

# Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:  
VI/61

Verantwortliche/r:  
Amt f. Stadtentwicklung und Stadtplanung

Vorlagennummer:  
613/128/2017

## Verkehrsentwicklungsplan Erlangen: Maßnahmen für ein Parkraumkonzept Innenstadt

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	27.06.2017	Ö	Empfehlung	vertagt
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	27.06.2017	Ö	Beschluss	vertagt
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	18.07.2017	Ö	Empfehlung	verwiesen
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	18.07.2017	Ö	Beschluss	verwiesen
Stadtrat	27.07.2017	Ö	Beschluss	mehrheitlich angenommen

### Beteiligte Dienststellen

Amt 32

#### I. Antrag

Die Verwaltung wird beauftragt, die in der Sachverhaltsdarstellung vorgeschlagenen Maßnahmen für ein Parkraumkonzept Innenstadt zu konkretisieren und dem Ausschuss erneut vorzulegen.

#### II. Begründung

##### 1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit Mitteilung zur Kenntnis 613/125/2017 wird der aktuelle Bearbeitungsstand des Verkehrsentwicklungsplanes dargestellt. Darin beinhaltet ist eine ausführliche Auflistung der Ergebnisse der Parkraumanalyse in der Innenstadt. Basierend auf diesen Ergebnissen haben die beauftragten Gutachterbüros in Zusammenarbeit mit der Verwaltung ein Maßnahmenpaket für ein Parkraumkonzept Innenstadt entworfen. Dieses wird nachfolgend dargestellt und mit den Haupt- und Teilzielen des Verkehrsentwicklungsplanes verknüpft.

##### 2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Basierend auf den Erkenntnissen aus der Parkraumanalyse wurden von den beauftragten Gutachtern Konzeptbausteine entwickelt, die Maßnahmen für ein verbessertes Parkraumkonzept beinhalten. Diese Konzeptbausteine enthalten konkrete Ansätze für ein zu modifizierendes Parkraummanagement und damit zur Verbesserung des Verkehrsablaufes und Reduzierung der Belastung des Straßennetzes im Innenstadtbereich. Das Parkraumkonzept ist als Bestandteil des innerstädtischen Verkehrskonzeptes zu betrachten, das im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes erarbeitet wird.

Die gutachterlichen Vorschläge wurden von der Verwaltung geprüft und als Maßnahmenpaket für ein ganzheitliches Parkraumkonzept weiterentwickelt. Die beschlossenen Haupt- und Teilziele des Zielekorridors wurden hierbei als wesentliche Leitelemente berücksichtigt. Neben den Haupt- und Teilzielen des Zielekorridors soll mit dem Parkraumkonzept angestrebt werden, dass der Parkraum in der Innenstadt von den dortigen Bewohnern und kurz parkenden Kunden des Einzelhandels genutzt wird. Langzeitparker (Berufspendler, Studierende etc.) sollen vermehrt die Auffangparkplätze in den Randbereichen zur Innenstadt nutzen.

Die Maßnahmen, die dem Beschluss für die Konkretisierung des Parkraumkonzeptes zugrunde gelegt wurden, werden nachfolgend aufgeführt:

### **Einführung von Lieferverkehrszonen an ausgewählten Standorten im Bereich von derzeitigen Kfz-Stellplätzen**

Die Analyse des Ruhenden Verkehrs und des Lieferverkehrs hat ergeben, dass die Abläufe im Lieferverkehr im Innenstadtbereich durch die häufigen widerrechtlichen Halte- und Parkvorgänge in Halteverbotsbereichen eine umfangreiche Beeinträchtigung des Verkehrsablaufes sowie eine Verkehrsgefährdung darstellen. Der Busverkehr ist von diesen Beeinträchtigungen in besonderem Ausmaß mit teils erheblichen Fahrtzeitverlängerungen betroffen. Daher sollen **Lieferverkehrszonen** an ausgewählten Standorten im Bereich von derzeitigen Kfz-Stellplätzen eingeführt werden. Ein verbesserter Ablauf im Busverkehr sowie eine Erhöhung der Verkehrssicherheit können damit für alle Verkehrsarten erreicht werden. Die Umsetzung soll durch Prüfung der betroffenen Straßenabschnitte mit entsprechender Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgen.

### **Parkplatzergänzungen in Form von Auffangparkplätzen im Randbereich der Innenstadt mit geeignetem ÖV-Angebot (P&R) oder in fußläufiger Entfernung zu den wesentlichen Zielen ggf. in Verbindung mit ÖV-Kombitickets**

In den Teilbereichen der Innenstadt ist das Stellplatzangebot äußerst heterogen ausgeprägt. Damit einher geht eine deutliche räumliche Differenzierung des Parkdrucks und der Parkraumauslastung in den Teilbereichen der Innenstadt. Ein Defizit im Stellplatzangebot besteht in der nördlichen und östlichen Innenstadt, also insbesondere im direkten Umfeld des Universitätsklinikums. Erhöhter Parkdruck und erhöhte Parksuchverkehr in diesem Bereich sind die Folge. Demgemäß sollen in diesen Bereichen Standorte für zusätzliche Parkierungseinrichtungen geprüft werden. Eine Verknüpfung mit dem ÖV (P+R) und entsprechenden Kombitickets (Parkticket inkl. ÖV-Nutzung) wird in diesem Zusammenhang untersucht.

### **Stärkung des Großparkplatzes als Auffangparkplatz**

Der Großparkplatz stellt einen wesentlichen Anteil des Parkraumes für die Erlanger Innenstadt zur Verfügung. Aufgrund dessen verkehrsgünstiger Lage mit guter Anbindung an die Autobahn A73 bietet es sich an, die Parkierungseinrichtungen dort zu verdichten, um in der Innenstadt Entlastungen auch durch Entfall von Stellplätzen (z. B. Gehwegparken) bewirken zu können. Die Schaffung von attraktiven und umwegfreien fußläufigen Verbindungen in die Innenstadt muss in diesem Kontext gewährleistet werden. Eine Konzentration der Stellplätze auf dem Großparkplatz in der Fläche durch Schaffung einer mehrstöckigen Parkierungseinrichtung erscheint zielführend. Damit könnte das flächenhafte Parken auf dem Großparkplatz reduziert werden, so dass Potenziale für anderweitige, höherwertige Nutzungen frei werden.

### **Entzerrung der Parkraumsituation durch Anhebung der Parktarife mit kurzen Parkdauern in räumlicher Differenzierung unter Berücksichtigung der Nutzergruppen und des Stellplatzangebotes im jeweiligen Umfeld**

Die tariflichen Regelungen und Parkdauern in den Parkraumbewirtschaftungszonen unterscheiden sich derzeit kaum. Eine Steuerung des Parkverhaltens über monetäre Anreize in Form der Tarife ist daher derzeit nicht möglich. Auch sind Kurzzeitparkzonen in neuralgischen Bereichen nicht ausreichend vorhanden. Hinzu kommt die Erkenntnis aus der Parkraumanalyse, dass die Oberflächenstellplätze im öffentlichen Raum günstiger sind als in den Parkhäusern. Freie Stellplatzkapazitäten in Parkhäusern und gleichzeitig hoher Parkdruck bei Oberflächenstellplätzen mit Parksuchverkehr sind die negative Konsequenz.

Die räumliche Differenzierung der Parkregelungen im Innenstadtbereich mit angepassten Parktarifen stellt ein wesentliches Instrument einer wirksamen Parkraumbewirtschaftung dar. Demzufolge soll hierzu ein Tarifkonzept erarbeitet werden, das den Anforderungen der Nutzergruppen in der Innenstadt entspricht und ein Steuerungselement für das Parkverhalten ermöglicht. Hiermit sind auch punktuelle Erhöhungen der derzeit im Vergleich mit anderen Städten niedrigen Parktarife mit der Prämisse verbunden, dass die Parktarife umso höher sein sollen, je stärker sich der Parkdruck darstellt. Die Schaffung von Auffangparkplätzen soll hierzu als Kompensation dienen. Die freien Kapazitäten in den Parkhäusern sollen durch Anpassung der

Tarife beim Oberflächenparken in Kombination mit einem verbesserten Parkleitsystem stärker genutzt werden.

### **Aufhebung der Aufparkregelungen auf Gehwegen mit weniger als 1,8 m Restbreite und hohem Fußverkehrsaufkommen. Kompensation des Entfalls der Stellplätze auf Gehwegen mit Auffangparkplätzen**

Im Rahmen der Untersuchungen zum Parkraum in der Innenstadt wurde ein hoher Anteil an Stellplätzen auf Gehwegen identifiziert (vgl. 613/118/2017). Die Zulassung des Aufparkens auf Gehwegen, die die Straßenverkehrsordnung erlaubt, ist fragwürdig, da Gehwege qua deren Bezeichnung zum Gehen zur Verfügung stehen sollen. Das Parken auf Gehwegen, das in Erlangen teils rechtlich zulässig und häufig widerrechtlich zu beobachten ist, stellt zudem eine Ungleichberechtigung der Verkehrsarten mit Benachteiligung des Fußverkehrs dar. Eine Konsequenz daraus ist die verminderte Aufenthaltsqualität für Fußgänger in diesen Bereichen und damit verbundene Nachteile für die fußläufige Erreichbarkeit von Wohngebäuden, Einzelhandelsgeschäften und sonstigen Einrichtungen.

Im Rahmen des Parkraumkonzeptes soll daher angestrebt werden, dass bestehende Aufparkregelungen auf Gehwegen bei verbleibenden Restbreiten von weniger als 1,8 m aufgehoben werden (vgl. Anlage 3: Protokollvermerk zu MzK 613/118/2017: Bestandserfassung der Aufparkregelungen auf Gehwegen im Innenstadtbereich). Eine nähere Überprüfung dieser Bereiche soll nach erfolgtem Beschluss durchgeführt werden.

#### **Fazit**

Die detaillierte Analyse des Parkraums in der Innenstadt hat ergeben, dass das bestehende Parkraumangebot und -management in der Erlanger Innenstadt deutliche Mängel aufweist und aktuellen Anforderungen angepasst werden muss. Zu berücksichtigen sind hierbei die spezifischen Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzergruppen (Bewohner, Klinikpatienten, Einzelhandel etc.) und der Verkehrsarten des Umweltverbundes. Aus diesem Grund wurden die oben vorgeschlagenen Maßnahmen für ein Parkraumkonzept in Anlage 1 tabellarisch dargestellt und mit den beschlossenen Haupt- und Teilzielen des Verkehrsentwicklungsplanes (vgl. Anlage 2) abgeglichen.

Es wird darauf hingewiesen, dass das oben beschriebene und in Anlage 1 tabellarisch dargestellte Maßnahmenpaket seine volle Wirksamkeit in dessen Gesamtheit entfaltet. Das Konzept ist daher als Maßnahmenbündel zu verstehen.

### **3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Zur Verbesserung der Situation im Ruhenden Verkehr in der Erlanger Innenstadt wird das vorgestellte Maßnahmenpaket als grundlegende Voraussetzung erachtet. Mit einem entsprechenden Beschluss wird die Verwaltung die Einzelmaßnahmen weiter konkretisieren, um ein Parkraumkonzept gemäß den Zielen des Verkehrsentwicklungsplanes umzusetzen.

### **4. Ressourcen**

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

#### **Haushaltsmittel**

- werden derzeit nicht benötigt
- sind vorhanden auf IvP-Nr.  
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden

**Anlagen:**

**Anlage 1:** Maßnahmenpaket für das Parkraumkonzept Innenstadt im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes Erlangen

**Anlage 2:** Zielekorridor des Verkehrsentwicklungsplanes Erlangen mit Haupt- und Teilzielen (Stand 23.07.16)

**Anlage 3:** Protokollvermerk zu MzK Bestandserfassung der Aufparkregelungen auf Gehwegen im Innenstadtbereich

**III. Abstimmung**

Beratung im Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77 am 27.06.2017

**Protokollvermerk:**

Die Verwaltung empfiehlt diesen Tagesordnungspunkt als Einbringung zu behandeln und in den nächsten UVPA zu vertagen. Hierüber besteht Einvernehmen.

**Ergebnis/Beschluss:**

vertagt

Dr. Janik  
Vorsitzende/r

Schriefer  
Schriftführer/in

Beratung im Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat am 27.06.2017

**Protokollvermerk:**

Die Verwaltung empfiehlt diesen Tagesordnungspunkt als Einbringung zu behandeln und in den nächsten UVPA zu vertagen. Hierüber besteht Einvernehmen.

**Ergebnis/Beschluss:**

vertagt

Dr. Janik  
Vorsitzende/r

Schriefer  
Schriftführer/in

Beratung im Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77 am 18.07.2017

**Protokollvermerk:**

Dieser Tagesordnungspunkt wird in den Stadtrat verwiesen.

Dr. Janik  
Vorsitzende/r

Strobel  
Schriftführer/in

**Protokollvermerk:**

Dieser Tagesordnungspunkt wird in den Stadtrat verwiesen.

Dr. Janik  
Vorsitzende/r

Strobel  
Schriftführer/in

**Protokollvermerk:**

Die CSU-Fraktion beantragt, folgenden Absatz aus dem Sachbericht zu streichen:

**Aufhebung der Aufparkregelungen auf Gehwegen mit weniger als 1,8 m Restbreite und hohem Fußverkehrsaufkommen. Kompensation des Entfalls der Stellplätze auf Gehwegen mit Auffangparkplätzen**

Im Rahmen der Untersuchungen zum Parkraum in der Innenstadt wurde ein hoher Anteil an Stellplätzen auf Gehwegen identifiziert (vgl. 613/118/2017). Die Zulassung des Aufparkens auf Gehwegen, die die Straßenverkehrsordnung erlaubt, ist fragwürdig, da Gehwege qua deren Bezeichnung zum Gehen zur Verfügung stehen sollen. Das Parken auf Gehwegen, das in Erlangen teils rechtlich zulässig und häufig widerrechtlich zu beobachten ist, stellt zudem eine Ungleichberechtigung der Verkehrsarten mit Benachteiligung des Fußverkehrs dar. Eine Konsequenz daraus ist die verminderte Aufenthaltsqualität für Fußgänger in diesen Bereichen und damit verbundene Nachteile für die fußläufige Erreichbarkeit von Wohngebäuden, Einzelhandelsgeschäften und sonstigen Einrichtungen.

Im Rahmen des Parkraumkonzeptes soll daher angestrebt werden, dass bestehende Aufparkregelungen auf Gehwegen bei verbleibenden Restbreiten von weniger als 1,8 m aufgehoben werden (vgl. Anlage 3: Protokollvermerk zu MzK 613/118/2017: Bestandserfassung der Aufparkregelungen auf Gehwegen im Innenstadtbereich). Eine nähere Überprüfung dieser Bereiche soll nach erfolgtem Beschluss durchgeführt werden.

Der Antrag auf Streichung dieses Absatzes wird mit 14 gegen 30 Stimmen **abgelehnt**.

**Ergebnis/Beschluss:**

Die Verwaltung wird beauftragt, die in der Sachverhaltsdarstellung vorgeschlagenen Maßnahmen für ein Parkraumkonzept Innenstadt zu konkretisieren und dem Ausschuss erneut vorzulegen.

mit 28 gegen 16 Stimmen

Dr. Janik  
Vorsitzende/r

Friedel  
Schriftführer/in

- IV. Beschlusskontrolle
- V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
- VI. Zum Vorgang