

Umparken – Ein Experiment aus der Karlsruher Südstadt

Maike Puhe

itbas



„Parken als Menschenrecht“ ?

30 Wirtschaft Report

Samstag/Sonntag, 16./17. März 2024, Nr. 64 Süddeutsche Zeitung

An mehreren Abschnitten der B10 in Pfnztal gilt seit Anfang März ein absolutes Halteverbot. Betroffene Anwohner fordern die Gemeinde zum Umdenken auf.

Nicole Diprima ist Sprecherin einer Bürgerinitiative.
Foto: Dc

„Zwietracht unter Einwohnern gesät“

Anwohner kritisieren die Pfnztaler Gemeindeverwaltung wegen des Halteverbots an der B10

Von Dominic Körner

Pfnztal. In der Debatte über das Halteverbot an der B10 in Pfnztal wächst der Unmut. Betroffene Anwohner fordern die Gemeinde zum Umdenken auf. „Derzeit werden nur die Symptome verarztet“, kritisiert Nicole Diprima, Sprecherin einer Bürgerinitiative. Ihr Wunsch ist klar: „Wir brauchen langfristige Lösungen.“

Einige wenige stellen ihr Fahrzeug ordnungsgemäß auf die B10, weshalb es vor allem im Berufsverkehr zu langen Staus kommt. Besonders auffällig ist das Auto von Andrea Gottstein in Berghausen, das ein Plakat mit der Aufschrift „Dazu gezwungen“ ziert.

„
In Pfnztal steht Verkehrsrecht vor Menschenrecht.“

Andrea Gottstein
B10-Anwohnerin aus Berghausen

Nach wenigen Tagen reagiert die Gemeinde auf das Verkehrschaos und erlässt ein absolutes Halteverbot für mehrere Abschnitte der B10. Viele Anwohner sind geschockt: „36 Jahre lang habe ich auf der Straße geparkt“, sagt Gottstein. „Jetzt auf einmal darf ich nicht mehr.“

Auch ihr Lebensgefährte Norbert Lutz ist frustriert. Seit einem Bandscheibenbruch ist er laut eigener Aussage auf eine Krickle als Gehhilfe angewiesen. „Nach Einführung des Halteverbots musste ich 600 Meter zum Auto laufen“, sagt Lutz.

Ihre Einkäufe müssten Anwohner ohne ausreichend großen Hof oder Garage nun weit tragen. „In Pfnztal steht Verkehrsrecht vor Menschenrecht“, schimpft

Gottstein. Dabei seien es vor allem Firmenfahrzeuge gewesen, die Gehwege so blockiert hätten, dass keine Fußgänger mehr durchgekommen seien. „Wir werden mit denen über einen Kamm geschert“, ärgert sich Gottstein.

Gemeinsam mit Diprima und anderen Betroffenen hat sie die Bürgerinitiative Pfnztal gegründet, die Anwohnerinteressen gegenüber der Gemeinde vertreten soll. „Die Verwaltung hat den zweiten Schritt vor dem ersten gemacht“, sagt Gottstein.

Tobias Burghardt, B10-Anwohner in Söllingen, kritisiert die Gemeinde scharf. Weil viele Bürger nun in den Seitenstraßen parkten, wachse dort der Frust. Er berichtet von Sachschädigungen an Autos, zerkratzen Lack und zerschlagenen Scheinwerfern.

Mit den neuen Regeln habe die Gemeinde „Zwietracht unter den Einwohnern gesät“. Allerdings folgte die Verwaltung mit ihrem konsequenten Vorgehen gegen Gehwegparker einem Gemeinderatsbeschluss.

Deshalb wollen Diprima und Burghardt bei den Kommunalwahlen am 9. Juni als unabhängige Bewerber kandidieren. „Wir werden den Finger in die Wunde legen“, kündigt Burghardt an.

Kritik äußert auch Ralf Kunzmann. Seit 35 Jahren betreibt er seine Metzgerei an der B10. Im Hof hat der 50-Jährige vier Parkplätze – nicht genug für seine Kunden. Viele, die bislang an der Straße

geparkt haben, bleiben seit Weg. „Mein Umsatz ist um 15 Prozent rückgegangen“, sagt Kunzmann. „Wir werden es so weitergehen, muss ich weiterhin entlassen.“

Frust an der B10 – wie sollen wir weiter so parken können? „Lang“, sagt Diprima. Ihr sei kein Zurück mehr gibt. „Initiative wünscht sich denn gegenkommen der Gemein

Konkret: Anwohnerpark B10. Diprima verweist auf halb-Meter-Regel, die etwa ten angewendet wird. Dort v ken auf dem Bürgersteig ge mindestens eineinhalb Mete ten freibleiben.

Parkplätze könnten laut I setz auf der Straße und auf eingezeichnet werden. Dan zwei Reifen auf dem Bürgersteig der B10 stehen. „Der Gehweg breit“, sagt Diprima. „Fuß also immer noch genug Platz mit der Gemeinde bereits „ge cheführt“.

Wolfgang Ander wohnt an Berghausen. „Die Probleme, seit Jahrzehnten“, sagt er. „D bot hat das Fass zum Überbrannt.“ Wie seine Mitstreiter konsequente Gesch kontrollieren. Der Schwerlast se „aus dem Ort raus“.



Ein Schrey arbeitet seit 15 Jahren für die Verkehrsüberwachung München. Über die Jahre, sagt die Kontrolleurin, seien die Autos mehr und größer geworden, ihre Halter ruppiger. FOTO: CAROLINA HEIS

Ich parke, also bin ich

Parksünder haben in Deutschland wenig zu befürchten: kaum Kontrollen, milde Strafen. Dabei wäre mit digitaler Technik längst viel mehr möglich. Unterwegs mit Menschen auf der Jagd nach Falschparkern.

Von Titus Blome, Tobias Bug, Björn Finke, Lea Hampel, Christina Kunkel, Vivien Timmler und Kathrin Werner

mehr als 100 Kontrolleureinnen und Kontrolleure.

Und so streift Deutschland weiter, die Welt wächst. Und manche Bürger nehmen den Kampf gegen die Falschparkler selbst in die Hand. Einer von ihnen ist Peter Schröder. Er ärgert sich an seinem einstigen Wohnort Hamburg sehr oft darüber, dass ein Auto auf dem Halweg steht oder ein Wagen ohne Kennung parkiert – ohne dass es gemeldet wurde. Also sorgte er selbst dafür, dass mehr Parkatender angezeigt werden, und zwar von jedem.

Schröder entwickelte die App Wegweiser weiter, inzwischen heißt das Portal Weg II. Darüber kann jeder unbekannt und kostenlos Falschparkler melden: Foto machen, Ort und Zeit erfassen, hochladen – und

Es waren zwei Minuten, fast immer waren es nur zwei Minuten. Um kurz zum Bäcker zu gehen, um ein Päckchen im Supermarkt zu erledigen. Zwei Minuten höchstens. Die Schrey kennt die Ausreden, sie hat sie schon hundertfach gehört. Seit 15 Jahren arbeitet Schrey bei der Verkehrsüberwachung München. Morgens steht sie ihre dunkelblaue Uniform an, vorerst durch eine schwere Isolierjacke. Die Verwaltungsgebäude nahe dem Sendlinger Tor in der Innenstadt und dreht dann ihre Hände. Immer zu einer anderen Zeit, damit die Menschen keine Muster erkennen, waren Schrey ihre Knöchelchen verteilt.

Über die Jahre, sagt die Schrey, seien

Quelle: Süddeutsche Zeitung, 16.03.2024

Quelle: Badische Neueste Nachrichten, 23.03.2024

Das Experiment

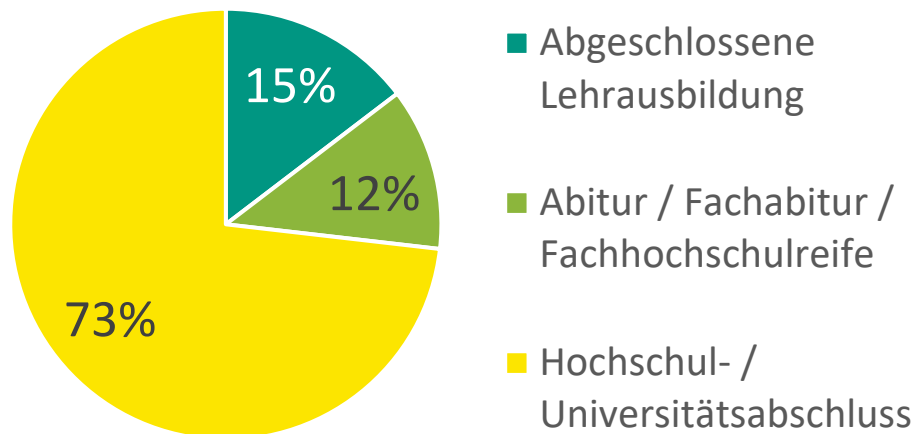
- Bis zu **50 Personen** bekommen für **3 Monate** einen wohnortnahen Tiefgaragenstellplatz finanziert (November bis Januar)
- Im Gegenzug: **begleitende Erhebung** vor, während und nach der Feldphase

Die Teilnehmenden

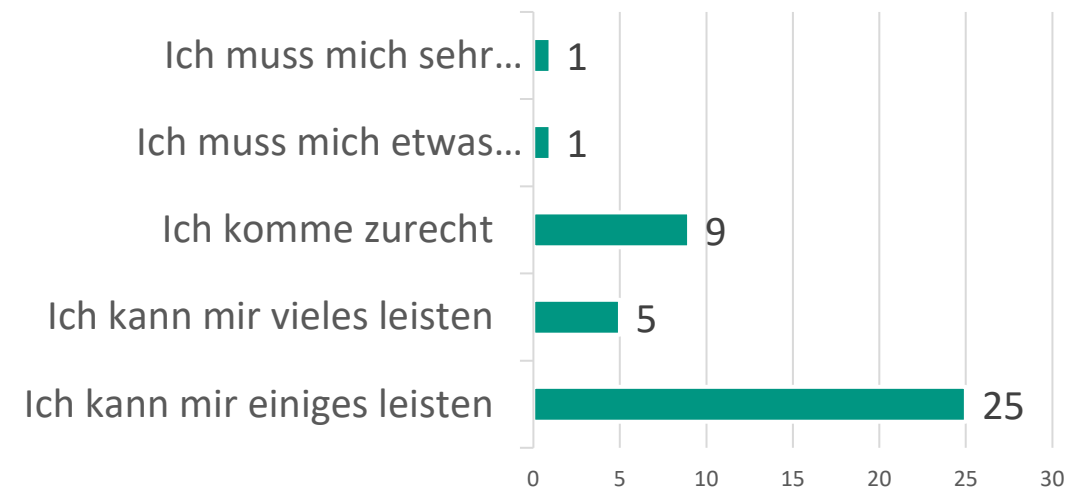


41 Teilnehmende: 23 Männer, 18 Frauen

Bildungsstand

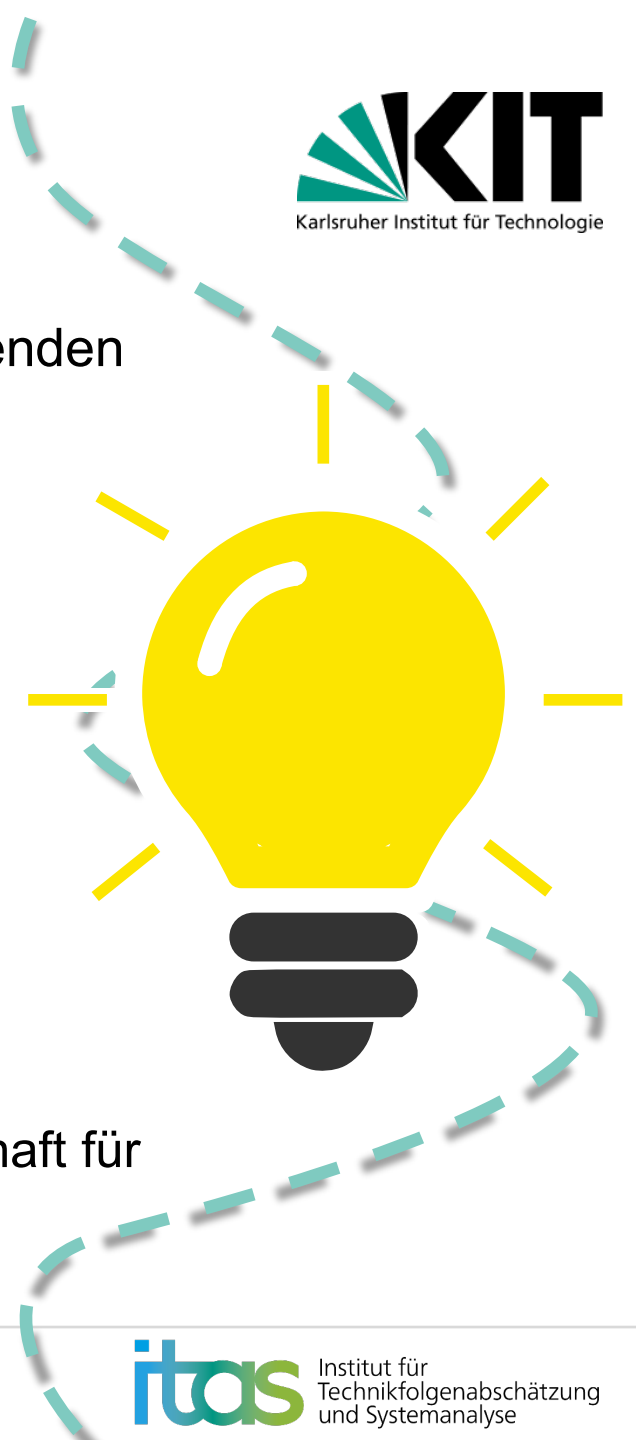


Finanzielle Lage



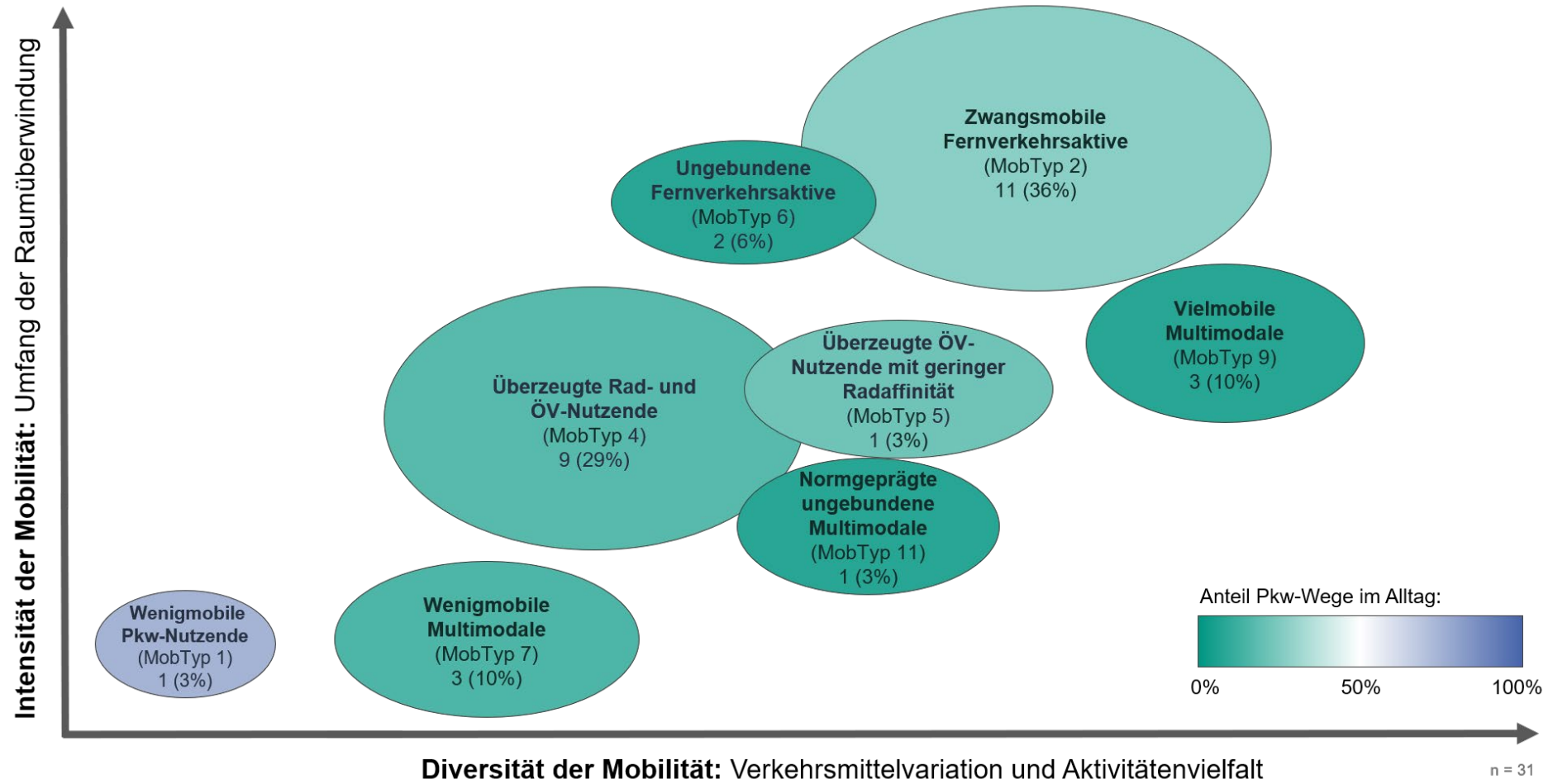
Ergebnisse

- Interesse an Experiment vor allem bei multimodalen Verkehrsteilnehmenden
- Wahrgenommener Parkdruck entspricht nicht den Erfahrungen
- Verhaltensdynamiken:
 - Teilweise Mehrnutzung des Pkw durch sicheren Parkplatz
 - Teilweise flexiblere Tagesgestaltung
- Tiefgarage gibt Gefühl von Sicherheit/ Entspannung:
 - Diebstahl, Vandalismus, Witterung
 - Planungssicherheit
- Nutzungsbereitschaft:
 - Zusammenhang zw. Nutzung der TG und Abstelldauer
 - Wenig-Nutzende: höhere Bereitschaft für Entfernung, weniger Bereitschaft für Kostenübernahme



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Typisches mobilitätsverhalten der Teilnehmenden



Die Karlsruher Südstadt

- Innenstadt-nahes Wohnviertel, dichte Blockrandbebauung
- Sozio-demographisch heterogene Bevölkerung
- Sehr gute Anbindung an den Hbf, Nahverkehr, Autobahnzubringer
- Hoher wahrgenommener Parkdruck



© Harald Kucharek



© LMZ-BW / Andrea Rachele



© Thomas Riedel