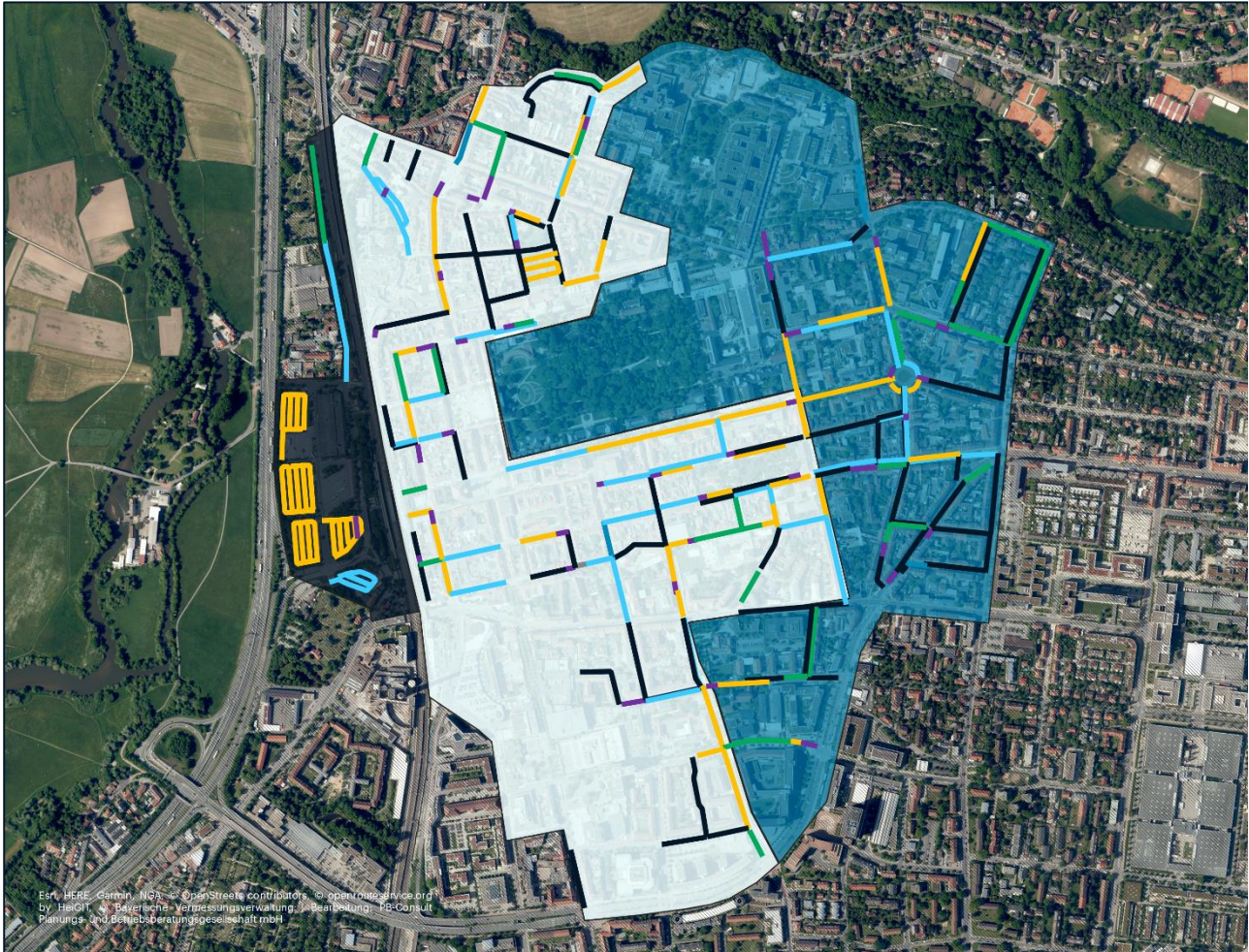


Parkraumkonzept Erlangen Innenstadt

411-134-A/La

Datum: 24.06.22



Auftraggeber

Stadt Erlangen
Rathausplatz 1
91052 Erlangen

Auftragnehmer

PB Consult GmbH
Rothenburger Straße 5
904443 Nürnberg

PB Consult
Planungs- und Betriebsberatungsgesellschaft mbH
Rothenburger Str. 5
90443 Nürnberg
Telefon: +49-911 32239-0
Telefax: +49-911 32239-10
www.pbconsult.de
info@pbconsult.de

Weitergabe an Dritte

Alle von der PB CONSULT GmbH zur Verfügung gestellten Unterlagen (Berichte, Pläne, Tabellen etc.) oder Teile daraus dürfen vom Auftraggeber und Projektbeteiligten nur zum projektrelevanten Gebrauch verwendet werden. PB CONSULT GmbH bittet bei Veröffentlichungen vorab informiert zu werden, um entsprechend auf Rückfragen Dritter reagieren zu können. Die Weitergabe an Dritte – ohne konkreten Projektbezug – bedarf einer gesonderten Zustimmung der PB CONSULT.

*Alle Hintergrundkarten stammen aus OpenStreetMap und stehen unter der Open Data Commons Open Database Lizenz (ODbL).

1.	Aufgabenstellung	4
2.	Grundlagenermittlung	5
2.1.	Analyse der Erhebung.....	6
2.2.	Ergebnisse der Parkraumerhebung.....	7
3.	Zielstellung	13
4.	Prozess	15
5.	Parkraumkonzept.....	17
5.1.	Parkraumzonierung.....	17
5.2.	Parkraumbewirtschaftung.....	20
5.2.1.	Grund einer Parkraumbewirtschaftung	20
5.2.2.	Empfehlung Tarifierpassung Innenstadt Erlangen	23
5.2.3.	Empfehlung Bewirtschaftungsarten Erlanger Innenstadt	24
5.3.	Ladezonen	26
5.4.	Gehwegparken.....	28
5.5.	Pilotprojekt	30
6.	Fazit	32
7.	Verzeichnisse	34

1. Aufgabenstellung

„Die Stadt Erlangen hat im Rahmen der Erstellung des Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplanes (VEP) zusammen mit den beauftragten Gutachterbüros ein Parkraumkonzept für die Erlanger Innenstadt erarbeitet. Der gesamte Prozess wurde vom Forum Verkehrsentwicklungsplan (zukünftig Forum Mobilität) mit der Öffentlichkeit in mehreren Sitzungen begleitet. Basierend auf den Ergebnissen der umfangreichen Parkraumanalyse wurden Konzeptbausteine entwickelt, die Maßnahmen für ein verbessertes Parkraummanagement und damit die Reduzierung der Belastungen des Straßennetzes in der Erlanger Innenstadt beinhalten.

Am 21.07.2020 wurde in der Sitzung des Umwelt-, Verkehrs-, und Planungsausschusses beschlossen, die im VEP entwickelten Strategien und Maßnahmenansätze in einem kleinräumigen Parkraumkonzept für die Erlanger Innenstadt zu konkretisieren und in die Umsetzung zu bringen. Hauptuntersuchungsgegenstand dieses Konzeptes soll die Anpassung der Tarifzonen und Vereinheitlichung der Parkraumsituation in der Innenstadt sein. Mit der Neuordnung der Tarifzonen für den ruhenden Verkehr, gekoppelt mit einer Anpassung der preislichen und zeitlichen Regelungen für das Parken, soll das Parkraumkonzept, je nach räumlicher Situation in der Innenstadt, den Anforderungen einzelner Nutzergruppen, wie Bewohner, Beschäftigte oder Kunden des Einzelhandels besser gerecht werden. Dabei soll der VEP als Arbeitsgrundlage für die kleinräumige Ausarbeitung und Konkretisierung des Konzeptes dienen.“

Gemeinsam mit der Stadt Erlangen wurde folgendes Vorgehen für die Durchführung der Untersuchung festgelegt:



Abbildung 1: Vorgehen Erstellung Parkraumkonzept für die Innenstadt Erlangen

2. Grundlagenermittlung

Nach dem Auftakttermin wurden die von der Stadt zur Verfügung gestellten Bestandsdaten gesichtet, ausgewertet und georeferenziert.

Übergebene und geprüfte Unterlagen

Präsentation Ruhender Verkehr VEP Erlangen (Werkstattbericht)
Präsentation VEP Forum SSP Consult (Meilenstein F im VEP Prozess)
Präsentation Forum VEP (Parkraumkonzept Innenstadtbereich)
Präsentation Parkraumkonzept (Maßnahmen)
VEP – Meilenstein F Teil D

Stand

März 2016
Juli 2016
Oktober 2016
Juli 2017
Dezember 2018

In der Untersuchung zum ruhenden Verkehr konnte festgestellt werden, dass im Vergleich mit anderen Städten die Erlanger Innenstadt über ein hohes Angebot an Stellplätzen verfügt. Dadurch wird eine große Fläche in Anspruch genommen, sodass weniger Raum für Baumpflanzungen, Entsiegelungsmaßnahmen, Fahrradparken oder Aufenthalt vorhanden ist.



Abbildung 2: Flächennutzung in Erlangen

Dieser Zustand führt auch zu geringen Breiten auf den Wegen der zu Fuß gehenden – dies ist v.a. für mobilitätseingeschränkte Personen (Rollstuhlfahrende, Rollatornutzende, Menschen mit Kinderwagen etc.) problematisch. Die Stadt Erlangen hat die verfügbare Restbreite in der Innenstadt ermittelt:

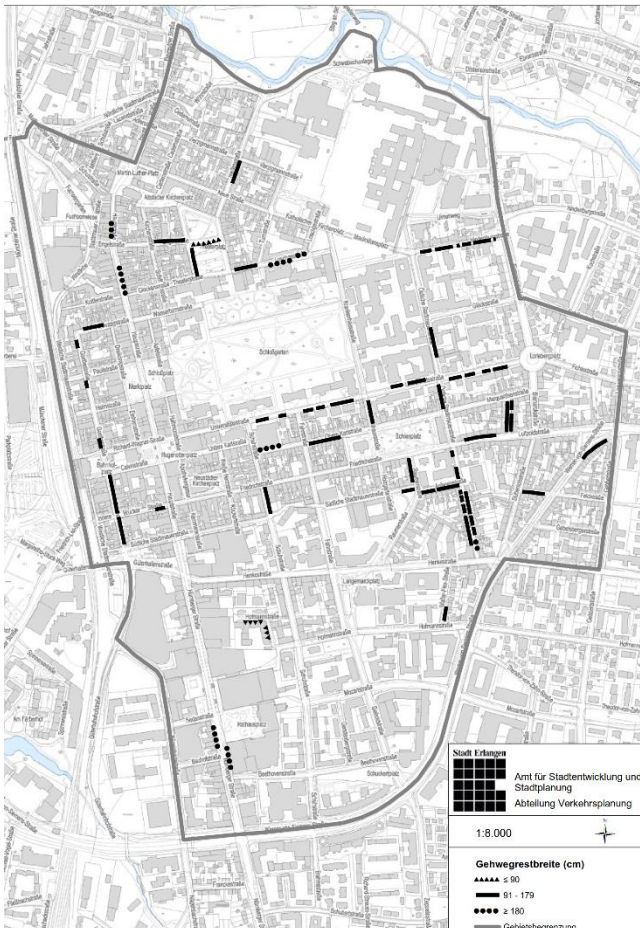


Abbildung 3: Verfügbare Gehwegbreiten (Quelle: Stadt Erlangen)

Zusätzlich wurden folgende Probleme identifiziert:

- Bewirtschaftung teilweise unübersichtlich
- Hoher Anteil an Langzeit- und Dauerparkenden im Straßenraum
- Geringe Anzahl an Parkwechselvorgängen -> Ineffizient
- Heterogene Verteilung der Parkplätze
- Hoher Parkdruck und starker Parksuchverkehr
- Unterschiedliche Kosten für Nutzung des öffentlichen Raumes
- Gleichbleibende, geringe Parkgebühren seit ca. 20 Jahren
- Zweite Reihe Parkende (z.B. Lieferverkehr)
- Beeinträchtigung anderer Verkehrsteilnehmenden durch ruhenden Verkehr

Eine Parkraumerhebung wurde für die Stadt Erlangen bereits durchgeführt, die Ergebnisse wurden aufbereitet und konnten für die Konzepterstellung verwendet werden.

2.1. Analyse der Erhebung

Die Informationen zu Art der Parkstände, Bewirtschaftung, Auslastung, Kennzeichen etc. wurden georeferenziert, d.h. den Informationen wurden Koordinaten zugewiesen. Durch die georeferenzierte Darstellung konnte eine übersichtliche Datenbasis hergestellt werden, auf deren Basis kleinteilige Zonen erstellt und untersucht werden konnten.

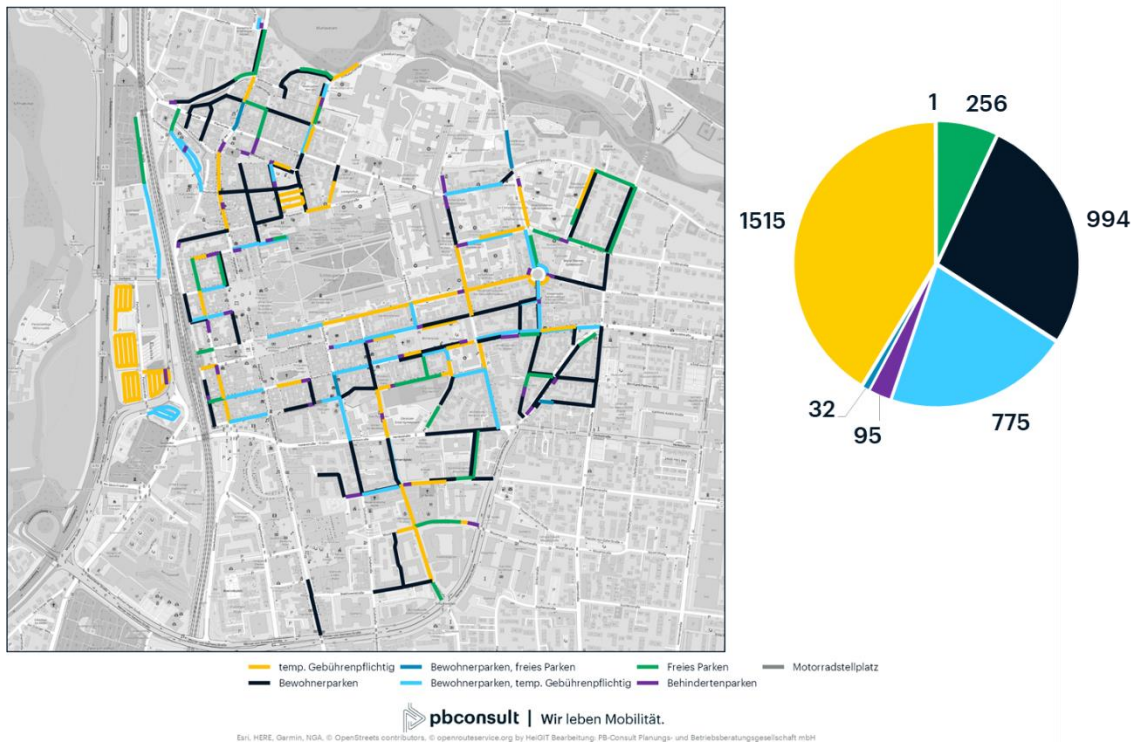


Abbildung 4: Ergebnis Georeferenzierung - aktuelle Parkraumbewirtschaftung

Für die Bestandsanalyse wurden die zeitliche und die räumliche Verteilung der Auslastungen, der Parkwechsellvorgänge und der Nutzergruppen auf den Parkständen untersucht. Dafür erfolgte zunächst die Definition von Nutzergruppen der Erlanger Innenstadt. Da die Nutzungsgruppen nicht aus dem Kennzeichen ableitbar sind, wurden Zeitprofile definiert, denen wiederum eine Nutzung unterstellt werden konnte:

Nutzergruppe	Definition
Dauerparkende	Fahrzeug belegt den Parkplatz ununterbrochen
Bewohnende	Fahrzeug parkt morgens ab Beginn der Erhebung und/oder abends bis zum Ende der Erhebung
Angestellte/Auszubildende	Fahrzeug wird bis 10:00 Uhr abgestellt und parkt dort für mindestens 4,5h
Kurzparkende	Fahrzeug parkt max. 1h
Allgemein	Restliche Fahrzeuge (z. B. Besucher/Kunden etc.)

Mit diesem Verfahren erhält man eine sehr gute Übersicht über die unterschiedlichen Nutzen, die Methode unterliegt jedoch einer gewissen Unschärfe, v.a. in der Unterteilung zwischen Besuchenden/Angestellten und Auszubildenden.

2.2. Ergebnisse der Parkraumerhebung

Die Auslastung der Parkstände im öffentlichen Straßenraum steigt bis zu einem Maximum um 10:00 Uhr an und geht dann bis 21:30 Uhr wieder fast auf das morgendliche Niveau zurück. Die

Auslastung der öffentlichen Parkstände ist jedoch ganztags hoch. V.a. die Parkstände am Großparkplatz zeigen außerhalb der Spitzenauslastung zwischen 10:00 Uhr und 12:30 Uhr noch ausreichend freie Kapazitäten.

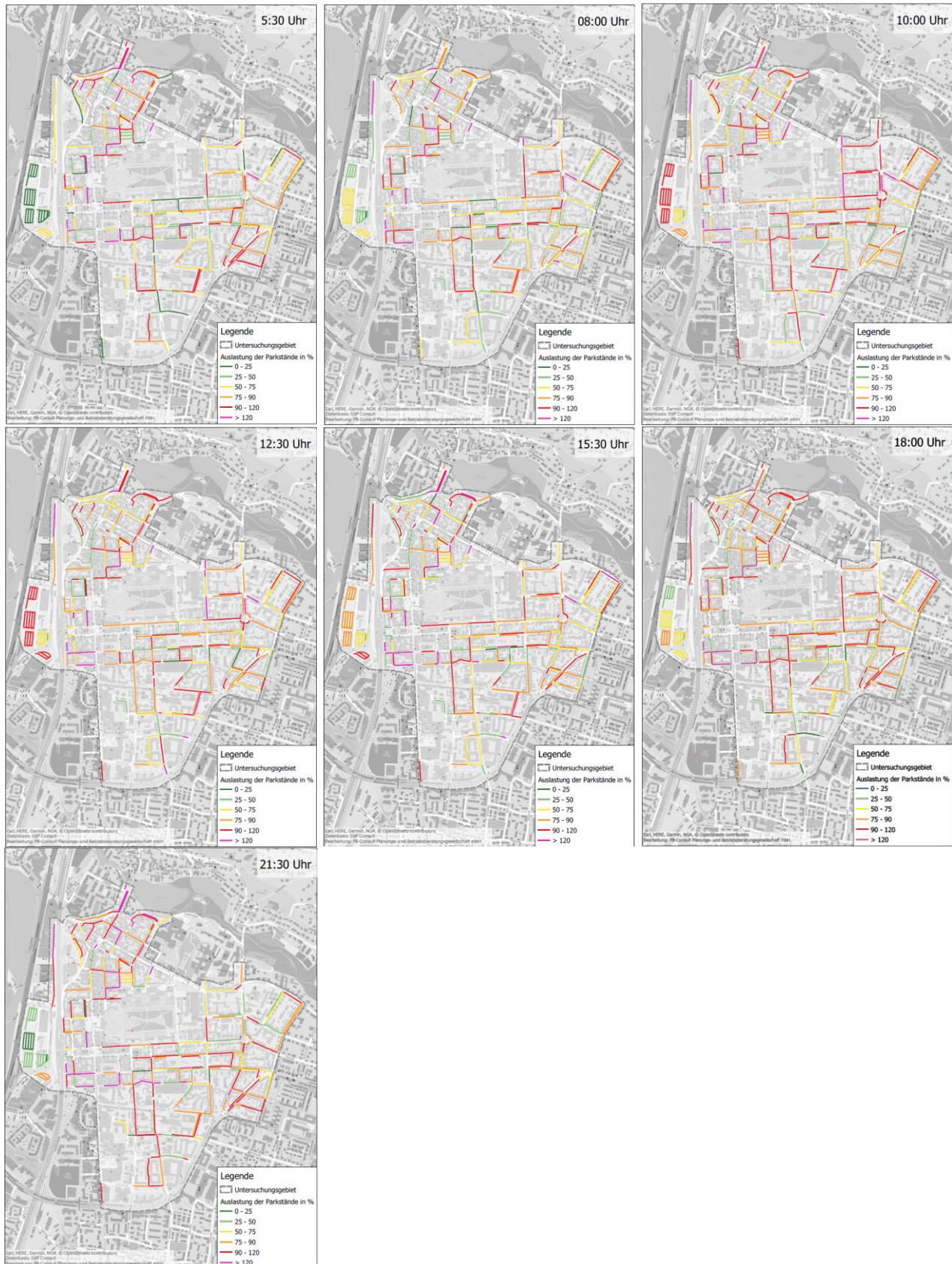


Abbildung 5: Auslastung der Parkstände

Im Vergleich dazu sind die Kapazitäten in den bestehenden Parkieranlagen noch nicht ausgeschöpft (siehe Beispiel in Abbildung 6). Insbesondere nachts gibt es nahezu in jedem Parkhaus nur minimale Auslastungen.

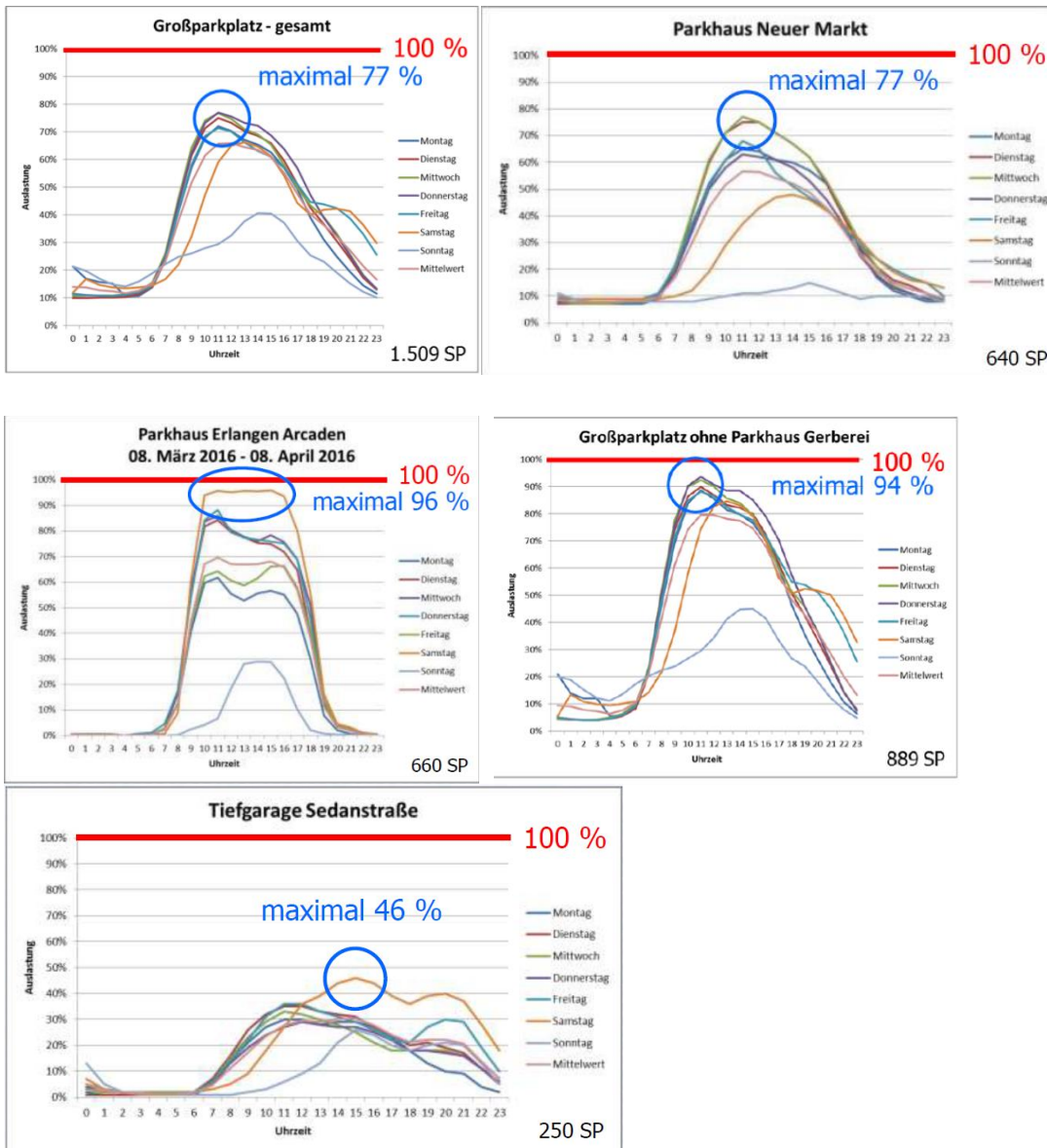


Abbildung 6: Kapazität und Auslastung Parkierungseinrichtungen

Dieser Sachverhalt wurde in Gesprächen mit einem Parkhausbetreiber diskutiert - es wurde die Bereitschaft signalisiert, ein entsprechendes Angebot für Bewohnende zu prüfen.

Werden die Parkflächen gemeinsam betrachtet, zeigt sich die tatsächliche Zahl der noch freien Kapazitäten, mindestens sind ca. 1.500 Stellplätze unbenutzt.

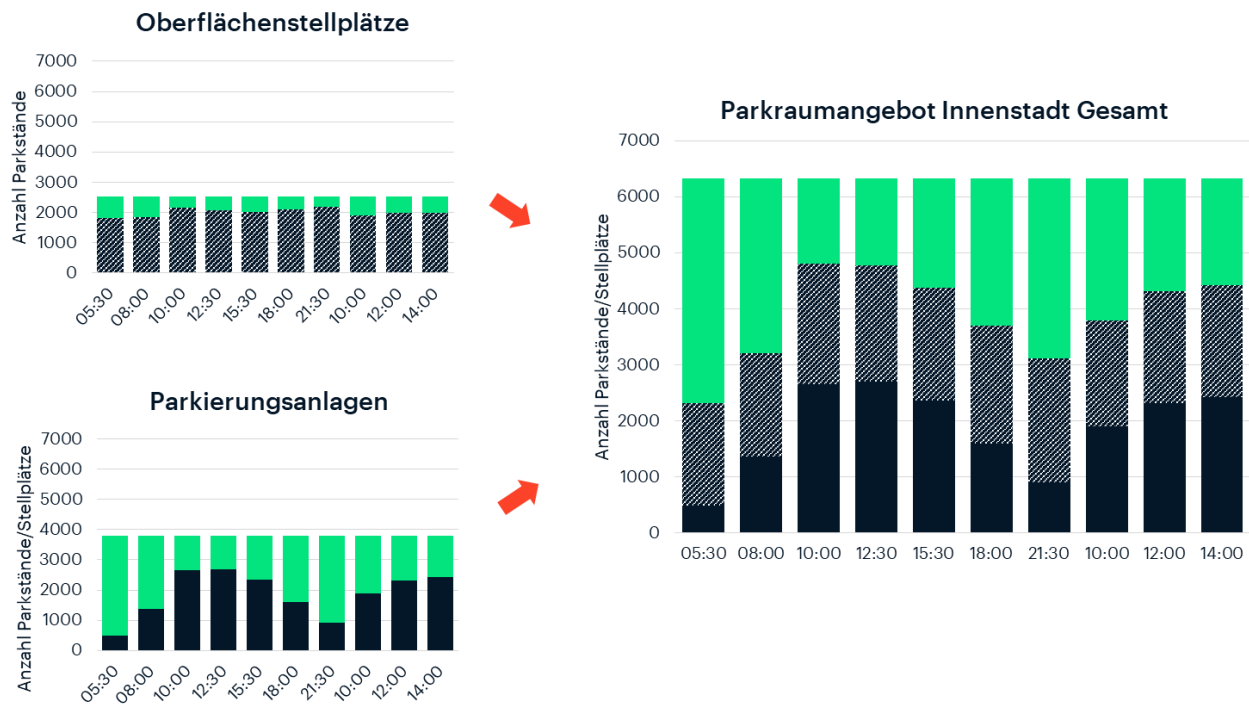


Abbildung 7: Vergleich Kapazitäten Stellplätze

Zum Vergleich: es gibt ca. 2.500 parkende Fahrzeuge an der Oberfläche in der Innenstadt.

Die Teilnehmer des Forums Mobilität wurden gefragt, warum die Auslastung Ihrer Meinung nach so unterschiedlich ist:

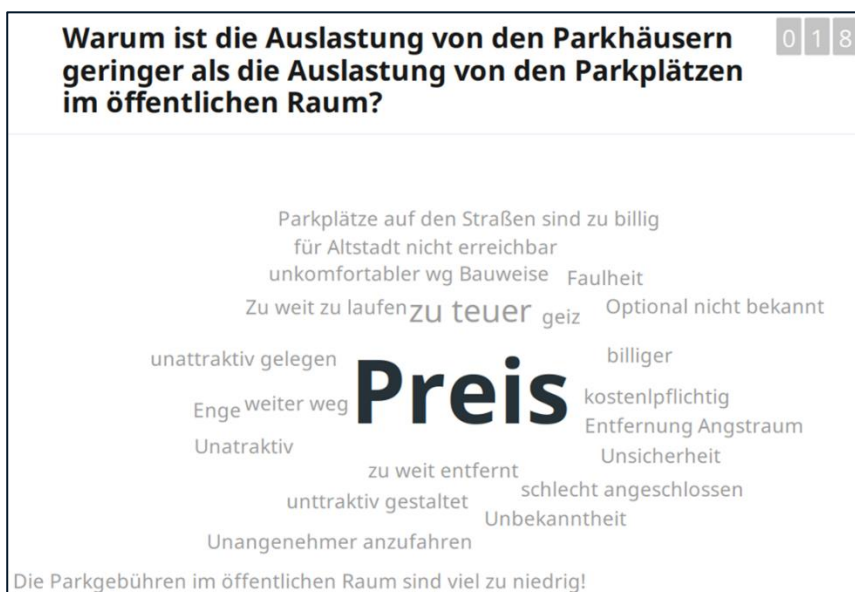


Abbildung 8: Antworten Forum Mobilität (Die Größe des Wortes basiert auf der Anzahl der Nennungen)

Die Antworten des Forums decken sich mit den Erfahrungen von PB Consult aus anderen Städten.

Zusätzlich zu den preislichen Unterschieden muss jedoch auch die heterogene Verteilung des zur Verfügung stehenden Parkraums berücksichtigt werden. Zwar ist die Auslastung der Parkstände im öffentlichen Straßenraum gleichmäßig verteilt, die Verfügbarkeit der Parkierungseinrichtungen ist jedoch sehr ungleichmäßig auf den westlichen und südlichen Innenstadtbereich begrenzt.

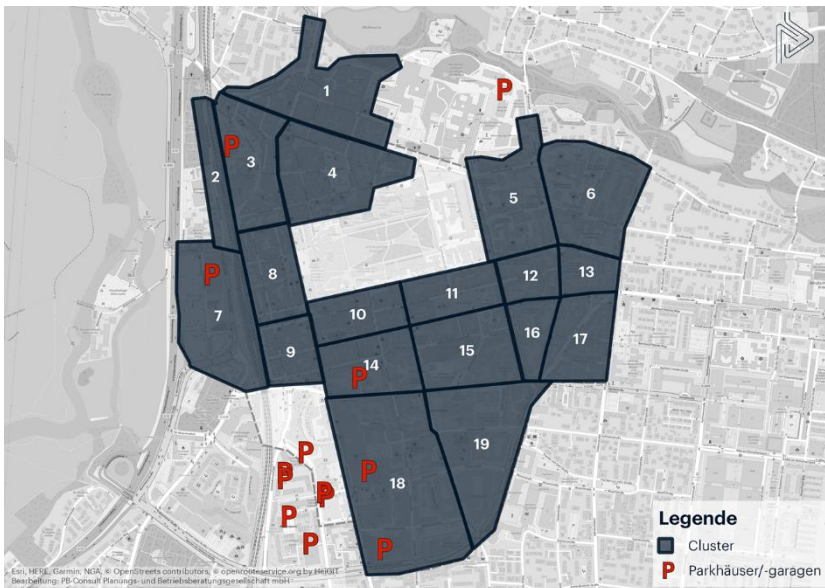


Abbildung 9: Verteilung Parkierungseinrichtungen Erlangen

Zur Identifizierung der vorhandenen Nutzergruppen wurde die Innenstadt in Cluster mit ähnlicher Struktur unterteilt. Die Definition der Nutzergruppen wurde in Kapitel 2.1 beschrieben.

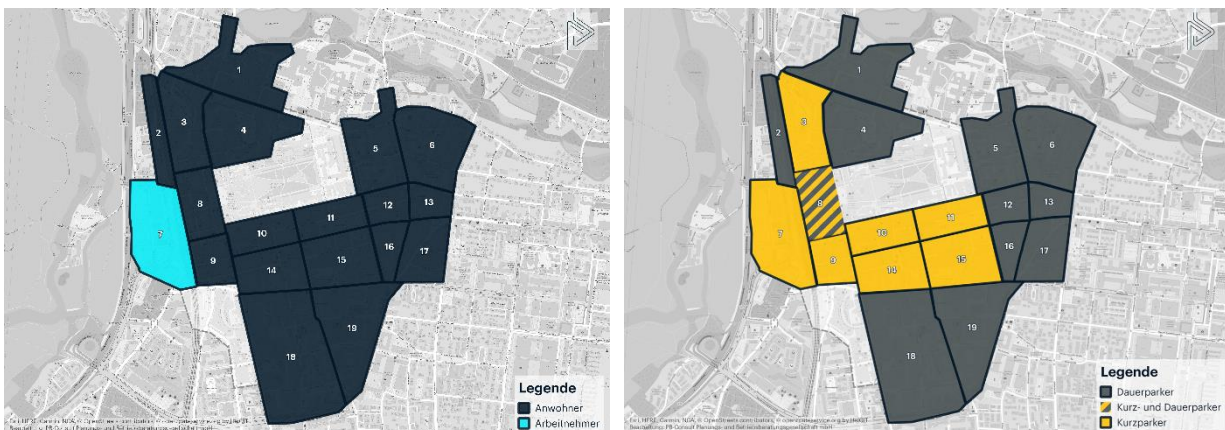


Abbildung 10: Häufigste Nutzergruppen (links) und Zweit-häufigste Nutzergruppen (rechts)

Bewohnende sind die häufigsten Nutzenden der Parkstände, gefolgt von Dauerparkenden in den äußeren und Kurzparkenden in den inneren Bereichen der Innenstadt. Vor allem Dauer- und Langzeitparkende belegen öffentlichen Parkraum ineffizient. Dies zeigt sich auch bei einer Analyse der Frequentierung - Im Gegensatz zum zentralen Bereich (Tarifzone 1) sind viele Parkstände in den Randgebieten durch eine niedrige Frequentierung geprägt. Die durchschnittliche Anzahl an Fahrzeugen pro Stellplatz am Erhebungstag wurde in folgender Tabelle zusammengefasst:

Tabelle 1: Anzahl Fahrzeuge pro Stellplatz nach Bewirtschaftungsart

Bewirtschaftung	Fahrzeuge/Stellplatz pro Tag
Reines Bewohnerparken	2,3
Bewohnerparken, Mischprinzip	2,9
Freies Parken	2,8
Gebührenpflichtig	2,9

Die geringste durchschnittliche Frequenz findet sich auf reinen Bewohnerparkständen (2,3 Fahrzeuge pro Tag), die höchste Frequenz hingegen findet sich auf gebührenpflichtigen Parkständen (2,9 Fahrzeuge pro Tag). Können auf Bewohnerparkständen auch andere Personen parken (Mischprinzip) war die Frequenz auf dem Niveau von gebührenpflichtigen Parkständen. In der graphischen Darstellung der Parkwechselvorgänge (vgl. Abbildung 11) sind Dauerparkende anhand einer Frequentierung < 1 leicht zu identifizieren.

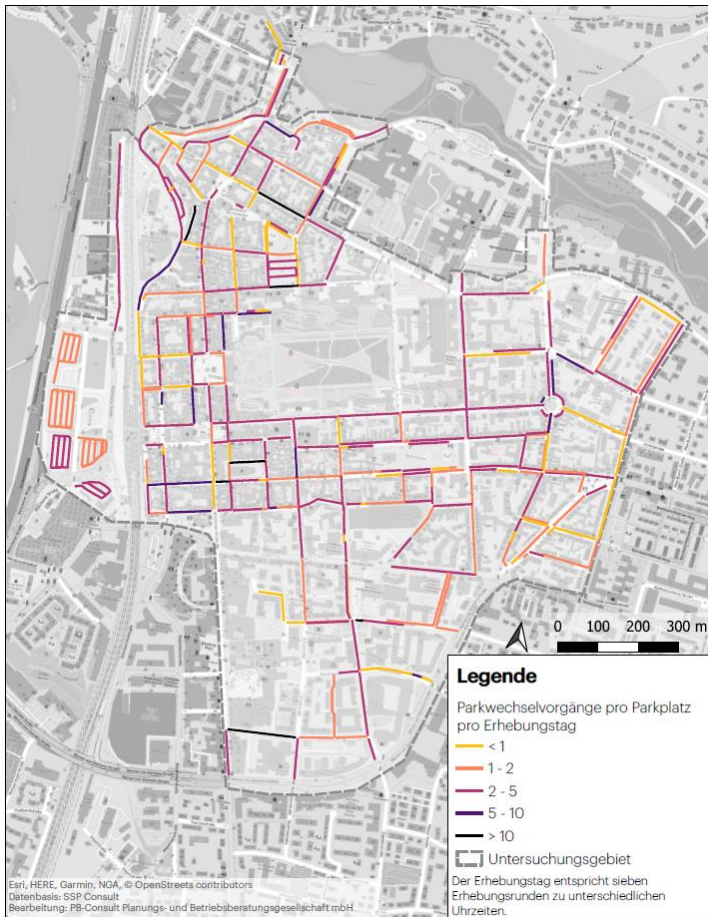


Abbildung 11: Parkwechselvorgänge pro Parkplatz am Erhebungstag

3. Zielstellung

Der Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030 (kurz: VEP 2030) definiert die Ziele und Strategien im Bereich der Mobilität in Erlangen für die nächsten zehn bis 15 Jahre. Die entwickelten Strategien und Maßnahmenempfehlungen sollen zu einer zukunftsfähigen Mobilität und zu einer nachhaltigen und umweltverträglichen Stadtentwicklung beitragen. Inhaltlich befasst sich der VEP 2030 mit allen für Erlangen wichtigen Mobilitätsthemen. Der Schwerpunkt liegt dabei auf der Verbesserung des Angebots des Umweltverbunds (Fuß- und Radverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr), um die künftige Mobilität umweltfreundlicher zu gestalten. Darüber hinaus werden auch wichtige Aspekte wie die Verknüpfung der verschiedenen Mobilitätsarten, die Förderung der Elektromobilität, der ruhende Verkehr und die vielfältigen Wechselwirkungen mit den eng verflochtenen Nachbarstädten und umliegenden Landkreisen thematisiert.

Die verschiedenen Mobilitätsarten werden gleichberechtigt betrachtet und der Fokus wird auf die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer*innen sowie die Umwelt und den Klimaschutz gelenkt:



Abbildung 12: Ziel und Leitlinien VEP Erlangen

Zum Verkehr gehört nicht nur der fließende, sondern auch der ruhende. Parkende Autos, Motorräder, Lastkraftwagen und Fahrräder benötigen, Platz und der ist gerade in der Innenstadt sehr knapp. Zudem kann der Raum für Fußgänger*innen eingeengt werden, wenn Teile der Gehsteige zum Parken genutzt werden. Dadurch verringert sich sowohl die Aufenthaltsqualität als auch die Verkehrssicherheit.

Um ein zukunftsfähiges Parkraumkonzept zu erarbeiten, wurden auf der Grundlage der derzeitigen Gegebenheiten und Handlungsfeldern die wichtigsten Ziele erarbeitet. Themen, wie die Reduzierung des Gehwegparkens, die Neustrukturierung der Tarifsysteme oder auch die Mehrfachnutzung von Stellplätzen sollen sukzessive angegangen werden. Durch die geplanten Maßnahmen werden im Innenstadtbereich Stellplätze entfallen, was durch geeignete Lösungen kompensiert werden soll. Dazu gehört unter anderem die Förderung von Park&Ride und des Umweltverbunds, um Fahrten mit dem privaten Pkw im Allgemeinen zu reduzieren.¹

Auf Basis dieser Zielvorgaben und der Auswertung der Parkraumerhebung wurden für den ruhenden Verkehr in der Innenstadt Erlangen folgenden Maßnahmen und Ziele abgeleitet:

- 1)** Preisliche und räumliche Differenzierung nach Nutzergruppen
- 2)** Verlagerung Dauer- und Langzeitparkende (Pendler, Anwohner etc.) zu Auffangparkplätzen
- 3)** Kostenloser ÖPNV (Klinik/City-Linie)
- 4)** Reduzierung Anzahl Parkregelungen auf ein Mindestmaß
- 5)** Änderung der Parkregelung für Bewohnende
- 6)** Abschaffung kostenloser Stellplätze
- 7)** Einrichtung von Lieferverkehrszonen
- 8)** Reduzierung des Gehwegparkens (1,80m Restbreite)
- 9)** Verknüpfung der Entwicklung der ÖPNV-Gebühren mit den Parkgebühren
- 10)** Weitere Preisanpassung nach Wegfall der Höchstgebühren für Kurz- und Bewohnerparken

¹ <https://erlangen.de/aktuelles/vep>

4. Prozess

Neben der Abstimmung zwischen AN und AG fand auch eine intensive Beteiligung externer Beteiligte bzw. der politischen Personen mit Entscheidungsbefugnissen im Rahmen des Forums Mobilität statt. Bei dem Forum Mobilität handelt es sich um ein Gremium, das die konkreten Umsetzungsschritte der Ergebnisse des VEP begleiten soll. Das Forum ist mit verschiedenen Vertretenden aus der Bürgerschaft, Interessensgruppierungen sowie Vertretenden der großen Arbeitgebenden in der Stadt besetzt. Ergänzend zu den Sitzungen des Forums Mobilität fanden auch Abstimmungen mit Vertretern der Unikliniken, der IHK und der Parkhausbetreibenden statt:



IHK

Die IHK hat eine eigene Untersuchung zur Parkraumsituation durchgeführt. Bestandteil der Untersuchung war eine Umfrage und ein Workshop mit Betrieben aus Erlangen.

In der Untersuchung werden folgende Themenbereiche hervorgehoben:

- Einführung von digitalen Ansätzen zum Parkraummanagement
- Kooperation mit Parkhausbetreibenden
- Einführung von Parken im Wechselp Prinzip
- Parkstände im öffentlichen Straßenraum sollen vorzugsweise zum Kurzparken genutzt werden

- Die Parkstände im öffentlichen Straßenraum sollen gleichmäßig von allen Nutzergruppen genutzt werden können
- Es sollen Ladezonen zum Be- und Entladen für alle Nutzer eingerichtet werden
- Es soll ein Pilotprojekt durchgeführt werden
- Ausbau von peripheren Parkflächen für Langzeitparker
- Gemeinschaftlicher und verständnisvoller Umgang Anlieger & Verwaltung & Politik
- Gestaltungsangebote für Straßenraumverschönerungen
- Positivkommunikation

UKER

Die Kliniken haben in der Vergangenheit bereits Mobilitätskonzepte durchführen lassen. Diese Mobilitätskonzepte zeigen eine hohe Auslastung der vorhandenen Stellplatzkapazitäten. Die Mitarbeitenden aus Erlangen kommen vorwiegend ohne Pkw, dafür ist der MIV-Anteil der Mitarbeitenden außerhalb Erlangens hoch. Die meistgenutzte Endhaltestelle ist der Erlanger Hauptbahnhof. Diese Ergebnisse zeigen, dass der Fokus der Kliniken auf der Überbrückung der letzten Meile zur Klinik liegt.

Aus diesem Grund wurde von der Stadt Erlangen eine seit 01.01.2022 kostenlose Klinik-Linie eingerichtet, die die Kliniken mit dem Großparkplatz verbindet. Das UKER hat am Großparkplatz Parkstände angemietet. Um das Angebot der Klinik-Linie zu stärken, wurde zum Zeitpunkt der Abstimmung die Möglichkeit einer Erweiterung der Anzahl der angemieteten Parkstände durch die Kliniken am Großparkplatz geprüft. Zusätzlich sollte hier die Erweiterung des Großparkplatzes durch ein Provisorium geprüft werden.

Zu berücksichtigen sind zudem die Klinikbedürfnisse im direkten Umfeld (z.B. Kurzparkstellplätze für Geburtshilfe) sowie der Wunsch nach möglichen Parkdauern von über 4 Stunden.

Contipark

Die privat betriebenen Parkhäuser in Erlangen haben noch freie Kapazitäten, v.a. in den Nachtstunden. Contipark betreibt in Erlangen das Parkhaus Neuer Markt sowie die Tiefgaragen Eisert und Sedanstraße. Contipark signalisierte die Bereitschaft zur Kooperation, diese freien Kapazitäten nutzen zu wollen, um die Parksituation im öffentlichen Raum zu entlasten. Dies kann beispielsweise durch ein Kombi-Ticket mit Angeboten des Einzelhandels und des ÖV, der Teilnahme an dem Pilotprojekt oder in preisgünstigeren Angeboten für einzelne Nutzergruppen funktionieren. Testweise hat Contipark hierzu bereits einen eigenen Tarif für Bewohnende eingerichtet mit dem Bewohnende am Wochenende und in den Nachtstunden vergünstigt parken können.

5. Parkraumkonzept

Das Parkraumkonzept soll die im VEP definierten Ziele aufgreifen und die identifizierten Probleme beheben. Hierzu sind verschiedene Anpassungen vorgesehen, die im Folgenden beschrieben werden.

5.1. Parkraumzonierung

Die in Kapitel 2.2 gebildeten Cluster wurden hinsichtlich ihrer gewünschten Nutzergruppen untersucht. Diese beschreiben, für welche Nutzungen die Gebiete vorzugsweise vorzusehen sind. Auf Basis dieser Zonen konnten dann einzelne Bewirtschaftungsarten entwickelt werden, damit die tatsächliche Nutzung zu der gewünschten Nutzung passt.



Abbildung 13: Geplante Nutzungen

Der zentrale Bereich ist vor allem durch Einzelhandelsnutzung geprägt. In diesem Bereich befindet sich durch die vorhandenen Parkierungseinrichtungen ein erhöhtes Verlagerungspotenzial. Dieses Verlagerungspotenzial ist im östlichen Bereich nicht vorhanden, hier besteht eine verstärkte Konkurrenz zwischen Einzelhandelsnutzung, Bewohnenden und Besuchenden/Patienten der Kliniken. Der westliche Bereich bietet sich für die Nutzung durch Dauer- und Langzeitparkende an, da durch die Lage Parksuchverkehr durch die Innenstadt vermieden werden kann.

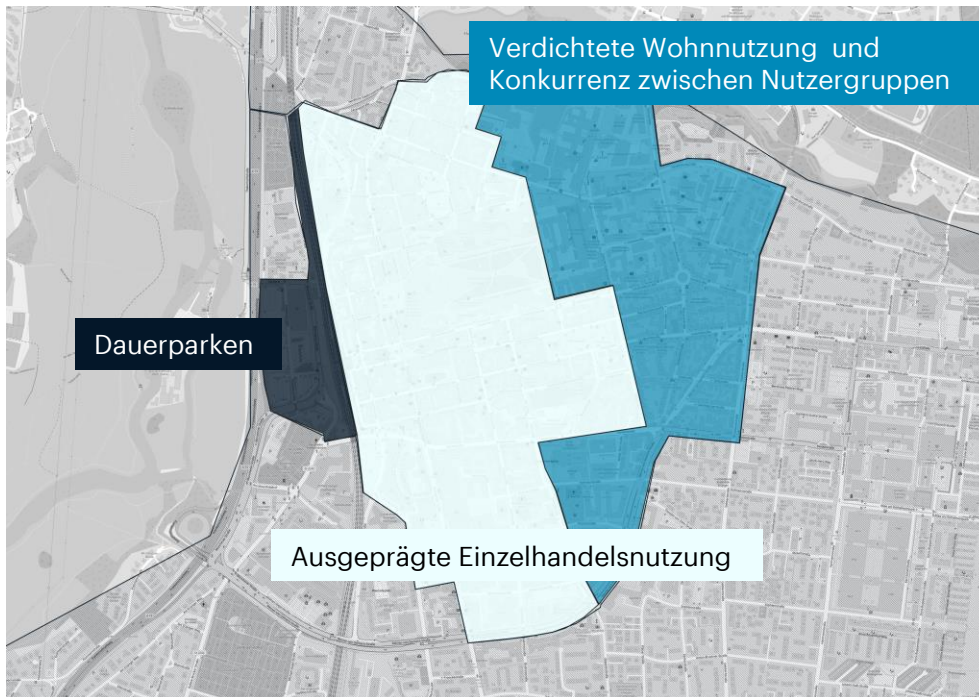


Abbildung 14: Gewünschte Nutzungen

Das Parkverhalten zu den unterschiedlichen Nutzungen kann mit Tarifzonen gesteuert werden. Vergleicht man die aktuellen Tarifzonen mit den unterschiedlichen Nutzungen, wird die Notwendigkeit der Tarifzonenanpassung deutlich:

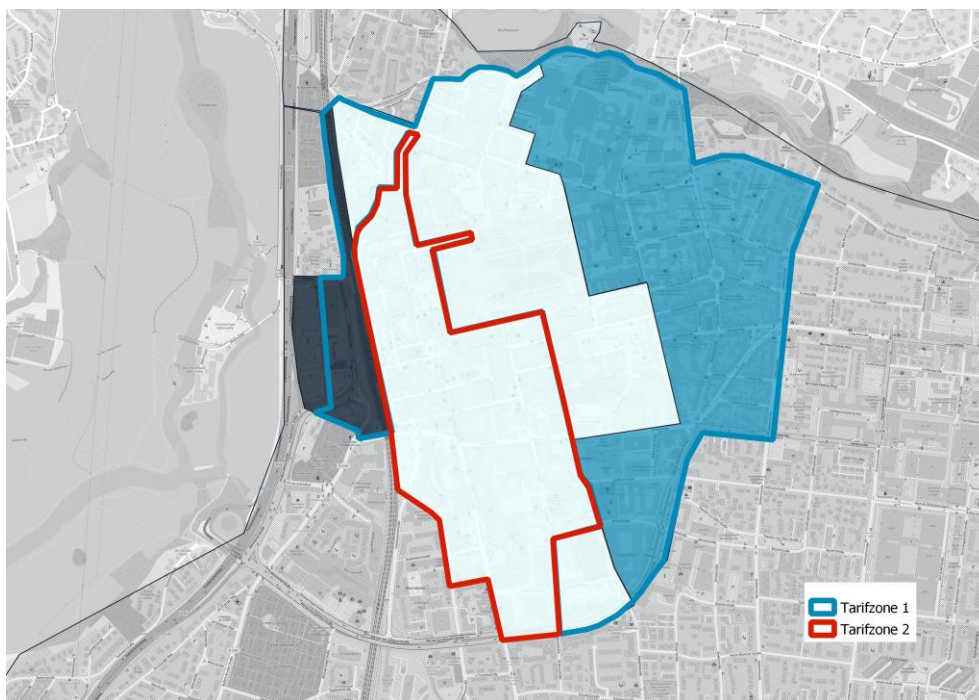


Abbildung 15: Vergleich gewünschte Nutzungen und aktuelle Tarifzonen Erlangen

Um die gewünschten Nutzungen in den einzelnen Zonen zu fördern, wird folgende Logik empfohlen:

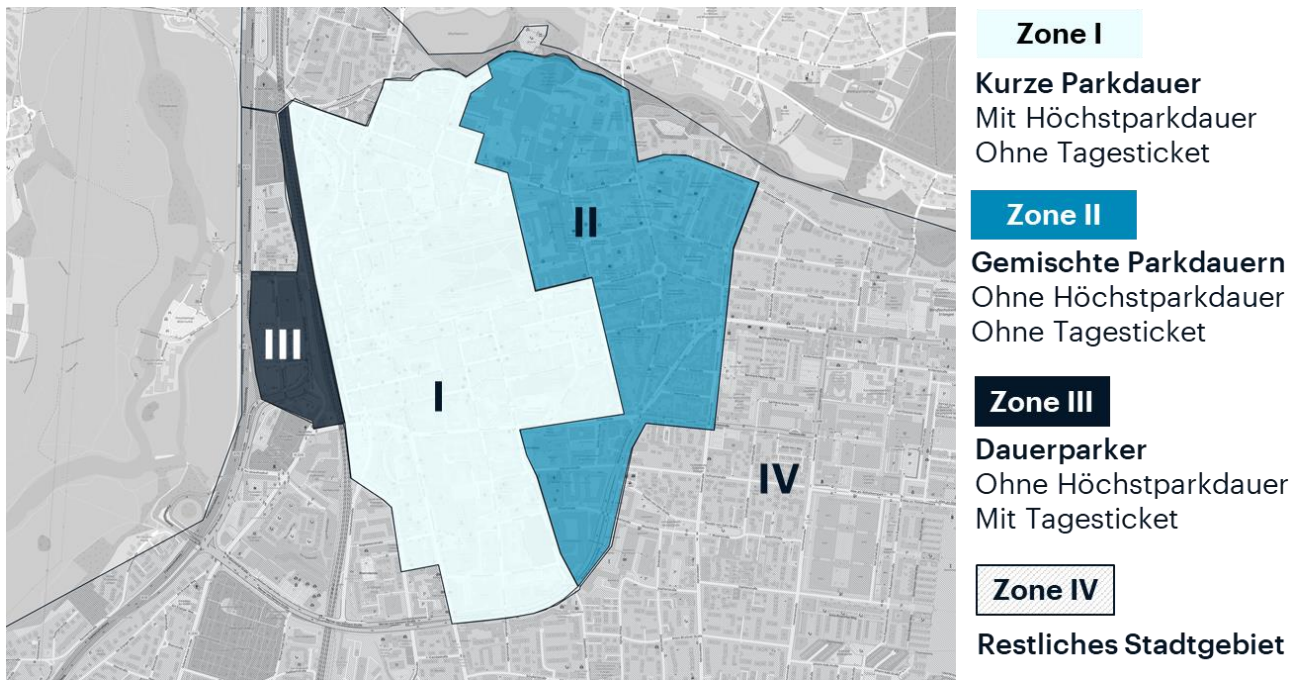


Abbildung 16: Empfehlung prinzipielle Logik

In **Tarifzone I** finden sich ausreichende Ausweichstellplätze (Parkieranlagen), zudem ist der Bereich von einer hohen Einzelhandelsnutzung geprägt. Aus diesem Grund sollte an der Oberfläche möglichst kurz geparkt werden können. Die Einführung/Beibehaltung einer Höchstparkdauer und das nicht Vorhandensein eines Tagestickets unterstreichen dies.

In **Tarifzone II** liegt der Fokus auf einer gemeinschaftlichen Nutzung, da kaum Ausweichstellplätze vorhanden sind. Demzufolge sollte es in diesem Bereich keine Höchstparkdauer geben. Wird ein Stellplatz für einen längeren Zeitraum benötigt, soll dies möglich sein. Es sollte jedoch nicht die günstigste Alternative sein, aus diesem Grund wird auch hier kein Tagesticket empfohlen. Da keine Ausweichparkstände in der Nähe existieren hat die Stadt Erlangen eine kostenlose Klinik-Linie eingerichtet. Nutzende, die ihr Fahrzeug in Tarifzone III parken, können diese kostenlos nutzen um zu den Kliniken zu fahren.

Sollten weitere Ausweichparkplätze in Zone II entstehen (z.B. Umnutzung privater Parkhäuser o.ä.) kann die Tarifzone I sukzessive erweitert werden.

In **Tarifzone III** sollen die Langzeit- und Dauerparkenden parken. Hierzu sollte keine Höchstparkdauer sowie ein Tagesticket eingerichtet werden.

Um noch mehr Langzeit- und Dauerparkende in Tarifzone III verlagern zu können, muss die Erweiterung dieser Parkstände geprüft werden. Durch die Planungen der Stadt-Umland-Bahn wird der Bereich zwar neu geplant, im Hinblick auf den zeitlichen Ablauf dieser Maßnahme sollte eine Interimslösung, z.B. ein temporäres Parkdeck, geprüft werden.

5.2. Parkraumbewirtschaftung

5.2.1. Grund einer Parkraumbewirtschaftung

Parkraum ist öffentlicher Raum – also ein Raum, der jeder Person gleich zur Verfügung stehen sollte. Höhere Parkgebühren machen eine Dauerbelegung eines Parkstandes im öffentlichen Straßenraum unattraktiv und erhöhen dadurch die Chance, einen Parkstand zu finden. Hierdurch werden weniger Parkstände im öffentlichen Straßenraum benötigt sowie der Parksuchverkehr reduziert. Vergleicht man den Platzverbrauch der unterschiedlichen Verkehrsmittel (vgl. Abbildung 17) wird deutlich, dass ein Abbau von Parkständen ein großes Flächenpotential besitzt. Ein Fahrzeug verbraucht im Stillstand mehr Fläche pro Person als die meisten anderen Verkehrsmittel während der Fahrt.

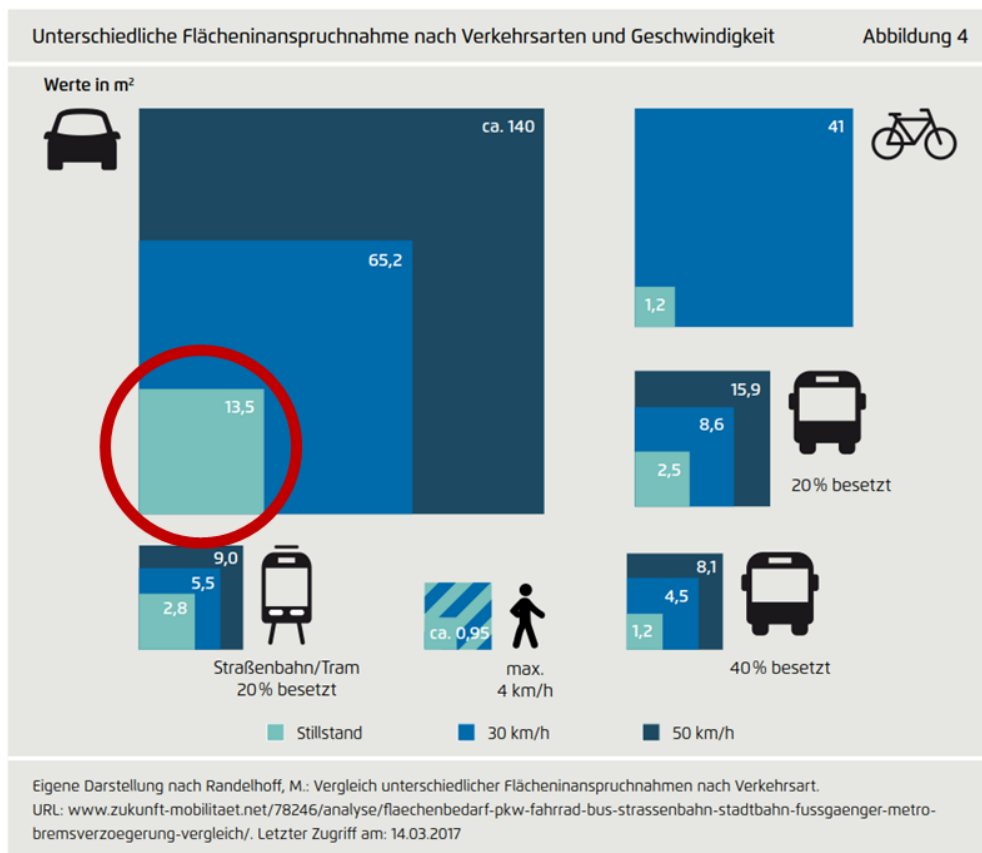


Abbildung 17: Flächenverbrauch Verkehrsmittel pro Person (Quelle: agoraverkehrswende.de)

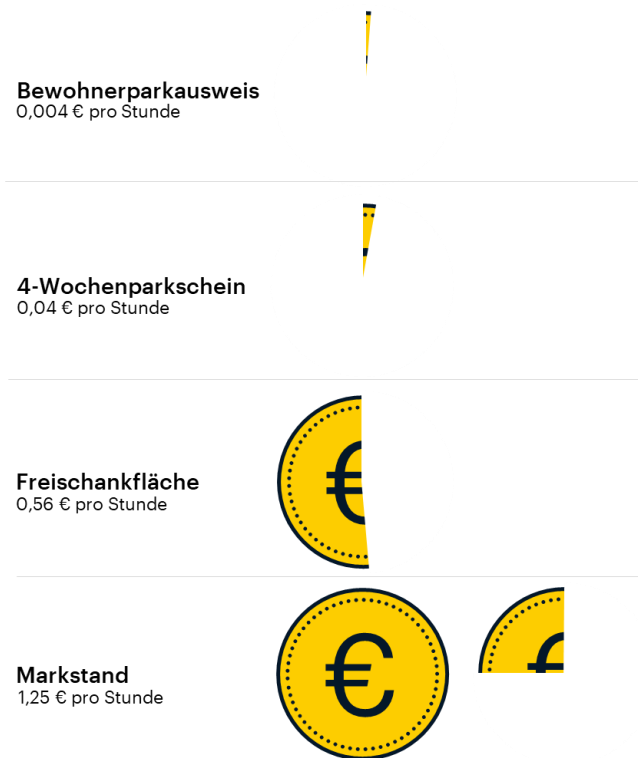
Für die Langzeitnutzung eines öffentlichen Parkstandes werden aktuell folgende Gebühren erhoben:

- 4-Wochenparkschein Innenstadt: 30,00 €
- Parkausweise für Bewohnende: 30,70 € pro Jahr

Ein Parkstand hat eine Fläche von ca. 13,5m², bei einer anderen Nutzung dieser Fläche werden folgende Gebühren in Erlangen erhoben:

- Ein Marktstand in der Größe eines Parkstandes kostet in Erlangen zwischen 13,50 € und 33,75 € am Tag
- Eine Freischankfläche in der Größe eines Parkstandes kostet 13,50€ am Tag.

Die unterschiedliche Bepreisung für die Belegung von öffentlichem Raum wird sehr deutlich, wenn man die jeweiligen Stundensätze vergleicht:



Eine Parkraumbewirtschaftung soll also prinzipiell helfen, das knappe Gut öffentliche Fläche gleichberechtigt zu verteilen und durch Mehrfachnutzung den vorhandenen Parkraum effektiver zu verwenden. Zusätzlich kann mit einer Parkraumbewirtschaftung der fließende Verkehr effektiv gelenkt werden.

National und vor allem international wird diese Methode bereits erfolgreich angewendet, was sich in deutlich höheren Parkgebühren sowohl für das Kurzzeitparken, als auch für das Bewohnerparken auf Parkständen im öffentlichen Straßenraum widerspiegelt (vgl. Abbildung 18 - Abbildung 20).



Abbildung 18: Vergleich Gebühren Kurzzeitparken (Quelle: agoraverkehrswende.de)

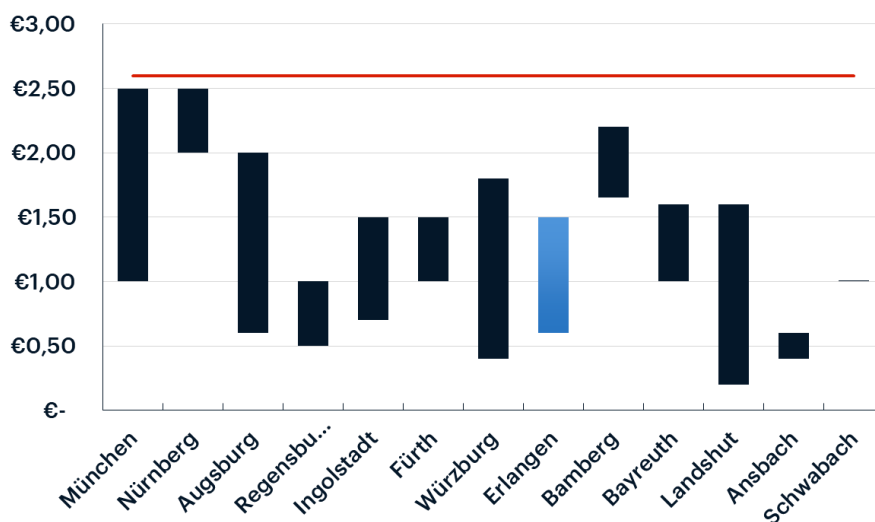


Abbildung 19: Vergleich Parkgebühren auf öffentlichen Parkständen in Bayern

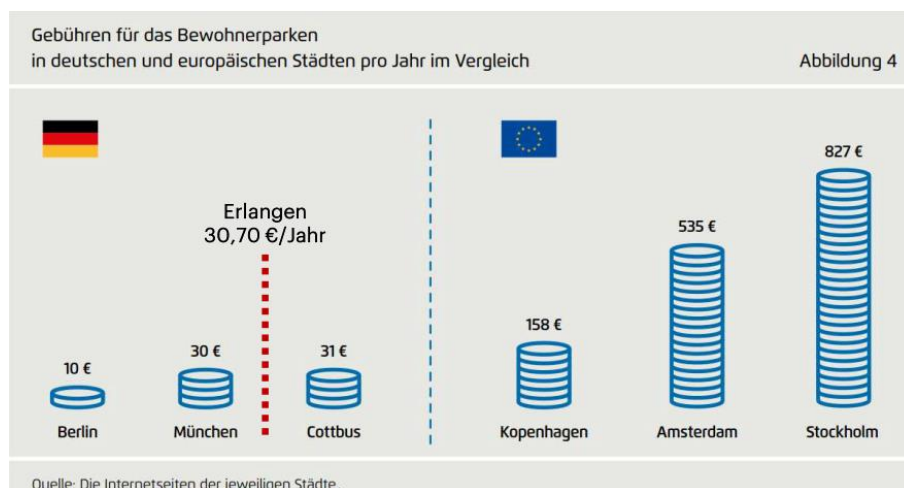


Abbildung 20: Vergleich Gebühren Bewohnerparken (Quelle: agoraverkehrswende.de)

In Bayern werden die Höchstgebühren für Kurzparken und Bewohnerparken jedoch vorgegeben. Für den Parkausweis für Wohnende wird lediglich eine Gebühr für das Ausstellen des Parkausweises verlangt, diese liegt zwischen 10,20 und 30,70 € pro Jahr. Die Gebühr ist in der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) verankert. Seit 2020 können die Länder jedoch die Wahl der Gebührenhöhe auf die Kommunen übertragen, dies ist in Bayern bis jetzt noch nicht der Fall (Stand April 2022).

Die Höchstgebühr für das Kurzparken finden sich in der:

Zuständigkeitsverordnung (ZustV) §10:

Die örtlichen und die unteren Straßenverkehrsbehörden können in ihrem Zuständigkeitsbereich unter Beachtung nachfolgender Höchstsätze Gebührenordnungen für das Parken nach § 6a Abs. 6 und 7 StVG erlassen. Die Parkgebühren dürfen höchstens 0,50 €, in Gebieten mit besonderem Parkdruck höchstens 1,30 € je angefangener halber Stunde betragen.

Bayern ist das einzige Land mit einer solchen Höchstgrenze.

5.2.2. Empfehlung Tarifierung Innenstadt Erlangen

Die Parkgebühren wurden seit über 20 Jahren nicht angepasst, obwohl von diesen Geldern die Verkehrsinfrastruktur und der öffentliche Verkehr (z.B. die kostenlose Klinik-Linie) finanziert werden. Um verkehrslenkende Effekte zu erzielen sind folgende Preisstaffelungen nötig:

Verlagerung parkende Fahrzeuge

Öffentliche Parkgebühren müssen spürbar höher sein als Parkgebühren in Parkhäusern (mindestens Faktor 2), gleichzeitig sollte die Attraktivität der Parkhäuser weiter gesteigert werden (z.B. Lademöglichkeiten).

Verlagerung von Fahrten auf den ÖPNV

Öffentliche Parkgebühren müssen höher sein als das ÖV-Ticket

Hin- und Rückfahrt im Stadtgebiet 5,00 €

Hin- und Rückfahrt aus Nürnberg 10,60€

Prinzipiell könnten die Parkgebühren auch im Rahmen des §6a Absatz 5a Satz 3 im Straßenverkehrsgesetz wie folgt ermittelt werden:

„In den Gebührenordnungen können auch die Bedeutung der Parkmöglichkeiten, deren wirtschaftlicher Wert oder der sonstige Nutzen der Parkmöglichkeiten für die Bewohner angemessen berücksichtigt werden.“

Um den wirtschaftlichen Wert zu bestimmen, wären folgende Bemessungskriterien denkbar:

1) Bodenrichtwert Erlangen Innenstadt

ca. 1.000€ / m² -> 12.000€/Parkstand -> Jahresmiete 400-480 € p.a.
(Kaufpreisfaktor 25-30)

2) Herstellkosten + Bewirtschaftungskosten

ca. 220 € p.a. (Beispiel Berlin)

3) Miete in Parkhäusern

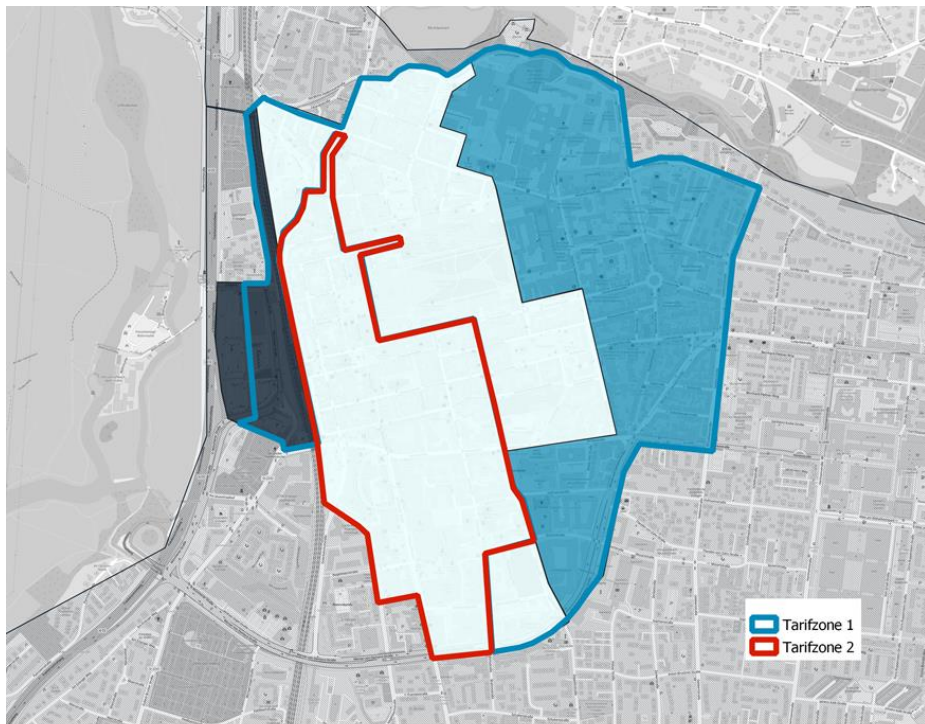
ca. 550 € p.a. (Großparkplatz Innenstadt)

4) Sondernutzungsgebühr für einen Markstand

12 – 30 € pro Tag

Diese Zahlen zeigen deutlich, dass eine Anpassung der Gebühren notwendig ist – jedoch ist diese zum aktuellen Stand (April 2022) nur bedingt möglich. Die Bewohnerparkgebühren befinden sich in Erlangen bereits an der Maximalgrenze, lediglich bei den Kurzparkgebühren kann noch eine Anpassung erfolgen. Es wird empfohlen, die Preise weiter zu erhöhen (v.a. für das Bewohnerparken), sobald die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen sind.

Bis dies der Fall ist, wird folgende Struktur empfohlen:



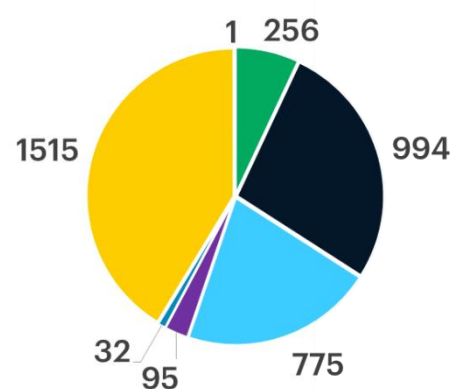
- Zone I**
Kurze Parkdauer
2,60€ pro Stunde
Höchstparkdauer vorzugsweise 1h max. 2h
- Zone II**
Gemischte Parkdauern
2,00€ pro Stunde
Ohne Höchstparkdauer
- Zone III**
Dauerparker
1€ pro Stunde
Tagesticket 5€
- Zone IV**
Restliches Stadtgebiet

Aktuell

- Tarifzone 1 (1,50€ pro Stunde)
- Tarifzone 2 (1,20 € pro Stunde)

5.2.3. Empfehlung Bewirtschaftungsarten Erlanger Innenstadt

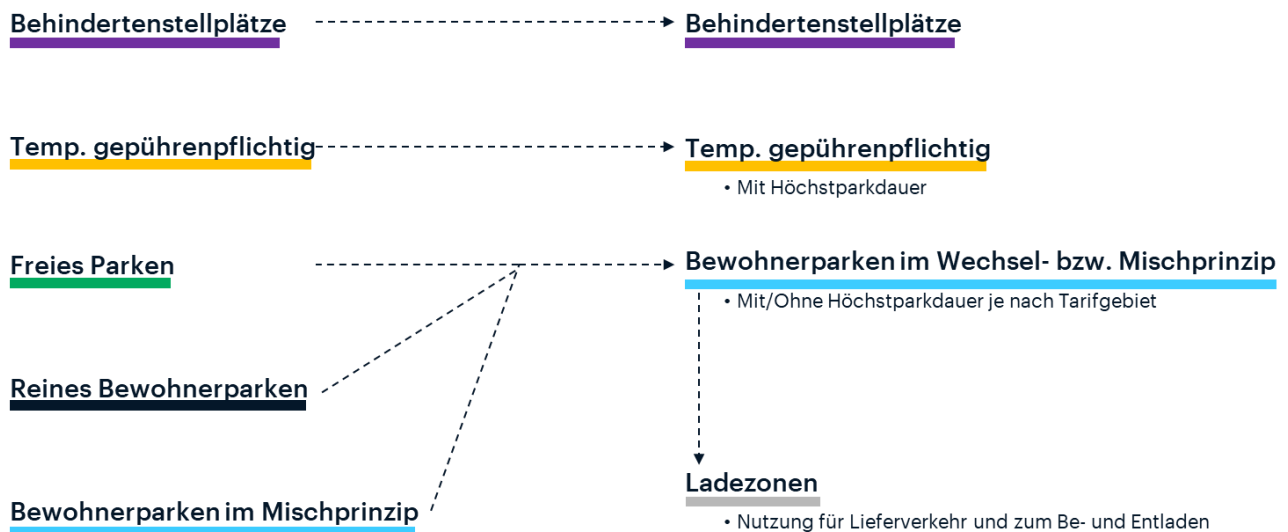
Es wurde bereits darauf eingegangen, dass die Bewirtschaftung in Erlangen vereinfacht werden soll. Die folgende Karte zeigt die teils sehr unterschiedlichen Bewirtschaftungsarten:



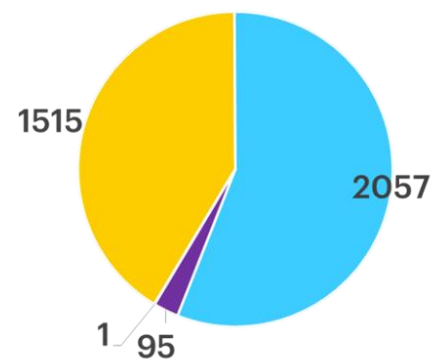
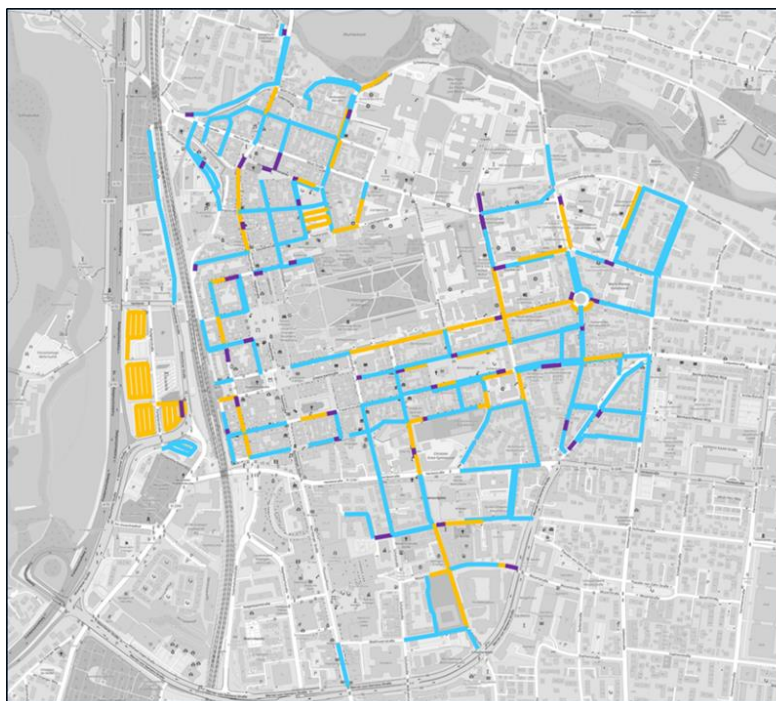
- temp. Gebührenpflichtig Bewohnerparken, freies Parken Freies Parken Motorradstellplatz
- Bewohnerparken Bewohnerparken, temp. Gebührenpflichtig Behindertenparken

Abbildung 21: Aktuelle Bewirtschaftungsarten

Hervorzuheben ist die bereits verhältnismäßig geringe Zahl an kostenlosen Stellplätzen und die hohe Anzahl an reinen Bewohnerstellplätzen. Beide Bewirtschaftungsarten fördern lange, nicht gewünschte Parkdauern. Aus diesem Grund wird die Umwandlung dieser Parkstände zu Bewohnerparkständen im Wechsel- oder Mischprinzip vorgeschlagen:



Die Bewohnenden erhalten die derzeit kostenfreien Stellplätze, verlieren jedoch die reinen Bewohnerparkstände. Hierdurch kann eine deutliche Vereinfachung der Parkraumregelungen sowie eine Erhöhung der Frequentierung der Parkstände hergestellt werden.



— Behindertenparken
 — temp. gebührenpflichtig
 — Bewohnerparken, temp. gebührenpflichtig (Misch- bzw. Wechselprinzip)
 — Motorradstellplatz

Abbildung 22: Vorschlag neue Bewirtschaftungsarten

Bei der Einführung der Bewirtschaftung muss straßenzugscharf geprüft werden, ob die Stellplätze im Mischprinzip oder im Wechselprinzip ausgewiesen werden sollen. Im Wechselprinzip

stehen die Stellplätze den Bewohnenden nachts ausschließlich zur Verfügung, dafür können sie tagsüber nicht kostenfrei durch die Bewohnenden genutzt werden. Im Mischprinzip sind die Stellplätze zu jeder Zeit von allen Nutzenden nutzbar, entweder mit einem Parkausweis für Bewohnende oder gegen Gebühr. Die Bewertung muss nach den jeweils vorhandenen Nutzergruppen erfolgen.

Bei einer, aktuell nicht möglichen, deutlichen Gebührenerhöhung des Parkausweises für Bewohnende sollte v.a. das Mischprinzip bevorzugt werden.

5.3. Ladezonen

Ladezonen sollen helfen, An- und Ablieferungen durch den Wirtschaftsverkehr und durch Privatnutzende zu ermöglichen. Durch die Ladezonen soll Personen für diese Vorgänge eine freie Abstellmöglichkeit angeboten werden, um Parksuchverkehr und Zweite-Reihe-Parken zu verhindern. Aus diesem Grund sollten längere Parkdauern auf den Ladezonen auch mit Sondergenehmigung nicht gestattet werden. Die Agora Verkehrswende hat eine Untersuchung durchgeführt, welche Parkdauern aus den einzelnen Nutzungen resultieren:

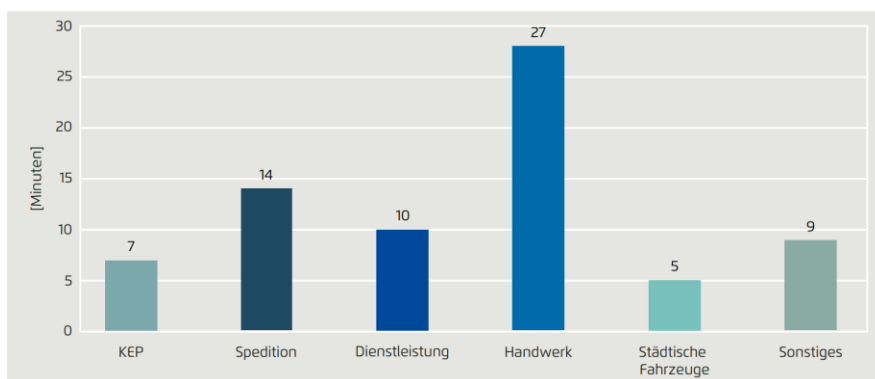


Abbildung 23: Parkdauern der unterschiedlichen Nutzenden (Quelle: Agora Verkehrswende)

Die Größe der Ladezonen ergibt sich aus den anliefernden Fahrzeugen, sie ist idealerweise 2-3 Parkstände lang:

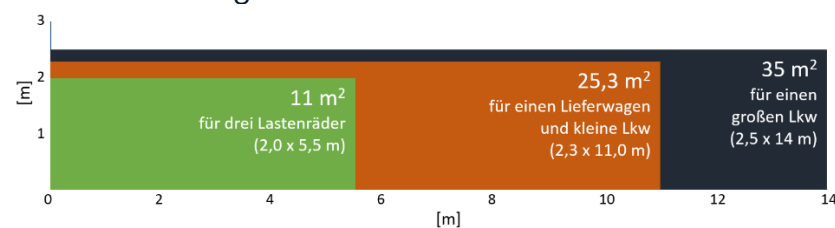


Abbildung 24: Platzbedarf Ladezone

Hierdurch ist es möglich, die Ladezonen mit wenigen Rangiermanövern zu nutzen:

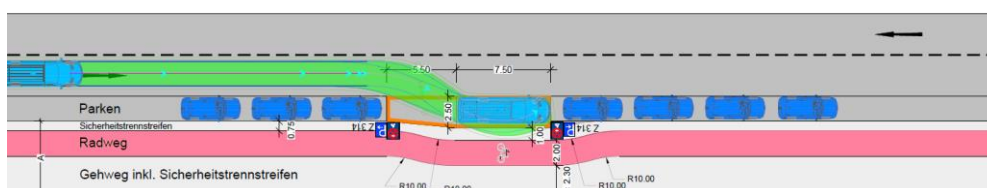


Abbildung 25: Befahrung einer Ladezone

Die Beschilderung einer Ladezone erfolgt üblicherweise mit dem Verkehrszeichen 286 („eingeschränktes Halteverbot“) oder mit dem Verkehrszeichen 283 („absolutes Halteverbot“).



Abbildung 26: Beispiele für Beschilderungen einer Ladezone

Entlang der im VEP definierten Lieferkorridore könnten beispielsweise folgende Lieferzonen eingerichtet werden – die Zahl auf den Ladezonen beschreibt die Anzahl der benötigten Parkstände:

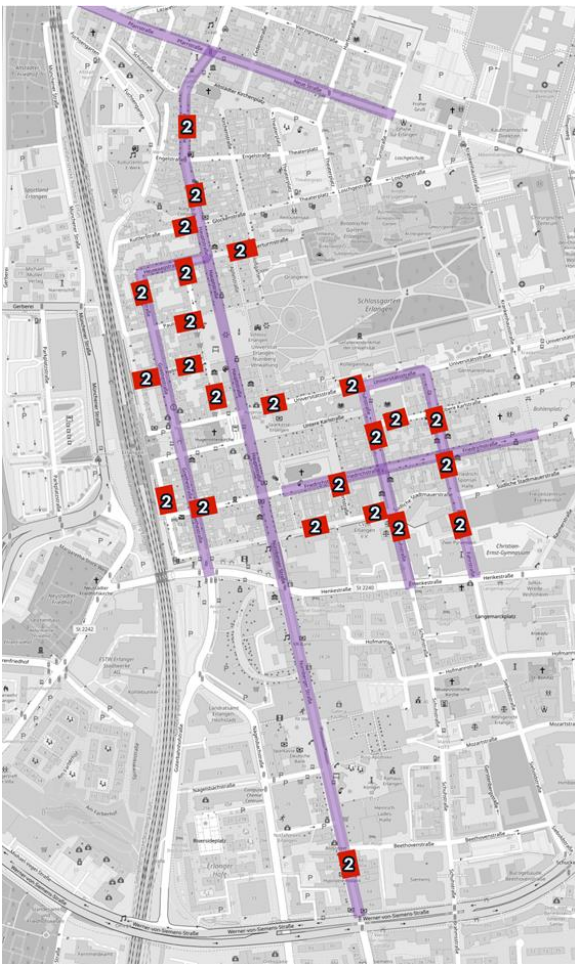


Abbildung 27: Beispiel für Ladezonen entlang der Lieferkorridore aus dem VEP

Die genaue Anzahl und Position der Ladezonen ist bei der Detailplanung zu prüfen. Hier sind vor allem der Bedarf im Umfeld und die Lage der Parkstände von hoher Bedeutung. Vergleicht man die Position der Ladezonen mit den mindestens freien Kapazitäten in den Parkierungseinrichtungen wird deutlich, welche Parkstände mit Priorität verlagert werden können:

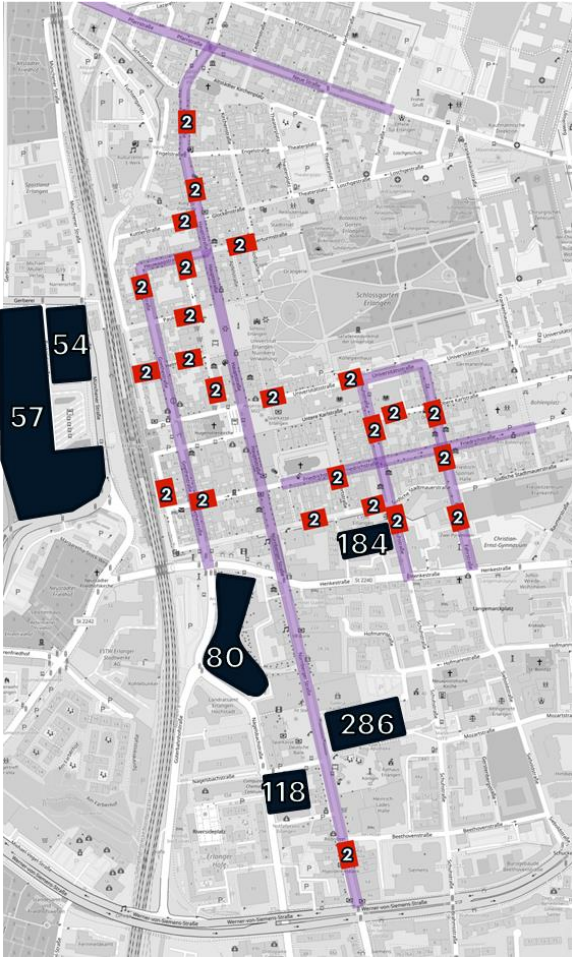


Abbildung 28: Ladezonen (rot) und mindestens freie Stellplätze (blau)

5.4. Gehwegparken

In Erlangen existieren viele Parkstände im öffentlichen Straßenraum, die die verfügbare Gehwegbreite zu stark einschränken. Dies ist v.a. für Menschen mit Einschränkungen in ihrer Mobilität ein relevantes Sicherheitsrisiko, da sie häufig auf die Straße ausweichen müssen. Um dieses Sicherheitsrisiko zu reduzieren, müssen die Parkstände im öffentlichen Straßenraum rückgebaut werden. Die Stadt Erlangen hat in einer eigenen Untersuchung bereits die Parkstände mit zu geringen Gehwegrestbreiten identifiziert:

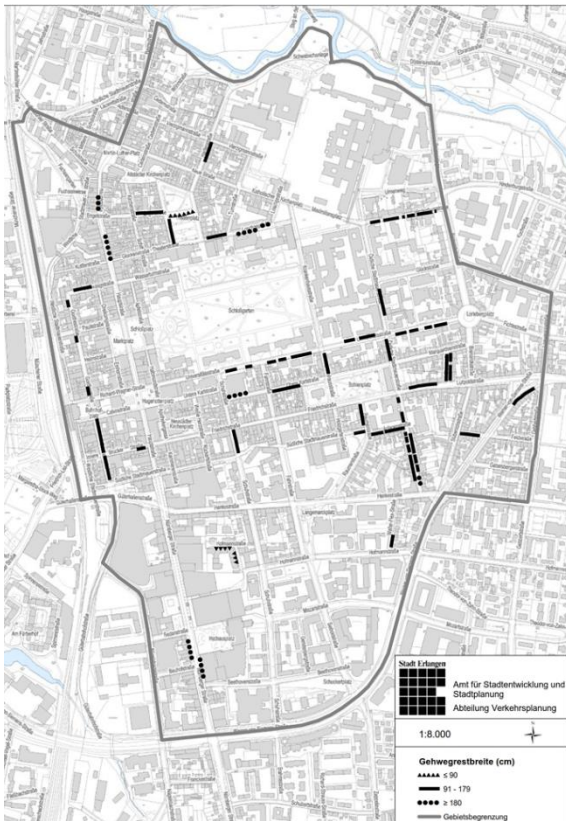


Abbildung 29: Parkstände mit zu geringen Gehwegrestbreiten

Bei einer Berücksichtigung der Fußweg-Ordnung, der Rest-Gehwegbreite und der Rest-Durchfahrtsbreite, kann der Rückbau dieser Parkstände wie folgt priorisiert werden:

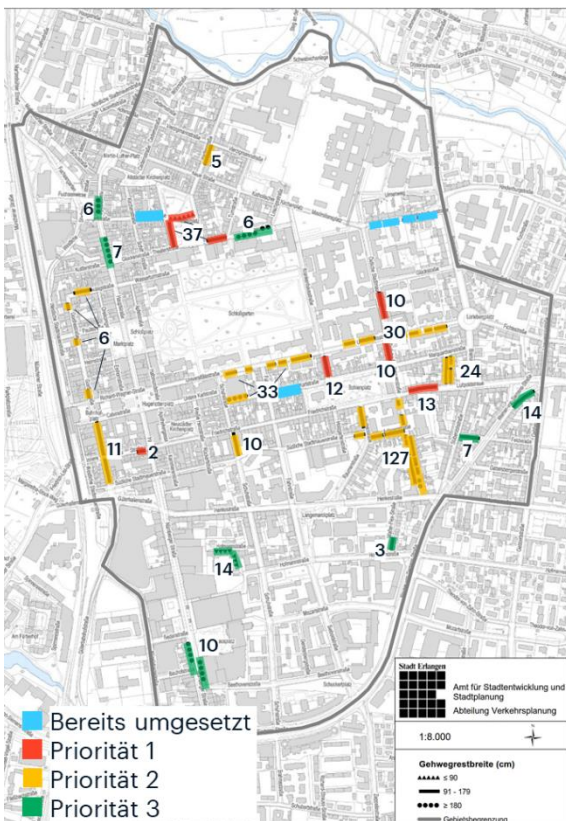


Abbildung 30: Priorisierung ohne Berücksichtigung der Ausweichparkplätze

Legend:

- Bereits umgesetzt
- Priorität 1
- Priorität 2
- Priorität 3

Map Details:

- Scale:** 1:8.000
- North Arrow:** ↑
- Gehwegbreite (cm):**
 - AAAAA ≤ 90
 - ===== 91 - 179
 - ===== ≥ 180
- Gebietsbegrenzung:** (dashed line)

5.5. Pilotprojekt

30

Das Pilotprojekt sollte sowohl kommunikativ als auch fachlich begleitet und ausgewertet werden. Ggf. ist die Kooperation mit Parkhausbetreibenden sinnvoll, um für den Zeitraum ein attraktives Angebot für die Nutzenden anbieten zu können (z.B. Bewohnerparktarife).

6. Fazit

Die Stadt Erlangen konnte im VEP im Bereich des öffentlichen Parkraums diverse Probleme identifizieren. Neben einer hohen Auslastung sind hierbei v.a. die heterogene Verteilung, der hohe Anteil an Bewohner- und Dauerparkenden im Straßenraum sowie die Beeinträchtigung anderer Verkehrsteilnehmenden zu nennen.

Zur Beseitigung dieser Probleme wurden folgende Handlungsfelder aus den Untersuchungsergebnissen abgeleitet:

- 1) Preisliche und räumliche Differenzierung nach Nutzergruppen
- 2) Verlagerung Dauer- und Langzeitparkende (Pendler, Anwohner etc.) zu Auffangparkplätzen
- 3) Kostenloser ÖPNV (Klinik/City-Linie)
- 4) Reduzierung Anzahl Parkregelungen auf ein Mindestmaß
- 5) Änderung der Parkregelung für Bewohnende
- 6) Abschaffung kostenloser Stellplätze
- 7) Einrichtung von Lieferverkehrszonen
- 8) Reduzierung des Gehwegparkens (1,80m Restbreite)
- 9) Verknüpfung der Entwicklung der ÖPNV-Gebühren mit den Parkgebühren
- 10) Weitere Preisanpassung nach Wegfall der Höchstgebühren für Kurz- und Bewohnerparken

Die Umsetzung dieser Handlungsfelder wurde in einem Gesamtparkraumkonzept in unterschiedlichen Ebenen verankert. Neben den Tarifierungen wurden Empfehlungen zur Anpassung der Tarifzonen, der Änderung der Parkraumbewirtschaftungsarten sowie zur Einführung von Ladezonen und Anpassung des Gehwegparkens erarbeitet. Die vorgestellten Maßnahmen sollten in einem Pilotprojekt getestet werden, das kommunikativ und fachlich begleitet wird. Für die Umsetzung des Parkraumkonzeptes wird folgender Ablauf vorgeschlagen:



Abbildung 33: Vorschlag Ablauf Umstellung

Die Tarifierhöhung ist ein zentrales Element des Parkraumkonzeptes, jedoch ist diese, v.a. im Bereich des Bewohnerparkens, aufgrund der rechtlichen Rahmenbedingungen in Bayern aktuell nicht möglich. Die in Bayern vorgeschriebene Höchstgebühr für das Ausstellen eines Parkausweises für Bewohnende von 30,70 € im Jahr ist in Erlangen erreicht. Lediglich bei den Gebühren für das Kurzzeitparken (aktuell max. 1,50€ pro Stunde) besteht noch ein Spielraum bis zu dem in Bayern vorgeschriebenen Höchstsatz von 2,60€ pro Stunde. Bei Änderung der rechtlichen Voraussetzungen müssen die Tarife erneut geprüft und angepasst werden.

Im westlichen und südlichen Bereich, in dem Ausweichparkplätze vorhanden sind, liegt der Fokus auf der kurzen Nutzung der Parkstände im öffentlichen Straßenraum. Um Zweite-Reihe-Parken und den Parksuchverkehr zu reduzieren sollten Ladezonen eingeführt werden, an denen kurzzeitiges Be- und Entladen möglich ist.

Ergänzend sollten die Gespräche mit den Parkhausbetreibenden ausgeweitet werden. Hierdurch soll vermieden werden, dass eine Erhöhung der öffentlichen Parkgebühren zu einer Erhöhung der Gebühren der Parkhäuser führt. Der verkehrslenkende Effekt wäre in diesem Fall nicht mehr vorhanden. Die Parkhausbetreibenden profitieren durch eine erhöhte Auslastung der Parkhäuser und Tiefgaragen.

Im östlichen Bereich sind kaum Ausweichstellplätze vorhanden, um längere Parkdauern wenn nötig zu ermöglichen (z.B. Patienten UKER). Aus diesem Grund wird in diesem Bereich auf eine Höchstparkdauer verzichtet. Um keine falschen Anreize zu schaffen, sollte das Langzeitparken im öffentlichen Straßenraum nicht die günstigste Alternative sein. Hierzu wird in diesem Bereich kein Tagesticket empfohlen. Als zusätzlicher Anreiz das Fahrzeug nicht für einen längeren Zeitraum im öffentlichen Straßenraum zu parken, hat die Stadt Erlangen eine kostenlose Klinik-Linie eingerichtet. Nutzende, die ihr Fahrzeug in Tarifzone III parken, können diese kostenlos nutzen, um zu den Kliniken zu fahren. Sollten weitere Ausweichparkplätze in Zone II entstehen (z.B. Umnutzung privater Parkhäuser o.ä.) kann die Tarifzone I sukzessive erweitert werden.

Der Großparkplatz soll möglichst viele Dauer- und Langzeitparkende aufnehmen können. Hierzu sollten die Parkmöglichkeiten in diesem Bereich erweitert werden. Das Areal wird durch die Stadt-Umland-Bahn neu geplant, die zusätzlichen Parkmöglichkeiten sollten sich also außerhalb dieses Planungsbereiches befinden. Alternativ könnten auch Interimslösungen geprüft werden (z.B. temporäres Parkdeck).

Ziel aller Maßnahmen ist die gleichberechtigte Verteilung des öffentlichen Raumes, hier gibt es starken Nachholbedarf für den Umweltverbund. Bei einer schrittweisen Umgestaltung des öffentlichen Raumes der Innenstadt sind daher die Anzahl der Stellplätze zu verringern. Der Ausbau der Kapazitäten in Randlage soll dazu dienen dies zum Teil zu kompensieren, keinesfalls aber die Gesamtzahl an Stellplätzen zu erhöhen.

7. Verzeichnisse

Abbildungen

Abbildung 1: Vorgehen Erstellung Parkraumkonzept für die Innenstadt Erlangen	4
Abbildung 2: Flächennutzung in Erlangen	5
Abbildung 3: Verfügbare Gehwegbreiten (Quelle: Stadt Erlangen)	6
Abbildung 4: Ergebnis Georeferenzierung - aktuelle Parkraumbewirtschaftung	7
Abbildung 5: Auslastung der Parkstände	8
Abbildung 6: Kapazität und Auslastung Parkierungseinrichtungen	9
Abbildung 7: Vergleich Kapazitäten Stellplätze	10
Abbildung 8: Antworten Forum Mobilität (Die Größe des Wortes basiert auf der Anzahl der Nennungen)	10
Abbildung 9: Verteilung Parkierungseinrichtungen Erlangen	11
Abbildung 10: Häufigste Nutzergruppen (links) und Zweit-häufigste Nutzergruppen (rechts)	11
Abbildung 11: Parkwechselvorgänge pro Parkplatz am Erhebungstag	12
Abbildung 12: Ziel und Leitlinien VEP Erlangen	13
Abbildung 13: Geplante Nutzungen	17
Abbildung 14: Gewünschte Nutzungen	18
Abbildung 15: Vergleich gewünschte Nutzungen und aktuelle Tarifzonen Erlangen	18
Abbildung 16: Empfehlung prinzipielle Logik	19
Abbildung 17: Flächenverbrauch Verkehrsmittel pro Person (Quelle: agoraverkehrswende.de)	20
Abbildung 18: Vergleich Gebühren Kurzzeitparken (Quelle: agoraverkehrswende.de)	21
Abbildung 19: Vergleich Parkgebühren auf öffentlichen Parkständen in Bayern	22
Abbildung 20: Vergleich Gebühren Bewohnerparken (Quelle: agoraverkehrswende.de)	22
Abbildung 21: Aktuelle Bewirtschaftungsarten	24
Abbildung 22: Vorschlag neue Bewirtschaftungsarten	25
Abbildung 23: Parkdauern der unterschiedlichen Nutzenden (Quelle: Agora Verkehrswende)	26
Abbildung 24: Platzbedarf Ladezone	26
Abbildung 25: Befahrung einer Ladezone	26
Abbildung 26: Beispiele für Beschilderungen einer Ladezone	27
Abbildung 27: Beispiel für Ladezonen entlang der Lieferkorridore aus dem VEP	27
Abbildung 28: Ladezonen (rot) und mindestens freie Stellplätze (blau)	28
Abbildung 29: Parkstände mit zu geringen Gehwegrestbreiten	29
Abbildung 30: Priorisierung ohne Berücksichtigung der Ausweichparkplätze	29
Abbildung 31: Priorisierung mit Berücksichtigung der Ausweichparkplätze	30
Abbildung 32: Vorschlag Gebiet Pilotprojekt	30
Abbildung 33: Vorschlag Ablauf Umstellung	32