

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
613/383/2026

Ergebnisse Pilotprojekt Parkraumkonzept Bohlenplatz und weiteres Vorgehen bei der Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze in der Innenstadt

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	16.06.2026	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	16.06.2026	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

66, Ref. II/WA, StBR Innenstadt zur Info

Bisherige Behandlung in den Gremien	Nummer	Termin	Vorlagenart	Abstimmung
Parkraumkonzept Innenstadt und Umsetzung Pilotprojekt	613/180/2022	26.07.2022	Beschlussvorlage	einstimmig angenommen
Bearbeitungsstand Pilotprojekt Parkraumkonzept Bohlenplatz	613/296/2024	16.07.2024	Mitteilung zur Kenntnis	zur Kenntnis genommen
Umsetzung Pilotprojekt Parkraumkonzept Bohlenplatz	613/314/2024	10.12.2024	Beschlussvorlage	einstimmig angenommen

I. Antrag

1. Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die für die Pilotphase getroffenen Maßnahmen im Gebiet rund um den Bohlenplatz beizubehalten und sie gemäß der in der Beschlussvorlage beschriebenen Vorgehensweise auf weitere Teile der Innenstadt auszuweiten.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Der ruhende Verkehr in der Erlanger Innenstadt sieht sich zahlreichen Herausforderungen gegenüber. Die Nachfrage nach Parkraum ist hoch, die Fahrbahnen sind oft zu eng für einen reibungslosen Verkehrsfluss, die Verkehrssicherheit wird durch verkehrswidriges Halten und Parken beeinträchtigt, die Parkraumbewirtschaftung ist unübersichtlich und Handwerker sowie Pflegedienste finden nur schwer auftragsnahe Parkplätze.

Vor diesem Hintergrund wurden im Rahmen eines Pilotprojektes, dessen Maßnahmen über

verschiedene Beteiligungsformate mit den Betroffenen vor Ort abgestimmt wurden, in einem begrenzten Gebiet neue Formen der Parkraumbewirtschaftung zur Verbesserung der Situation des ruhenden Verkehrs erprobt. Zu den erarbeiteten Maßnahmen gehören die Einrichtung von Lieferzonen, in denen sowohl gewerbliche als auch private Be- und Entladevorgänge durchgeführt werden können, sowie die Möglichkeit für Handwerker und Pflegedienste mit Sonderparkgenehmigung, während der Dauer ihrer Tätigkeiten vor Ort auch länger zu parken. Zudem wurde die Vielzahl unterschiedlicher Parkregelungen reduziert, indem auf allen Parkplätzen im Pilotgebiet das Mischparken eingeführt wurde. Somit können alle im Gebiet vorhandenen Parkplätze sowohl von Besuchern mit Parkschein als auch von Bewohnern mit Bewohnerparkausweis genutzt werden. Darüber hinaus wurde die Höchstparkdauer für das gebührenpflichtige Parken von drei Stunden auf zwei Stunden reduziert, um einen höheren Parkwechsel der Besucher zu ermöglichen.

Die neuen Parkregelungen im Gebiet rund um den Bohlenplatz wurden am 19. Juli 2025 umgesetzt. Die offizielle Pilotphase lief bis Ende Januar 2026, in der folgenden Beschlussvorlage werden jedoch nur Erhebungsdaten bis Dezember 2025 berücksichtigt. Grund dafür ist das Schneechaos ab Mitte Januar 2026 in Erlangen, welches die Erhebungen vor Ort stark erschwert hat. Zeitweise war im Januar das Ein- und Ausfahren bei Parkplätzen im Pilotgebiet gar nicht möglich.

Die gewonnenen Daten wurden durch das Gutachterbüro stadtraum ausgewertet und in einem Endbericht (siehe Anlage 1) zusammengefasst. In diesem Endbericht sind auch noch einmal alle Beteiligungsformate und der Entstehungsprozess der Maßnahmen dargestellt.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Evaluation

Um bewerten zu können, ob die Maßnahmen der Pilotphase erfolgreich waren, wurde die Parksituation rund um den Bohlenplatz vor und während der Pilotphase evaluiert. Zentrales Element waren dabei wöchentliche Rundgänge, bei denen die Auslastung der Parkplätze erfasst wurde. Außerdem wurde erfasst, welche Nutzergruppe vor Ort parkt. Dabei wurde zwischen Bewohnern mit Bewohnerparkausweis, Besuchern mit Parkschein und Fahrzeugen mit Sonderparkgenehmigung (beispielsweise Handwerker- oder Behindertenparkausweis) unterschieden. Als weitere Kategorie wurden während der Erhebungen auch Elektroautos erfasst, die gemäß der im April 2025 von der Bayerischen Landesregierung erlassenen Regelung zum kostenlosen Parken von Elektroautos auf öffentlichen Parkplätzen geparkt haben. Fahrzeuge mit E-Kennzeichen, die eine Parkscheibe hinter der Windschutzscheibe platzieren, können für bis zu drei Stunden kostenlos auf öffentlichen Parkplätzen parken (wenn die Regelungen vor Ort eine Höchstparkdauer unter drei Stunden vorschreiben, gilt für die Elektroautos ebenfalls diese Höchstparkdauer).

Die Erhebungsrundgänge wurden jeweils in den Zeiträumen von 11:30 Uhr bis 12:30 Uhr und von 16 Uhr bis 17 Uhr dienstags und donnerstags durchgeführt, da zu diesen Zeiten laut den Vorerhebungen des Gutachterbüros stadtraum mit den höchsten Auslastungsspitzen und den meisten Parkwechsellvorgängen zu rechnen war. Im Mai 2025 wurden bei vier Rundgängen Daten zur Parksituation vor der Pilotphase mit den alten Parkregelungen gesammelt. Nach der Einführung der Maßnahmen der Pilotphase am 19. Juli 2025 wurde bis Ende Januar 2026 mit zwei Rundgängen pro Woche die Parksituation vor Ort evaluiert.

Zusätzlich wurden die Parkscheinverkäufe im Pilotgebiet vor und während der Pilotphase analysiert.

Um die Auslastung der Parkplätze im Tagesverlauf sowie die Dauer der Parkvorgänge nachvollziehen zu können, führte das Gutachterbüro Schuh & Co. im Mai 2025 (vor Beginn der Pilotphase) und im Oktober 2025 (während der Pilotphase) zwei Ganztageserhebungen im Pilotgebiet durch. Es wurden von 5:30 Uhr (Beginn des ersten Rundgangs) bis 21:30 Uhr (Beginn des letzten Rundgangs) alle zwei Stunden Rundgänge durchgeführt. Dabei wurde die Auslastung der Parkplätze erfasst und mittels Kennzeichenerfassung auch die Parkdauer der Autos vor Ort.

Da vor Beginn der Pilotphase bei einigen Gewerbetreibenden die Sorge aufkam, dass es durch das Mischparken zu einem übermäßigen Parkdruck durch parkende Bewohner kommt, hat die Abteilung Mobilitätsplanung vor und während der Pilotphase regelmäßig das direkte Gespräch mit den Gewerbetreibenden vor Ort gesucht. Die Mitarbeiter der Verwaltung kamen dafür bei mehreren Rundgängen direkt in die Geschäfte der Betriebe, um die Erfahrungen der Betroffenen mit den Maßnahmen des Parkraumkonzepts direkt vor Ort zu erfahren und gegebenenfalls auch schnell nachjustieren zu können. Die Meinung der Gewerbetreibenden wurde zudem in einer Online-Umfrage abgefragt, die den im Pilotgebiet ansässigen Betrieben nach Ende der Pilotphase per E-Mail zugesendet wurde (siehe Anlage 2). Von den 52 im Pilotgebiet ansässigen Gewerbetreibenden haben 33 an der Online-Umfrage teilgenommen.

Ergebnisse der Evaluation

Auslastung der Parkplätze, Parkdauer und verkaufte Parkscheine

Die durchschnittliche Auslastung der Parkplätze lag während der Rundgänge im Rahmen der Erhebung im Mai 2025 vor Ort im Durchschnitt bei über 100 %. Dieser Wert wurde durch intensives Falschparken bei Überlastung der vorhandenen Parkplätze erreicht. Nach Beginn der Pilotphase im Juli 2025 sank die monatliche Durchschnittsauslastung der Parkplätze bis August 2025 auf einen Tiefstwert von 83 %. Dies ist vermutlich auch auf die Sommerferien zurückzuführen. Ab Oktober stieg die Auslastung der Parkplätze spürbar an und nähert sich wieder der 100-Prozent-Marke (Höchstwert im Dezember 2025 mit 94 Prozent). Dies stellt eine Verbesserung im Vergleich zum Mai 2025 dar. Trotzdem bleibt die Auslastung der Parkplätze weiterhin sehr hoch.

Die Ergebnisse der wöchentlichen Erhebungen decken sich mit den Ergebnissen der Ganztageserhebungen aus dem Mai und Oktober 2025: Während im Mai 2025 im Tagesverlauf teilweise mehr als 100 % der Parkplätze belegt waren, liegt die Auslastung im Oktober 2025 etwas niedriger, bleibt aber weiterhin hoch.

Die Analyse der Parkvorgänge der Ganztageserhebungen zeigt, dass der Großteil der Parkvorgänge von kurzer bis mittlerer Dauer sind, wobei die meisten Parkvorgänge maximal zwei Stunden dauern. Im Gesamtgebiet ist die durchschnittliche Parkdauer gesunken.

Die Anzahl der verkauften Parkscheine schwankte im gesamten Jahresverlauf 2025 stark – sowohl vor als auch nach Beginn des Pilotprojekts. Ein Trend in die eine oder andere Richtung ließ sich nicht erkennen.

Entwicklung der parkenden Besucher und Bewohner

Bis zum Jahresende 2025 ist eine leichte Zunahme der parkenden Bewohner zu beobachten. Ihr Anteil stieg von Mai 2025 (vor Beginn der Pilotphase) bis Dezember 2025 (während der Pilotphase) um 5 %. Gleichzeitig zeigte sich für denselben Zeitraum ein leichter Rückgang der mit Parkschein parkenden Fahrzeuge um 1 %. Allerdings kann nicht von einem Rückgang der vor Ort parkenden Besucher die Rede sein. Wie eingangs beschrieben, dürfen Autos mit E-Kennzeichen und Parkscheibe seit April 2025 in Bayern auf öffentlichen Parkplätzen bis zu drei Stunden kostenlos parken, somit auch im Gebiet rund um den Bohlenplatz. Da es sich dabei nicht um Autos mit Bewohnerparkausweis handelt (Autos mit E-Kennzeichen und Bewohnerparkausweis wurden weiterhin den Bewohnern zugerechnet und können mit dem Bewohnerparkausweis ohne zeitliche Begrenzung parken), nutzen auch diese Fahrzeuge die in Bayern geltende Regelung zum kostenlosen Parken für bis zu zwei Stunden in diesem Gebiet. Deren Anteil stieg von Mai bis Dezember 2025 von 3 % auf 5 %. Um den Anteil der parkenden Besucher im Pilotgebiet zu ermitteln, muss man somit den Anteil der nach der bayerischen Regelung parkenden Elektroautos und der mit Parkschein parkenden Fahrzeuge zusammennehmen. So ergibt sich im Zeitraum von Mai bis Dezember 2025 eine Zunahme der parkenden Besucher um ein Prozent.

Mit Hilfe der Erhebungsdaten lassen sich auch die Einnahmeverluste an Parkgebühren durch die nach bayerischer Regelung kostenlos parkenden Autos mit E-Kennzeichen berechnen. Während des Pilotzeitraums sind der Stadt Erlangen im Gebiet um den Bohlenplatz dadurch rund 41.500 Euro an

Parkgebühren entgangen.

Lieferzonen

Während der Pilotphase wurde die Nutzung der Lieferzonen an verschiedenen Stellen mittels Kameras beobachtet. Insgesamt wurden die Lieferzonen an den unterschiedlichen Standorten gut genutzt, wobei einige Standorte stärker frequentiert waren als andere. Zu den Hauptnutzergruppen gehörten vor allem Paketlieferdienste und Privatpersonen. Auch die Nutzung der Lieferzonen durch Handwerker und Lieferfahrzeuge der ansässigen Gewerbetreibenden wurde dokumentiert. Illegale Parkvorgänge kamen ebenfalls vor, hielten sich jedoch im Rahmen.

Dass die Lieferzonen vor Ort gut ankommen, zeigte sich auch in den Vor-Ort-Gesprächen und der Online-Umfrage der Gewerbetreibenden. Diese haben positive Erfahrungen mit den Lieferzonen gemacht und nutzen die Lieferzonen selbst für die An- und Ablieferung von Waren, sowie die Kundschaft für die Abholung vorbestellter Einkäufe. Illegale Parkvorgänge mit dem Auto oder Lieferwagen zum Be- und Entladen konnten so deutlich reduziert werden.

Rückmeldung der Gewerbetreibenden

Aus den Vor-Ort-Gesprächen mit den Gewerbetreibenden sowie den Ergebnissen der Online-Umfrage nach Ende der Pilotphase lassen sich die Erfahrungen der direkt von den neuen Parkregelungen betroffenen Geschäftstreibenden gut darstellen. Wie bereits erwähnt, sind die Lieferzonen besonders beliebt. Von den Gewerbetreibenden, die an der Online-Umfrage teilnahmen, sahen 21 die Einführung der Lieferzonen positiv, nur zwei negativ. Auch bei den Vor-Ort-Gesprächen gab es hierzu kaum negative Stimmen.

Das Mischparken wird ebenfalls mehrheitlich positiv gesehen, wenngleich es hierzu sowohl bei den Vor-Ort-Gesprächen als auch bei der Online-Umfrage einige negative Stimmen gab. In der Umfrage sahen 19 Gewerbetreibende eine Verbesserung der Parksituation durch das Mischparken, 6 eine Verschlechterung und 4 keine Veränderung. Auf die Frage, ob das Mischparken beibehalten werden sollte, antworteten 21 Gewerbetreibende mit „Mischparken beibehalten“, nur fünf wünschten sich die alten Parkregelungen zurück.

Am kontroversesten wurde die Reduzierung der Höchstparkdauer für das gebührenpflichtige Parken von drei Stunden auf zwei Stunden gesehen. Jedoch hat sich auch hier eine Mehrheit der Gewerbetreibenden für die eingeführte Regelung mit einer Höchstparkdauer von zwei Stunden ausgesprochen. 15 Gewerbetreibende empfinden die Maßnahme als gut, 10 als schlecht. Dies spiegelt sich auch in den Antworten auf die Frage wider, ob die jetzige 2-Stunden-Regelung geändert werden soll. Dabei wünschen sich 16 Gewerbetreibende keine Veränderung, elf wollen eine Erhöhung der maximalen Parkdauer und zwei eine weitere Verkürzung auf weniger als zwei Stunden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Auf Grundlage der Ergebnisse der Evaluation und der Rückmeldungen aus dem Pilotgebiet schlägt die Verwaltung vor, die rund um den Bohlenplatz eingeführten Parkregelungen beizubehalten. Die Pilotphase sollte auch dazu dienen, ein Parkraumkonzept zu erarbeiten, welches, falls es erfolgreich ist, auf die gesamte Innenstadt ausgeweitet werden soll. Über dieses Vorgehen wurde unter anderem in der letzten Arbeitskreissitzung zum Pilotprojekt am 12.03.2026 mit verschiedenen Stakeholdern diskutiert (unter anderem mit Vertretern aus Gewerbe, Bewohnerschaft und Handwerkerschaft). Als sinnvollstes Vorgehen wurde eine schrittweise Ausweitung anhand der bestehenden Bewohnerparkgebiete festgelegt, von denen es fünf innerhalb der Innenstadt gibt. Aus dem Austausch im Arbeitskreis ergab sich der Vorschlag, für jedes Bewohnerparkgebiet noch einmal die genauen Gegebenheiten zu betrachten und gegebenenfalls kleinere Anpassungen am Konzept für den jeweiligen Bereich vorzunehmen (beispielsweise an der Höchstparkdauer für das gebührenpflichtige Parken oder einzelne rein gebührenpflichtige Parkplätze). Am Grundkonzept soll allerdings nicht gerüttelt werden. Es wird auch nicht möglich sein, die Maßnahmen für jedes weitere Bewohnerparkgebiet im selben Maße

zu evaluieren, wie dies für das Pilotgebiet der Fall war. Dafür fehlen der Verwaltung die finanziellen und personellen Kapazitäten. Zudem wurde das Pilotprojekt in diesem Umfang evaluiert, um Wissen für die Ausweitung auf die übrige Innenstadt zu sammeln. Ganz ohne jegliche Information und Austausch mit den Menschen vor Ort ist eine Ausweitung aber nicht möglich, denn das Pilotprojekt hat auch gezeigt, wie wichtig eine Beteiligung vor Ort für die Akzeptanz der Maßnahmen ist. Eine entsprechende Informationskampagne wird in jedem Fall erfolgen.

Die Verwaltung wird den UVPA vor jeder weiteren Ausweitung der Maßnahmen des Parkraumkonzepts auf ein weiteres Bewohnerparkgebiet beteiligen. Dabei wird auch über konkrete Standorte von Lieferzonen im jeweiligen Gebiet sowie ggf. kleinere Anpassungen am Konzept für das jeweilige Bewohnerparkgebiet informiert. So sollen die am Bohlenplatz getesteten Parkregelungen Bewohnerparkgebiet für Bewohnerparkgebiet auf die gesamte Innenstadt ausgeweitet werden.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv*
 ja, negativ*
 nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja*
 nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

5. 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 nicht benötigt
 sind vorhanden auf IVP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
 sind nicht vorhanden

Anlagen:

Anlage 1 – Endbericht Pilotprojekt Parkraumbewirtschaftung Bohlenplatz
Anlage 2 – Ergebnisse der Umfrage der Gewerbetreibenden im Pilotgebiet

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang