fokus. Insbesondere wurden im Park.Raum.Dailog in diesem Zusammenhang die Sauberkeit und Sicherheit bspw. durch entsprechnde Beleuchtung und Diebstahlschutz genannt. Bei Neubauten sollten diese Aspekte direkt mitberücksichtigt werden. Bestehende Radabstellanlagen sollten bezüglich der Unterhaltung und Sauberkeit ebenfalls direkt in den Fokus genommen werden und bezüglich der weiteren Qualitätsmerkmale Stück für Stück auf ein höheres Qualitätslevel gebracht werden.

Darüber hinaus sollten Informationen zu Radabstellanlagen kommuniziert werden. Als Grundlage kann dabei die bestehende Übersichtskarte der Stadt Lörrach dienen. Diese Karte könnte um weitere Infomationen wie bspw. die Art und Anzahl der Radabstellplätze ergänzt werden. Darüber hinaus ist eine prominentere Platzierung oder die Einbindung der Informationen zum Radparken im Rahmen einer Kommunikationsarbeit denkbar.

Unterstützungsangebot: Kompetenzstelle RadPARKEN

Die Kompetenzstelle RadPARKEN bietet umfassende Beratung im Themenfeld Radparken bspw. zur Bedarfs- und Standortermittlung. Beispielsweise hat die Kompetenzstelle RadPARKEN ein Factsheet zum RadPARKEN im Straßenraum veröffentlicht.

Bei Fragen zur Umsetzung von Empfehlungen aus dem Park.Raum.Dialog steht diese gerne zur Verfügung.

Handlungsfeld IV: Optimierung der Parkraumkontrolle

Eine optimale Parkraumkontrolle ist Grundvoraussetzung für die Wirksamkeit von Parkraummanagementmaßnahmen. Darüber hinaus ist sie die zentrale Maßnahme zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit. Die Maßnahmen zur Parkraumkontrolle sind ständig zu hinterfragen und neu auszurichten. Dazu bedarf es einer zielgerichteten Strategie.

Im Rahmen einer solchen Strategie sollten die Strukturen und Abläufe des Gemeindevollzugsdients stetig weiterentwickelt werden, um die Effizienz der Kontrollen zu steigern. Dazu bedarf es neben der Gewinnung von ausreichend Fachkräften einer Digitalisierung der Parkraumkontrolle. Diese setzt wiederum die Digitalisierung von Parkberechtigungen (Parkscheine, Bewohnerparkausweise etc.) voraus, was weitreichende Auswirkungen auf kommunale Prozesse und Strukturen hat. Aus Sicht des Kompetenznetz Klima Mobil ist die Digitalisierung des Parkraummanagements von zentraler Bedeutung, sowohl für die Planung und Umsetzung von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen als auch für eine optimale Parkraumkontrolle. Eine digitale Parkraumkontrolle, wie sie europäischen Ausland bspw. in Frankreich bereits etabliert ist, steigtert die Effizienz der Parkraumkontrolle deutlich. Dabei können sogenannte *Scan-Fahrzeuge* die manuellen Kontrollen ergänzen. Die Einführung der digitalen Parkraumkontrolle kann zweistufig erfolgen, wenn zuerst das Falschparken digital kontrolliert wird, währen die zeitaufwändigere Digitalisierung der Parkberechtigungen nachgezogen wird.

Exkurs: Neue Möglichkeiten durch die digitale Parkraumkontrolle

Kommunen in Baden-Württemberg können im Rahmen des Landesmobilitätsgesetz Baden-Württemberg (LMG) eine digitale Parkraumkontrolle durchführen. § 13 des Landesmobilitätsgesetzes erlaubt Kommunen die Datenerhebung und -verarbeitung zum Zweck der digitalen Parkraumkontrolle.

Damit ist Baden-Württemberg das erste Bundesland, dass den Kommunen die Nutzung der digitalen Parkraumkontrolle ermöglicht.

Aktuell laufen erste Modellprojekte zur digitalen Parkraumkontrolle in Baden-Württemberg, worüber das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg auf seiner Webseite informiert.

Die während der Workshops besprochenen Maßnahmen, wie eine hohe Kontrolldichte, Schwerpunktkontrollen oder Kontrollen in der Nacht, die konsequente Anwendung gültiger Regelungen sollten konkretisiert und umgesetzt werden. Darüber hinaus sollte gesamtstädtisch ein angemessener Kontrolldruck aufgebaut werden und auch das Abschleppen ordnungswiedrig geparkter Fahrzeuge als Maßnahme genutzt werden. Dabei kann ggf. auch die Verfolgung von Anzeigen von Privatpersonen genutzt werden.

Darüber hinaus kann Falschparken ebenfalls durch bauliche Maßnahmen verhindert werden. Neben dem Aufstellen von Pollern können beispielsweise Radabstellbügel so platziert werden, dass das Abstellen von Kraftfahrzeugen, z.B. in Kreuzungsbereichen[6] nicht mehr möglich ist. So werden gleichzeitig die Sichtbeziehungen verbessert, was die Sicherheit des Fußverkehrs erhöht. Als Nebeneffekt wird dadurch das Fahrradparken geordnet.

Im Rahmen der Parkraumkontrolle sollten begleitende Kommunikationsmaßnahmen direkt mitgedacht werden. Im Fokus steht dabei primär die Aufklärungsarbeit über die Gefahren des Falschparkens und die dadurch entstehenden Beeinträchtigung für die Verkehrssicherhheit. Darüber hinaus sollten die Vorteile für die öffentliche Ordnung und Sicherheit betont werden. Informationsarbeit kann beispielsweise über die städtischen Online-Kanäle (Social-Media, Webseite), städtische Anzeigenblätter oder Info-Flyer für Falschparkende geleistet werden.

Im Rahmen der Informations- und Kommunikationsarbeit kann auch die Einbeziehung wichtiger Gruppen sinnvoll sein. Zu nennen sind dabei die Schulen, wobei die Verkehrssicherheit für Schüler:innen auf ihren Schulwegen im Fokus steht. Für Lörrach bestehet hier die Anküpfungsmöglichkeit an das Projekt laufender Schulbus. Hier zeigt sich eine Schnittstelle zu den im Rahmen des Park.Raum.Dialogs diskutierten chaotischen Zuständen durch falschparkende Elterntaxis. Darüber hinaus können Befahrungen durch Feuerwehr oder andere Versorgungsfahrzeuge, wie sie im Aktionstreffen vorgeschlagen wurden, Elemente von solchen Kommunikationsmaßnahmen sein.

[6] Diese Maßnahme wir beispielhaft unter dem Namen „Frankfurter Kreuzung“ erfolgreich umgesetzt. Eine grafische Darstellung findet sich auf Seite 21 der Broschüre des Radentscheids Frankfurt.

Unterstützungsangebot: MOVERS – Aktiv zur Schule

Die interministerielle Landesprogramm MOVERS – Aktiv zur Schule bündelt Maßnahmen für sichere und aktiv zurückgelegte Schulwege. Das Programm bietet sowohl Infrastrukturbausteine wie bspw. einen Bike-Pool oder Fahrradabstellplätze als auch Aktionsbausteine wie bspw. das Schulradeln oder Schulwegplanung.

Bei Fragen steht die Servicestelle MOVERS gerne zur Verfügung.

Handlungsfeld V: Parkraumumgestaltungskonzept

Im Zuge des fortscheitenden Klimawandels gibt es in Lörrach bereits heute Straßenzüge mit hoher Hitzebelastung in den Sommermonaten. Neben der Hitzebelastung steigt das Risiko von Trockenheit und Überschwemmungen durch das Zunehmen von Trockenperioden und Starkniederschlägen, insbesondere in den warmen Monaten. Ein klimaangepasster Umbau und die damit verbundene Umgestaltung von Parkständen sollte daher sukzessive angegangen werden und ins Parkraummanagement integriert werden. Darüber hinaus sollte die Umgestaltung von Pkw-Parkständen für Infrastruktur für den Umweltverbund (Fuß-, Rad-, ÖPNV- und Carsharing-Infrastruktur) im Konzept mitberücksichtigt werden. Die Umgestaltung größerer Flächen bietet darüber hinaus die Möglichkeit einer deutlichen städtebaulichen Aufwertung und Belebung zentraler Lagen.

Eine umfassende Parkraumbewirtschaftung, die den Parkverkehr reduziert und verlagert, erleichtert die Umgestaltung von Parkflächen. Insbesondere in Gebieten mit hohem Parkdruck bietet sie die Chance, Parkraum in Aufenthaltszonen, Gastronomie- und Grünflächen oder in Infrastruktur für klimafreundliche Mobilität umzuwandeln.

Für eine mögliche Umgestaltung der im Aktionstreffen genannten Standorte und für weitere Standorte könnte die Stadt Lörrach ein stadtweites Parkraumumgestaltungskonzept entwickeln. Die Parkraumbestands- und Auslastungsanalyse könnte Aufschluss darüber geben, welche Flächen sich aufgrund der Auslastung besonders zur Umnutzung anbieten. Dabei sind zwei Umgestaltungsschwerpunkte zu nennen:

- **Umbau öffentlichen Parkraums zugunsten eines verbesserten Angebots für Fuß-, Radverkehr, ÖPNV und Carsharing oder Mobilitätstationen und zur Reduzierung des Flächenbedarfs fürs Pkw-Parken**
  - Empfehlung: Parkraum für Infrastruktur für den Umweltverbund umgestalten.
  - Um den Flächenbedarf fürs Parken im öffentlichen Straßenraum weiter zu reduzieren, ist eine gute Infrastruktur für den Umweltverbund notwendig. Der flächendeckende Ausbau von Mobilitätsstationen, die verschiedene Angebote für den Umweltverbund kombinieren, sollte deshalb konsequent weiterverfolgt werden. Wo möglich sollten dafür Parkplätze im Straßenraum umgestaltet werden, um die Inanspruchnahme anderweitig genutzter öffentlicher Flächen und eine zusätzliche Flächenversiegelung zu minimieren.
  - Es wird empfohlen, die Maßnahmen zügig anzugehen und quantitative Ziele für die jährliche Umgestaltung von Parkraum für Klimaanpassungsmaßnahmen und Infrastruktur für den Umweltverbund zu formulieren (z.B. bis 2030/2035 jährlich ca. 5 % der Parkplätze im Straßenraum umgestalten).

  - Ziel: Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr (MIV) auf Umweltverbund durch Schaffung Infrastruktur für den Umweltverbund bei gleichzeitiger Reduktion von Parkplätzen im Straßenraum für private Pkw.

- **Umgestaltung von Parkraum zugunsten von Klimaanpassungsmaßnahmen zur Verbesserung des Stadtklimas** (Entsiegelung, Umgestaltung zu Blau- und Grünflächen, Erholungsflächen)
  - Grün- und Blauflächen zur Steigerung der Lebens- und Aufenthaltsqualität, Anpassung an den Klimawandel.
  - Umgestaltung von Parkraum zugunsten von Klimaanpassungsmaßnahmen hochbelasteter Straßenzüge konsequent angehen.
  - Langfristig sollte sukzessive Parkraum in Straßenzügen umgestaltet werden, um die Folgen des Klimawandels bestmöglich abzumildern.
  - Eine möglichst flächendeckende Parkraumbewirtschaftung zur Reduzierung des Parkdrucks erleichtert das Umgestaltung von Parkraum und ist in Zusammenhang mit den Klimaanpassungsmaßnahmen zu betrachten.
  - Ziele: Minimierung gesundheitsgefährdender Hitzebelastung; Schutz vulnerabler Bevölkerungsgruppen; Erhöhung der Lebensqualität bei gleichzeitiger Reduktion von Parkraum im Straßenraum zur Verlagerung von Parkverkehr in zentrale und private Flächen sowie zur Verlagerung von MIV auf Umweltverbund.

Das Umgestaltungskonzept sollte grundsätzlich integriert betrachtet werden, d.h. im Einklang mit anderen stadt- bzw. verkehrsplanerischen und stadtklimatischen Überlegungen und Konzepte stehen, um aus den verschiedenen Möglichkeiten der Parkraumumgestaltung die lokal passende zu identifizieren und umzusetzen. Für die Umgestaltung empfiehlt es sich, Akteursgruppen zu identifizieren und zu aktivieren, welche freiwerdende Flächen unmittelbar nutzen und somit Diskussionen werden, die sich ausschließlich auf den Verlust von Parkraum fokussieren.

Eine Möglichkeit lokal passende Umgestaltungsmaßnahmen erlebbar zu machen, bieten temporäre Maßnahmen im Rahmen von Verkehrsversuchen. Damit können Maßnahmen der Parkraumumgestaltung für einen begrenzten Zeitraum ausprobiert werden. So können Nutzen und Vorteile der Umgestaltungsmaßnahmen sichtbar gemacht werden und die ggf. vorliegenden Vorbehalte gegen eine dauerhafte Umgestaltung reduziert werden. In diesem Zusammenhang bietet sich auch die Beteiligung bei globalen Aktionstagen bspw. dem ParkingDay an.

Unterstützungsangebot: Servicestelle Ortsmitten

Die Servicestelle Ortsmitten bietet umfassende Beratung zur Gestaltung von Ortmitten. Dabei gibt es u.a. die Möglichkeit zur Visualisierung von Straßenzügen wie sie im Rahmen einer Umgestaltung entwickelt werden könnten oder die Möglichkeit zur Nutzung von temporären Straßenmöbeln zur Steigerung der Aufenthaltsqualität auf (Park-) Flächen. Bei Fragen steht die Servicestelle Ortsmitten gerne zur Verfügung.

Fazit

4

Fazit

Der Park.Raum.Dialog wurde in Lörrach erfolgreich und mit großem Engagement aller Beteiligten abgeschlossen. Hervorzuheben ist besonders, wie konstruktiv sich die Stakeholder eingebracht haben. Damit wurde die Basis für eine vertrauensvolle weitere Bearbeitung der Themen gelegt. Aus dem Stakeholderkreis wurde die Idee entwickelt eine *Arbeitsgruppe Parkraummanagement* mit unterschiedlichen Perspektiven zu etablieren, um gemeinsam mit der Stadtverwaltung die Ideen aus dem Park.Raum.Dialog weiter zu konkretisieren und ihre Umsetzung voranzutreiben.

Exkurs: Arbeitsgruppe Parkraummanagement etablieren

Die Erstellung des Parkraumbewirtschaftungskonzepts und die Umsetzung der weiteren Maßnahmen zum Parkraummanagement können durch eine *Arbeitsgruppe Parkraummanagement* begleitet werden, der – ähnlich wie beim Park.Raum.Dialog – Vertreter:innen der städtischen Gremien und unterschiedlicher gesellschaftlicher Gruppen angehören. Dadurch könnte sichergestellt werden, dass auch weiterhin alle relevanten Anspruchsgruppen beteiligt sind und an Lösungen für ein klimaschutzorientiertes Parkraummanagement mitarbeiten.

Davon unberührt ist das Einbeziehen von direkt an Teilprojekten beteiligten Gruppen, wie beispielsweise die Kooperation mit Supermärkten bei der Erarbeitung eines Konzepts zur Mehrfachnutzung von Supermarktparkplätzen oder die Kooperation von Stadtverwaltung und Stadtwerken bei der Erarbeitung eines Gebührenkonzepts zur Verlagerung des Parkverkehrs in zentrale Parkierungseinrichtungen.

Die Stadt Lörrach hat sich mit der Teilnahme am Park.Raum.Dialog zum Ziel gesetzt, ihre Maßnahmen des Parkraummanagements im Sinne einer klimafreundlichen Mobilitätsplanung weiterzuentwickeln. Dafür befindet sich Stadt Lörrach in einer guten Ausgangsposition, denn in der Vergangenheit wurden bereits Maßnahmen, wie beispielsweise die Einrichtung eines Parkleitsystems zur Reduktion des Parksuchverkehrs, das Anordnen von Bewohnerparken und der Aufbau von Fahrradabstellmöglichkeiten, umgesetzt.

Gleichwohl gibt es zunehmende Herausforderungen: Immer mehr und größere Pkw parken im öffentlichen Straßenraum und gefährden die Verkehrssicherheit insbesondere von den schwächsten Verkehrsteilnehmenden, die Flächenkonkurrenz um den begrenzten öffentlichen Raum nimmt zu, ebenso die Notwenigkeit zur Klimaanpassung. Um diesen Herausforderungen zu begegnen, bedarf es einer kommunale Parkraumpolitik für mehr Lebensqualität, Verkehrssicherheit und Klimaschutz im Verkehr, die auf den vorhandenen Aktivitäten der Stadt Lörrach aufbaut.

Entscheidend für den Erfolg wird sein, ob es gelingt, die Maßnahmen mit der größten Wirkung, d.h. ein Parkraumbewirtschaftungskonzept mit Gebühren in „wirksamer Höhe“, die Schaffung eines attraktiven Angebots in zentralen Parkierungsanlagen in Zentrumsnähe, eine möglichst flächendeckende Parkraumbewirtschaftung und die Umgestaltung und Entsiegelung von öffentlichem Parkraum, konsequent umzusetzen. Die durch die Stakeholder im Park.Raum.Dialog erarbeiteten Ideen und Maßnahmen bieten dafür eine hervorragende Grundlage. Neben Maßnahmen, die mittel- und langfristig umgesetzt werden können, wurden Sofortmaßnahmen identifiziert, die unmittelbar weiterverfolgt und

umgesetzt werden können, um das Parkraummanagement in Lörrach Schritt für Schritt voranzubringen.

Der vielfältigste Maßnahmenbereich ist ein stadtweites Parkraumbewirtschaftungskonzept mit Steuerungswirkung und nutzergruppen-spezifischen Möglichkeiten zum Abstellen privater Pkw. Darunter fallen die Parkraum-Bestandsanalyse, die Erhöhung der Parkgebühren fürs Kurzzeit- und Bewohnerparken, die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung, die Nutzungsoptimierung zentraler Parkierungsanlagen sowie ein Konzept für unterschiedliche Anspruchsgruppen. Zwingend miteinhergehen muss in diesem Zusammenhang eine wirksame Parkraumkontrolle. Darüber hinaus schafft das Parkraumbewirtschaftungskonzept den Raum für die Umsetzung der Ideen zur Parkraumumgestaltung. Als Alternativen zum privaten Pkw sollten Carsharing und Radparken besonders gefördert werden.

Der Park.Raum.Dialog hat die Grundlage geschaffen das Parkraummanagement in Lörrach weiterzuentwickeln. Jetzt gilt es die bestehenden Ideen und Empfehlungen in die Tat umzusetzen. Dabei sollte unmittelbar investiert werden, um die Stadt Lörrach zukunftsfähig auszurichten. Dadurch kann die Stadt Lörrach ihrer Verantwortung gerecht werden und einen Beitrag zur Erreichung der übergeordneten Klimaziele leisten. Das Kompetenznetz Klima Mobil unterstützt weiterhin gerne bei konkreten Fragestellungen zum Klimaschutz im Verkehr.

Impressum

Abschlussbericht zum Park.Raum.Dialog in Lörrach

Juni 2025

Herausgeber:

Kompetenznetz Klima Mobil
NVBW – Nahverkehrsgesellschaft
Baden-Württemberg mbH
Rosensteinstraße 37B
70191 Stuttgart
https://www.klimaschutz-bewegt.de

Eine Initiative von

Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg (VM)
Dorotheenstraße 8
70173 Stuttgart
https://vm.baden-wuerttemberg.de

Autorenschaft des Dokuments:

Fabian Meurer (NVBW)
Daniel Voith (NVBW)
Bastian Wetzke (NVBW)