Stadt
Heidelberg

Drucksache:
0252/2026/BV

Datum:
08.10.2026

Federführung:
Dezernat III, Amt für Mobilität

Beteiligung:

Betreff:

Parkraumbewirtschaftung in der Bahnstadt
- Ergebnisse der Evaluation
- Änderung der Parkgebührensatzung

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Bahnstadt	14.10.2026	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	21.10.2026	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	04.11.2026	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Gemeinderat	18.11.2026	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Bezirksbeirat Bahnstadt, der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität sowie der Haupt- und Finanzausschuss empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

1. *Der Gemeinderat nimmt die Ergebnisse der Evaluation zur Kenntnis (Anlagen 01-02).*
2. *Der Gemeinderat beschließt die als Anlage 03 beigefügte „3. Satzung zur Änderung der Parkgebührensatzung“*

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
einmalige Kosten Ergebnishaushalt: Umsetzung der Tarifanpassung an den Gebührenautomaten	10.000
Einnahmen:	
laufende Einnahmen Ergebnishaushalt: geschätzte Einnahmen aus Parkscheinverkäufen (Schätzung aus 0199/2025/BV wird aufrechterhalten, da mit bisherigen Gebühren deutlich übertroffen)	272.000
Finanzierung:	
Deckung über den Teilhaushalt 81	10.000
Folgekosten:	
keine	

Zusammenfassung der Begründung:

Die Evaluation der Parkraumbewirtschaftung umfasst die Auswertung statistischer Datensätze, die Befragung einer repräsentativen Bewohnerstichprobe, von Beschäftigen und Besuchern/Kunden in der Bahnstadt sowie leitfadengestützte Interviews mit Betrieben, die ihr Interesse freiwillig bekundet haben, und ausgewählten Stakeholdergruppen. Auf dieser Basis sind die Parkgebühren grundlegend angepasst worden.

Begründung:

Ausgangslage

Die Parkraumbewirtschaftung in der Bahnstadt wurde mit Beschlussvorlage 0199/2025/BV am 18. August 2025 grundlegend erweitert. Die Wirksamkeit dieser Maßnahme wurde nun im Rahmen einer Evaluation im Juli 2026 überprüft (siehe auch 0017/2026/KV).

Zum Evaluationszeitpunkt gelten in der Bahnstadt folgende Regelungen:

- Flächendeckende und zeitlich unbegrenzte Bewirtschaftung innerhalb der Parkzone
- Ticketoptionen: 30-Tage-Ticket für 150 EUR, 24-Stunden-Ticket für 15 EUR und Kurzzeitparktarife für 1 EUR je 20 Minuten bis 4 Stunden
- Eine Brötchentaste ermöglicht kostenloses Parken bis 20 Minuten
- Die Parkscheine werden an Automaten und digital angeboten. Das 30-Tage-Ticket ist nur digital erhältlich.

<u>Ziel und Umfang der Evaluation</u>

Die Evaluation sollte zum einen überprüfen, ob die mit der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung angestrebten Ziele erreicht wurden (vergleiche 0017/2026/KV). Gleichzeitig sollte sie Hinweise für eine Nachsteuerung liefern. Hierzu wurden folgende Untersuchungen durchgeführt: Eine Erhebung quantitativer Indikatoren (Anlage 01), sozialwissenschaftliche Befragung von Bewohnenden (repräsentativ), Mitarbeitenden und Gästen in der Bahnstadt (Anlage 02) und leitfadengestützte Interviews mit 15 Betrieben in der Bahnstadt, die ihr Interesse freiwillig bekundet haben, sowie ausgewählten Stakeholdergruppen (Kitas, ambulante Pflegedienste, Kreishandwerkerschaft, Paketdienstleister, Behindertenbeauftragte).

Die Einführung einer Bewohnerparkregelung war kein Gegenstand der Evaluation, da sie rechtlich in der Bahnstadt nicht möglich ist. Die Straßenverkehrsordnung (StVO) sieht die Möglichkeit zur Einführung von Bewohnerparken nur bei einem erheblichen oder drohend erheblichen Parkraummangel oder auf Grundlage eines städtebaulich-verkehrsplanerischen Konzepts vor, was beides in der Bahnstadt nicht vorliegt. Anders als andere Stadtteile wurde sie von Beginn an mit einer hohen Anzahl privater Tiefgaragenstellplätze konzipiert und öffentliche Parkhäuser sind zusätzlich vorhanden. Das städtebauliche Konzept sieht ausdrücklich vor, dass Dauerparken und Bewohnerparken in der Bahnstadt grundsätzlich nicht im öffentlichen Straßenraum, sondern auf privaten Flächen bzw. in Parkhäusern stattfinden sollen.

Ergebnis

Die Evaluation zeigt, dass die quantitativen Erwartungen teilweise deutlich übertroffen wurden. Durch die Parkraumbewirtschaftung stehen deutlich mehr freie Stellplätze zur Verfügung und das sicherheitsrelevante Falschparken ist praktisch kein Problem mehr. Außerdem wurden mit etwa 513.000 EUR in 10 Monaten deutlich mehr Einnahmen als die erwarteten 272.000 EUR pro Jahr generiert. Die Auslastung in den öffentlichen/halböffentlichen Parkhäusern hat sich etwas erhöht, wenngleich noch deutliche freie Kapazitäten bestehen.

Weitere Indikatoren wie rückläufige Unfallzahlen und nicht weiterwachsender PKW-Besitz sind begrenzt aussagefähig, weisen aber in der Tendenz einen positiven Trend aus (und bestätigen die Umfrageergebnisse).

Aus der Umfrage wird deutlich, dass die Bewirtschaftung eine Lenkungswirkung hin zu Langzeitparken in den privaten Tiefgaragen und Parkhäusern und zur Förderung der nachhaltigen Mobilität erreicht hat. Gleichzeitig geben die Befragungen auch Anhaltspunkte für deutlichen Nachsteuerungsbedarf hinsichtlich der Funktionalität des Stadtteils:

- Die Gebührenhöhe des 30-Tage-Tickets liegt außerhalb des subjektiven Akzeptanzbereichs der Befragten.
- Nach Einschätzung der Befragten haben sich private Besuche bei den Bewohnern verändert: Es würden andere Verkehrsmittel genutzt werden und die Besuche fänden insgesamt seltener statt.
- Zur Gebührenvermeidung findet eine (nicht gewünschte) Verdrängung des Parkens in andere Stadtteile statt.
- Die Bewirtschaftungsregeln würden trotz Vergrößerung der Beschilderung von einem Teil der Besuchenden nicht wahrgenommen werden.

Die Auskünfte der Betriebe und Stakeholder unterstützen in vielerlei Hinsicht die Ergebnisse der statistischen Auswertungen sowie der Befragung von Mitarbeitenden und Gästen. Hier reicht die Bewertung der Auswirkungen der Parkraumbewirtschaftung insgesamt ebenfalls von positiv über neutral bzw. keine Betroffenheit bis negativ. Die Ergebnisse sind räumlich nicht einheitlich. Das Einzelhandelszentrum Westarkaden ist von der Parkraumbewirtschaftung aufgrund des dazugehörigen Parkhauses kaum berührt. Weitere Betriebe geben an, auf Kundschaft, die mit dem Auto anreisen, angewiesen zu sein, wobei sie sich bei hoher Konkurrenz aufgrund der Parkgebühren im Verhältnis zu anderen Heidelberger Stadtteilen im Nachteil sehen. Wichtiger Punkt für viele Betriebe und Kitas ist zudem das Mitarbeiterparken, da der Selbsteinschätzung nach und gemäß Umfrage unter den Mitarbeitenden viele von außerhalb kommen.

Zusammenfassend wurden die angestrebten quantitativen Ziele insgesamt übertroffen. Die Verwaltung schlägt daher vor, die bestehenden Spielräume zu nutzen, um das Konzept besser an die beschriebenen Bedürfnisse der Nutzenden anzupassen sowie die Funktionalität und Lebendigkeit der Bahnstadt zu unterstützen, ohne jedoch dabei die gewünschte Lenkungswirkung zu beeinträchtigen.

Einordnung aus Sicht der Verwaltung

Wo Veränderungen umgesetzt werden, sind Menschen in ihren Alltagsroutinen und -abläufen betroffen. Eine negative Reaktion in Befragungen ist deswegen bis zu einer Eingewöhnung nicht unüblich. Der damit verbundenen Aufgabe, den Transformationsprozess verantwortungsvoll zu begleiten, ist sich die Stadtverwaltung bewusst. Beispielsweise wurde die Einführung mit einer dreiwöchigen Kontroll- und Hinweisphase ohne scharfe Kontrollen begleitet und auch notwendige Anpassungen (Erweiterung Kurzzeitparken auf vier Stunden sowie digitale Brötchentaste) vorgenommen. Die Evaluation und darauf basierende Anpassungen führen den Prozess fort.

Die in den Befragungen zurückgemeldeten subjektiven Eindrücke zum Befragungszeitpunkt sind nicht immer mit objektiven Daten deckungsgleich. So liegen zum Beispiel die Einschätzungen der Bewohnenden zur Veränderung der Häufigkeit ihres Besuchs mit der Selbsteinschätzung der Privatbesuchenden teilweise auseinander. Ebenso wird ein quantitativ ausreichendes Stellplatzangebot teilweise als nicht verfügbar wahrgenommen, wenn die Parkgebühr über der Zahlungsbereitschaft liegt. Einige Befragten geben an, dass zur Aufenthaltsqualität auch ein preiswerter Stellplatz gehöre, während dies fachlich mit einer ansprechenden Gestaltung des öffentlichen Raums verbunden wird.

In den leitfadengestützten Interviews wird von den Betrieben selbst angemerkt, dass mehrere negative Faktoren zusammenwirken, von denen die aktuelle Parkraumbewirtschaftung teilweise lediglich einer sei.

Ferner ist zu berücksichtigen, dass alle nach Landesbauordnung benötigten Stellplätze errichtet und in Summe über den öffentlichen und privaten Raum ein im Vergleich zu anderen Stadtteilen sehr hohes Stellplatzangebot in der Bahnstadt besteht. In der Praxis sind jedoch die für eine Einheit geschaffenen Stellplätze nicht immer auch dieser zugeordnet bzw. werden nicht von dieser genutzt. Dies erfolgt in individuellen Entscheidungen der Vermieter oder Mieter bzw. Verkäufer oder Käufer.

Resultierende Anpassungen

Die Stadt Heidelberg hat die Erkenntnisse aus der Evaluation zum Anlass genommen, die Gebühren anzupassen, um den Belangen der Nutzer entgegenzukommen sowie die Funktionalität und Lebendigkeit der Bahnstadt zu unterstützen. Auf der Basis, dass Erwartungen hinsichtlich Lenkungswirkung, Parkraumauslastung und Einnahmeentwicklung übertroffen wurden, besteht Spielraum, die Gebühren anzupassen, ohne die Ziele aufzugeben. Deswegen schlägt die Verwaltung folgende Anpassungen vor:

- Der Preis für das 30-Tage-Ticket wird von 150 EUR auf 120 EUR gesenkt.

- Einerseits berücksichtigt die deutliche Reduzierung der Gebühren die Akzeptanz der Befragten (der Akzeptanzbereich hierfür liegt bei 60-90 EUR). Andererseits orientiert sich die Gebühr weiterhin leicht oberhalb der Kosten eines Dauerstellplatzes in den öffentlichen Parkhäusern, um die Erfolge bei der lenkenden Wirkung des Langzeitparkens in private Stellplatzanlagen und Parkhäuser beizubehalten.

- Der Preis für das 24-Stunden-Ticket wird von 15 EUR auf 9 EUR gesenkt.

- Mit der Anpassung soll insbesondere der Rückmeldung Rechnung getragen werden, dass die Parkraumbewirtschaftung die Attraktivität des Stadtteils für private Besuche reduziere. Zudem hat die Evaluation die hohe Bedeutung des 24-Stunden-Tickets, auch im Vergleich zum 30-Tages-Ticket, hervorgehoben. Gleichzeitig bleibt das Ziel bestehen, Langzeitparkvorgänge vorrangig nicht im öffentlichen Raum abzuwickeln, sondern diesen für Kurzzeitparken, insbesondere Kundschaft des Einzelhandels, der Kultur und Gastronomie sowie weitere kurzzeitige Erledigungen vorzuhalten. Die Befragung ergab, dass diese Nutzungen überwiegend mit einer Aufenthaltsdauer von bis zu drei Stunden erfolgen, sodass sie über die Preisstaffelung weiterhin zu bevorzugen sind. Dies wird auch mit der Preisgrenze bei 9 EUR (3 Stunden) reflektiert.

- Für das Abend- und Sonntagsparken wird ein vergünstigter Tarif von 5 EUR werktags von 18 bis 6:59 Uhr sowie ganztags am Sonntag und an Feiertagen angeboten. Hiermit soll unter Berücksichtigung der Ziele die Funktionalität und Lebendigkeit des Stadtteils unterstützt werden, indem privater Besuch und Kundschaft für beispielsweise Gastronomie und Veranstaltungen zu verkehrsarmen Zeiten erleichtert werden.

- Das kostenfreie Parken (bisher „Brötchentaste", zukünftig „Einkaufstaste") wird auf 60 Minuten ausgeweitet. Aus der Befragung der Besucherinnen und Besucher konnte ermittelt werden, dass nur fünf Prozent der Einkaufsaufenthalte in 20 Minuten erledigt werden und etwas mehr als jeder zweite Einkaufsaufenthalt bis zu 60 Minuten dauert. Dies deckt sich mit Aussagen der interviewten Betriebe, dass die aktuellen 20 Minuten (selbst oft zum Brötchen holen) zu kurz sind. Gleichzeitig entstehen durch die hohe Zielerreichung Handlungsspielräume, die es der Stadt ermöglichen, die Funktionalität und Lebendigkeit des Stadtteils zu unterstützen. Entlastungen für die Kundschaft stärken das Gewerbe, welches durch belebte Erdgeschossflächen zur Aufenthaltsqualität des Stadtteils beiträgt.

Bei unverändertem Parkverhalten würden mit den beschriebenen Anpassungen Einnahmen von rd. 272.000 EUR pro Jahr generiert. Aufgrund der Gebührenreduzierung des 30-Tage- und 24-Stunden-Tickets sowie der Einführung des vergünstigten Abend- und Sonntagstarifs ist jedoch eine höhere Nachfrage mit folglich höheren Einnahmen anzunehmen.

Die resultierende Parkgebührensatzung ist in Anlage 03 enthalten.

Die Änderung der Parkgebührensatzung erhält ab dem 15.12.2026 Gültigkeit.

Ausblick

Für weitere konkrete Themen in der Bahnstadt werden derzeit noch Lösungen erarbeitet. Dies betrifft die Verfügbarkeit von Dauerstellplätzen in Parkhäusern und die Sichtbarkeit der Beschilderung. Mit der Eröffnung des privat betriebenen Parkhauses SkyHub im Herbst 2026 wird das Stellplatzangebot im Stadtteil weiter erhöht, dabei werden auch zusätzliche Dauerstellplätze angeboten. In den Ausgangsdrucksachen zur Erweiterung und Evaluation der Parkraumbewirtschaftung Bahnstadt wurde eine zweite Evaluationsrunde nach Eröffnung von SkyHub in Aussicht gestellt. Aus Personal- und Kostengründen behält sich die Verwaltung vor, auf diese zu verzichten. Es ist weiterhin geplant, Sonderparkformen (Ladebereiche, Behindertenstellplätze) in den Stichstraßen des Langen Angers einzurichten, um den Parksuchverkehr hier herauszuhalten.

gezeichnet
Raoul Schmidt-Lamontain

Anlage (n) zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung:
01	Erhebung quantitativer Indikatoren
02	Sozialwissenschaftliche Befragung von Bewohnenden (repräsentativ), Mitarbeitenden und Gästen in der Bahnstadt
03	3. Satzung zur Änderung der Parkgebührensatzung
04	Sachantrag der AFD Fraktion vom 20.10.2026
05	Sachantrag der Fraktion Die Heidelberger vom 21.10.2026