

Pilotprojekt Parkraumbewirtschaftung Bohlenplatz

- Endbericht -

Mai 2026



mit
Parkschein
werktags
8-19h
2 Std.

Bewohner mit
Parkausweis
Nr. 1
frei



Bildquelle: Stadt Erlangen 2025

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Aufgabenstellung	0
2	Bestandsanalyse	1
2.1	Der Planungsraum.....	1
2.2	Ruhender Verkehr im Straßenraum.....	2
2.3	Parkhäuser	3
2.4	Parkverhalten.....	4
2.5	Abbiegegebote.....	5
3	Videobeobachtung	5
4	Partizipation	7
4.1	Akteursworkshop	7
4.2	Arbeitskreise	8
4.3	Online-Umfrage	8
4.4	Marktplatz – 12.09.2024.....	12
4.5	Informationsveranstaltung – 09.10.2024	13
5	Bewertungsmatrix	14
5.1	Bewertungskriterien	14
5.2	Definition der Nutzergruppen.....	15
5.3	Entwicklung der Varianten.....	15
5.4	Entwickelte Varianten.....	16
5.5	Übersicht der Bewertung.....	20
5.6	Varianten	21
6	Pilotphase.....	26
6.1	Konzept	26
6.2	Rückfallebene.....	28
7	Methode Erhebung.....	29
7.1	Vorerhebung.....	29
7.2	Erhebung während des Pilotprojekts.....	30
8	Ergebnisse aus Evaluation	31
8.1	Auswertung Erhebungsdaten.....	31
8.2	Zufriedenheit der Gewerbetreibenden.....	39
8.3	Lieferzonen	40
8.4	Auswertung Parkschein-Daten und mobilet-Daten	41
9	Fazit	44
	Literatur	48

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Ziele und Leitlinien VEP Erlangen (Quelle: VEP Erlangen)	0
Abbildung 2: Planungsraum in der Innenstadt Erlangen (Eigene Darstellung auf Basis von OSM)	1
Abbildung 3: Bestand Parkraumregelungen (Eigene Darstellung)	2
Abbildung 4: Parkhäuser und Parkplätze im Umkreis des Planungsgebietes (Eigene Darstellung)	3
Abbildung 5: Parkhäuser und Parkplätze im Umkreis des Planungsgebietes	3
Abbildung 6: Parkhäuser und Parkplätze im Umkreis des Planungsgebietes (Eigene Darstellung)	4
Abbildung 7: Videobeobachtung (Eigene Darstellung)	5
Abbildung 8: Ergebnisse Liefervorgänge und Konflikte Videobeobachtung (Eigene Darstellung)	6
Abbildung 9: Ergebnisse Liefervorgänge und Konflikte Videobeobachtung (Darstellung Senf.app)	10
Abbildung 10: Anmerkungen in der Online-Beteiligung (Darstellung senf.app)	11
Abbildung 11: Öffentlichkeitsbeteiligung, Format Marktplatz (Eigene Aufnahme)	12
Abbildung 12: Öffentlichkeitsbeteiligung, Format Diskussion (Eigene Aufnahme)	13
Abbildung 13: Variante Mischparken (Eigene Darstellung)	16
Abbildung 14: Variante Zonen (Eigene Darstellung)	17
Abbildung 15: Variante Hybrides Parken (Eigene Darstellung)	18
Abbildung 16: Lieferzone Universitätsklinik (Aufnahme Stadt Erlangen)	18
Abbildung 17: Entfall Stellplätze (Eigene Darstellung)	19
Abbildung 18: Pilotvorhaben Mischparken (Eigene Darstellung)	26
Abbildung 19: Beschilderung Mischparken (Aufnahme Stadt Erlangen)	27
Abbildung 20: zusätzliches Hinweisschild Lieferzone	27
Abbildung 21: Stellplatzbilanz verfügbare Stellplätze vorher (Bestand) und nachher (Pilotphase)	27
Abbildung 22: Nachsteuerung streckenhaftes gebührenpflichtiges Parken (Eigene Darstellung)	28
Abbildung 23: Parkraumerhebung am 22.05.2025, durchgeführt durch das Büro Schuh & Co. GmbH	32
Abbildung 24: Parkraumerhebung am 16.10.2025 (Abbildung Schuh & Co. GmbH)	33
Abbildung 25: Entwicklung des Anteils von Bewohner- und Besucherparkenden (Eigene Darstellung)	35
Abbildung 26: Die Stellplatz-Entwicklung von August zu Mai (Eigene Darstellung)	35
Abbildung 27: Die Stellplatz-Entwicklung von Dezember zu Mai (Eigene Darstellung)	36
Abbildung 28: Die Stellplatz-Entwicklung von Januar zu Mai (Eigene Darstellung)	36
Abbildung 29: Gesamtauslastung der Stellplätze (Eigene Darstellung)	37
Abbildung 30: Entwicklung von Elektroautos... (Eigene Darstellung)	38
Abbildung 31: Ergebnisse Befragung Amt für Statistik Stadt Erlangen (Darstellung Stadt Erlangen)	39
Abbildung 32: Jahresverlauf der verkauften Parkscheine in allen Zonen (Darstellung nach AG)	42
Abbildung 33: Verteilung der Parkdauer nach mobilet-Daten (Eigene Darstellung)	43

Abkürzungsverzeichnis

AG	Auftraggeber
AK	Arbeitskreis
FGÜ	Fußgängerüberweg („Zebrastreifen“)
Kfz	Kraftfahrzeug
KP	Knotenpunkt
LSA	Lichtsignalanlage/Lichtzeichenanlage („Ampel“)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MV	Motorisierter Verkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr

1 Anlass und Aufgabenstellung

Die Stadt Erlangen plant, dass das Parkraumangebot im Rahmen eines Pilotprojektes neu strukturiert wird. Grundlage hierfür ist das im Jahr 2020 beauftragte Parkraumkonzept, das sich mit Maßnahmen zum klimafreundlichen Umgang sowie der Optimierung des bestehenden Angebots des ruhenden Verkehrs befasst. Darin wird festgehalten, dass die bestehenden Parkraumbewirtschaftungsarten anzupassen sind. Aus dem im Jahr 2022 erstellten Parkraumkonzept Innenstadt geht außerdem hervor, dass ein hoher Parkdruck in der Erlanger Innenstadt besteht, welcher unter anderem durch den hohen Anteil an Lang- und Dauerparkern verursacht wird. Die teilweise sehr geringen Gehwegbreiten entsprechen nicht dem vorgegebenen Standard zur Barrierefreiheit und sind deshalb zu prüfen und bei Bedarf stellenweise anzupassen. Nach der Pilotphase soll eine Erweiterung der erprobten Bewirtschaftungsform für die gesamte Innenstadt erfolgen. Ziel des Pilotprojektes ist somit nicht nur die Entwicklung einer Lösung für das Gebiet um den Bohlenplatz, sondern das anschließende Hochskalieren auf die gesamte Innenstadt.



Abbildung 1: Ziele und Leitlinien VEP Erlangen (Quelle: VEP Erlangen)

Hintergrund: Verkehrsentwicklungsplan und Parkraumkonzept

Der Verkehrsentwicklungsplan Erlangen (kurz VEP Erlangen) formuliert die übergeordneten Ziele für die Verkehrsentwicklung und die Mobilitätsplanung in Erlangen. Der VEP sieht vor, dass Strategien und Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung in ein kleinräumliches Parkraumkonzept überführt werden. Das Parkraumkonzept Innenstadt ist daraus 2022 entstanden. Dieses Parkraumkonzept hat dann die genauere Betrachtung des Gebietes um den Bohlenplatz als Ergebnis festgehalten.

Im Rahmen des im Folgenden dargestellten Pilotprojekts sollen die Maßnahmen unter Berücksichtigung einer intensiven Beteiligung der Bürger und der gewerblichen Interessenvertreter zunächst erprobt und in einem zweiten Schritt ggf. angepasst werden. Die Öffentlichkeitsbeteiligung und eine umfassende fachliche Evaluation bilden einen wichtigen Teil des Projektes.

2 Bestandsanalyse

2.1 Der Planungsraum

Der Planungsraum für das Pilotprojekt befindet sich östlich des Hauptbahnhofs und südlich des Schlossgartens. Das Gebiet wird im Norden durch den nördlichen Teil des Bohlenplatzes und die Obere Karlstraße begrenzt. Die östliche Stadtmauerstraße auf Höhe des staatlichen Bauamts ist Teil des Planungsraums. Die südliche Stadtmauerstraße zwischen Holzgartenstraße und Fahrstraße wird in die Betrachtung integriert. Ein wichtiger Teil des Raumes ist der Bohlenplatz, der zum Verweilen einlädt, aber auch häufig durchquert wird. Prägende Nutzungen wie die HNO-Klinik, mehrere Universitätsgebäude, eine Sporthalle, das Kreuz+Quer sowie zahlreiche Geschäfte und Restaurants liegen innerhalb des Gebiets oder grenzen unmittelbar daran an.



Abbildung 2: Planungsraum in der Innenstadt Erlangen (Eigene Darstellung auf Basis von OSM)

2.2 Ruhender Verkehr im Straßenraum

Die Parkraumsituation vor der Pilotphase in der Erlanger Innenstadt im Bereich rund um den Bohlenplatz ist durch ein Nebeneinander unterschiedlicher Parkregelungen geprägt. Entlang der Oberen Karlstraße dominiert das Mischparken, sodass sowohl Bewohner als auch Besuchende die zur Verfügung stehenden Stellplätze belegen können. Mischparken bedeutet in diesem Fall, dass Bewohner mit einem entsprechenden Bewohnerparkausweis die Stellplätze in dem Gebiet nutzen können und Besuche an Werktagen zwischen 7 – 19 Uhr gebührenpflichtig für maximal drei Stunden parken dürfen. Die Gebühren seit März 2024 für die ersten 30 Minuten betragen 1,00 Euro, danach 2,60 Euro für jede weitere Stunde. Die Gebührenordnung sieht aktuell für einen Bewohnerparkausweis in Erlangen 30,70 Euro vor. Seit dem 1. April 2025 dürfen E-Fahrzeuge in Bayern auf öffentlichen, eigentlich gebührenpflichtigen Parkplätzen für einen Zeitraum bis zu drei Stunden kostenlos parken, die Regelung ist befristet bis Ende 2026. (Infos aus der Seite der Stadt Erlangen abrufbar)

Ein Stellplatz in der Oberen Karlstraße ist als Lieferzone vorgesehen sowie zwei Stellplätze für Menschen mit Behinderung. Rund um den Bohlenplatz selbst sind ungefähr die Hälfte der Stellplätze temporär gebührenpflichtiges Parken mit den entsprechenden ausgewiesenen Tarifen, was eine zeitlich begrenzte Nutzung ermöglicht und die Fluktuation im ruhenden Verkehr fördert. Zudem sind mehrere Stellplätze für Bewohnerparken, zwei Stellplätze für Elektrofahrzeuge inkl. Ladesäule und mehrere Stellplätze für Menschen mit Behinderung ausgewiesen. In einigen Abschnitten, insbesondere entlang der Holzgartenstraße sowie der südlichen Stadtmauerstraße, gibt es zudem freie Parkplätze ohne Gebührenpflicht. Im südwestlichen Bereich des Planungsgebietes dominiert das Mischparken, während in der Fahrstraße und der östlichen Stadtmauerstraße Bewohnerparken vorgesehen ist.

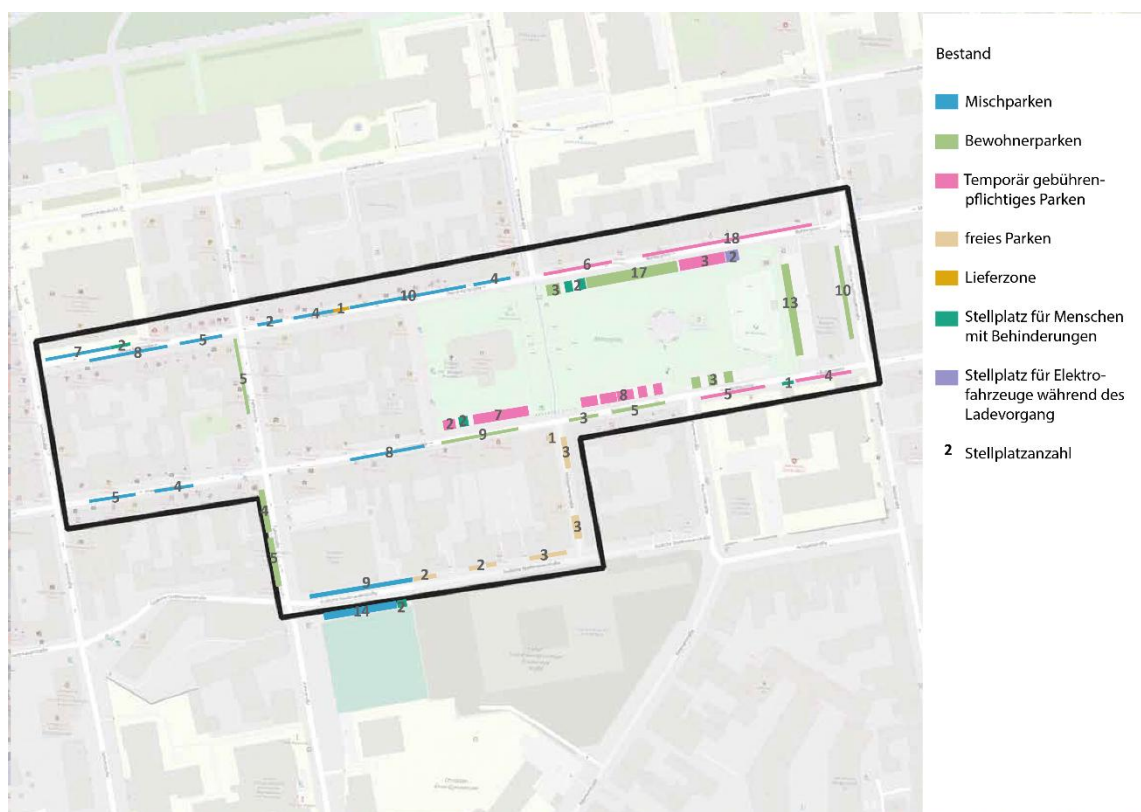


Abbildung 3: Bestand Parkraumregelungen (Eigene Darstellung)

2.3 Parkhäuser

Neben den Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum befindet sich das Parkhaus in der Henkestraße in einem Radius von 400 m zum Projektgebiet. Es befinden sich weitere neun Parkierungsanlagen in der Erlanger Innenstadt, welche als Ausweichflächen für das Pilotprojekt Parkraumbewirtschaftung um den Bohlenplatz interessant sind.

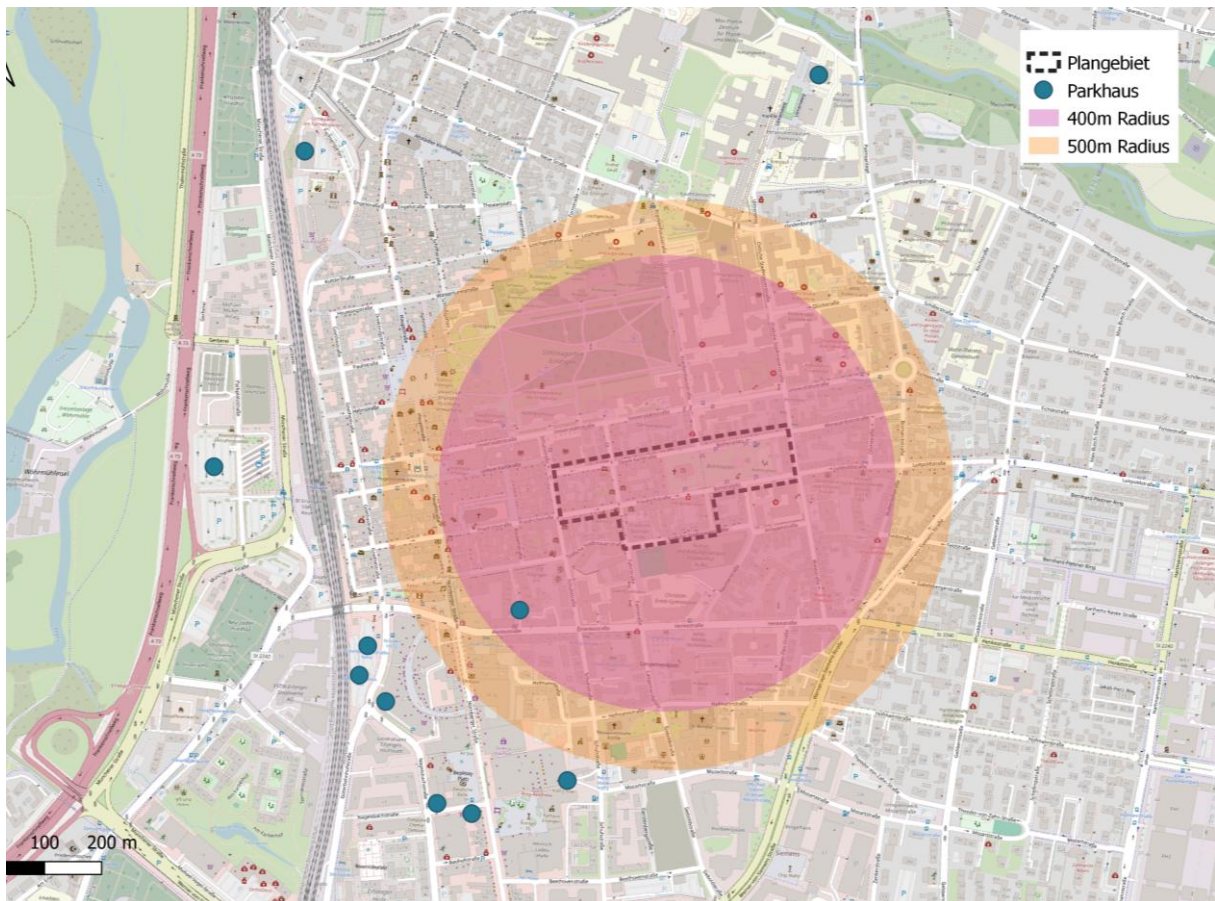


Abbildung 4: Parkhäuser und Parkplätze im Umkreis des Planungsgebietes (Eigene Darstellung)

Im Rahmen der Online-Umfragen (s. Kapitel 4.3) ist deutlich geworden, dass die größte Bereitschaft zum Ausweichen in eine Parkierungsanlage anstelle der Parkplätze im öffentlichen Raum beim Parkhaus in der Henkestraße besteht (ca. 25 %, 96 Abstimmungen). Als weiterer potenzieller Ausweichparkplatz wird der Großparkplatz, ca. 170 m vom Hauptbahnhof entfernt, genannt.

Auf welche Parkhäuser würden Sie, wenn nötig, ausweichen? (unabhängig von den Kosten)

Tiefgarage Eisert	Tiefgarage Sedanstraße	Neuer Markt	Parkhaus Arcaden	Güterbahnhofstraße	Henkestraße	Großparkplatz	Kaufland Parkhaus	Parkhaus Unikliniken	Sonstige
2,4 % (9)	2,1 % (8)	7,5 % (28)	13,1 % (49)	2,4 % (9)	25,7 % (96)	16,6 % (62)	5,6 % (21)	7,2 % (27)	17,2 % (64)

Abbildung 5: Parkhäuser und Parkplätze im Umkreis des Planungsgebietes

Die aktuellen Tarife (Stand Februar 2026) für das Parkhaus in der Henkestraße sind folgende:

Parkhaus Henkestraße:

- Jede angefangene Stunde 2,00 €, mit der Pcard 1,00 €
- 24 Stunden (Höchstsatz) 14,00 €, mit der Pcard 5,00 €
- Dauerparken vom Montag bis Sonntag: 194,35 €
- Nachtparken Mo.-Do. 16:00 - 09:00 Uhr; Fr. ab 16:00 Uhr bis Montag 9:00 & feiertags für 30 €

Großparkplatz:

- 1,50 € pro Stunde
- 9,00 € Tagesparkschein
- 80,00 € Monatsparkschein
- Sonntag freies Parken

Anbindung der Innenstadt durch den kostenlosen ÖPNV

Seit dem 1. Januar 2024 und bis 31. Dezember 2026 ist der ÖPNV in der Erlanger Innenstadt kostenfrei. Die Innenstadtlinien decken sowohl den Bahnhof als auch das Gebiet um den Bohlenplatz und verschiedene Parkhäuser ab. Perspektivisch kann die Anbindung Besuchenden des Untersuchungsgebietes eine niedrigschwellige Abreise mit dem ÖPNV ermöglichen oder das Parken, beispielsweise auf dem Großparkplatz und die Weiterfahrt zum Bohlenplatz erleichtern.

2.4 Parkverhalten

Die Daten von mobilet (Handyparken, Zeitraum 2023) sowie die Ergebnisse der Online-Umfrage 2024 (s. Kapitel 4.3) wurden im Hinblick auf die Parkdauer gegenübergestellt. Die Auswertung hat ergeben, dass sich der größte Anteil der Fahrzeuge zwischen einer und drei Stunden im Gebiet aufhält.

Bezüglich des Bewohnerparkens konnte festgestellt werden, dass von den 592 im Gebiet gemeldeten Personen 185 (Stand Mai 2024) über einen Bewohnerparkausweis verfügen. Weitere Erkenntnisse zur Parkraumauslastung sind der Vorerhebung (s. Kapitel 7.1) zu entnehmen.

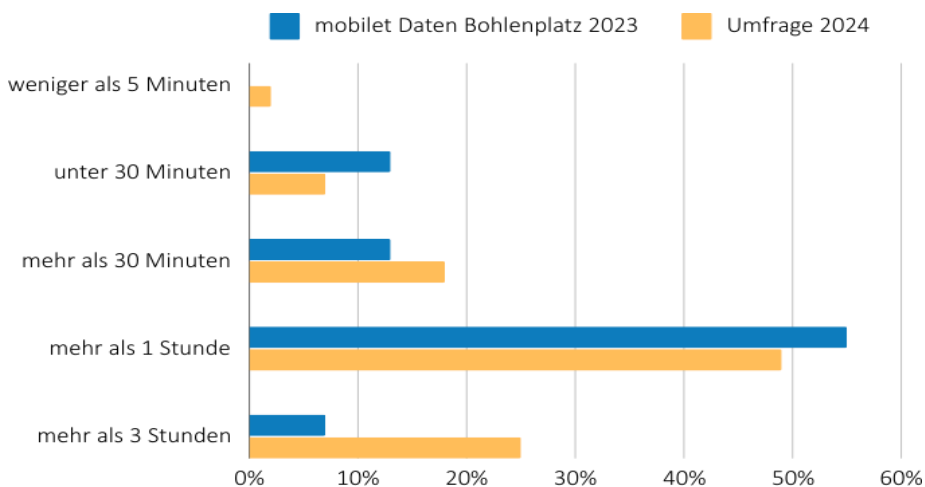


Abbildung 6: Parkhäuser und Parkplätze im Umkreis des Planungsgebietes (Eigene Darstellung)

2.5 Abbiegegebote

Im Untersuchungsgebiet rund um den Bohlenplatz wird der Kfz-Verkehrsfluss durch Einbahnstraßen bestimmt. In der Friedrichstraße / Bohlenplatz, südlich des Bohlenplatzes, verläuft die Einbahnstraße in Richtung Osten. In der Oberen Karlstraße / Bohlenplatz, nördlich vom Bohlenplatz, verläuft die Einbahnstraße in Richtung Westen. Die Schuhstraße, welche das Gebiet westlich begrenzt, ist eine nach Norden verlaufende Einbahnstraße, während die östliche parallele Fahrstraße in Richtung Süden verläuft.

3 Videobeobachtung

Am 30. Januar 2024 wurde an insgesamt sieben Untersuchungsstandorten eine kameragestützte Verkehrsbeobachtung durchgeführt. Die Kameras wurden im Untersuchungsgebiet so platziert, dass die Obere Karlstraße und die Friedrichstraße erfasst werden konnten.

Eine qualitative Auswertung fand für alle Teilabschnitte in den Zeiträumen zwischen 10-12 Uhr am Vormittag und 15-17 Uhr am Nachmittag statt. Für den Abschnitt der Oberen Karlstraße zwischen Krankenhausstraße und Fahrstraße erfolgte die Auswertung über den gesamten Zeitraum zwischen 6 und 20 Uhr.

Im Rahmen der Auswertung wurden unter anderem der Lieferverkehr, die Parkplatzsuche und die Parkwechselforgänge untersucht.

In der folgenden Grafik wird am Beispiel der Oberen Karlstraße deutlich, dass Parkwechselforgänge über den ganzen Tag verteilt, insbesondere jedoch zur Mittagszeit zwischen 12 und 13 Uhr sowie am Nachmittag zwischen 15 und 16 Uhr beobachtet werden können. Die meisten Anlieferungen haben im ausgewerteten Abschnitt entweder am frühen Morgen zwischen 6 -7 Uhr, zwischen 10 – 11 Uhr und am Abend zwischen 19 – 20 Uhr stattgefunden.

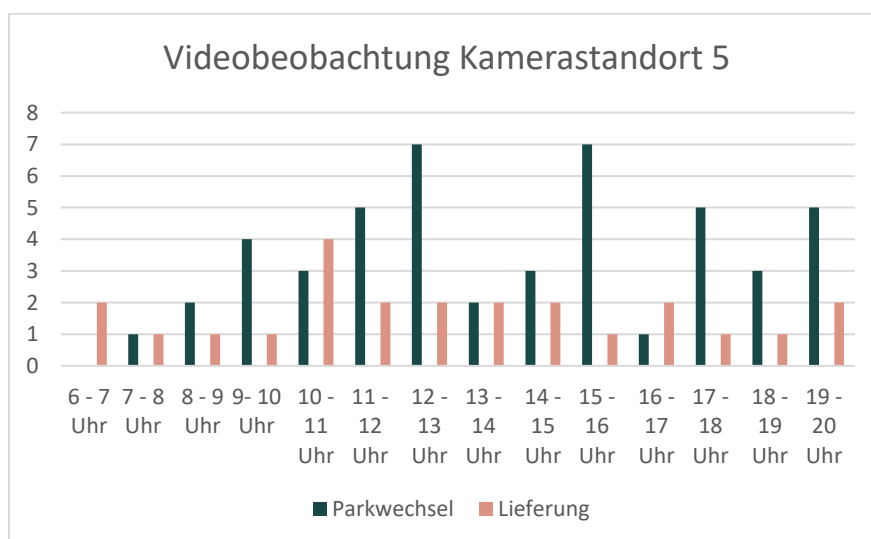


Abbildung 7: Videobeobachtung (Eigene Darstellung)

Da die Berücksichtigung von Lieferzonen eine wichtige Rolle für das Konzept spielt, wurde dokumentiert, wo Anlieferungen beobachtet wurden. Es wurde kartiert, ob die Anlieferungen in Form von Halten (weniger als 3 Minuten) oder Liefervorgänge als Parken (mehr als 3 Minuten) stattfanden. Zudem wurden auch Konfliktpunkte im Rahmen von Liefervorgängen dokumentiert. Es konnte festgestellt werden, dass insbesondere nördlich des „Kreuz und Quer“ Halte-, Parkwechsel und auch Liefervorgänge auftreten.

Im gesamten Gebiet konnten Lade- und Haltevorgänge dokumentiert werden, lediglich im Bereich südlich des Bohlenplatzes wurde keine relevante Anzahl an Vorgängen festgestellt.

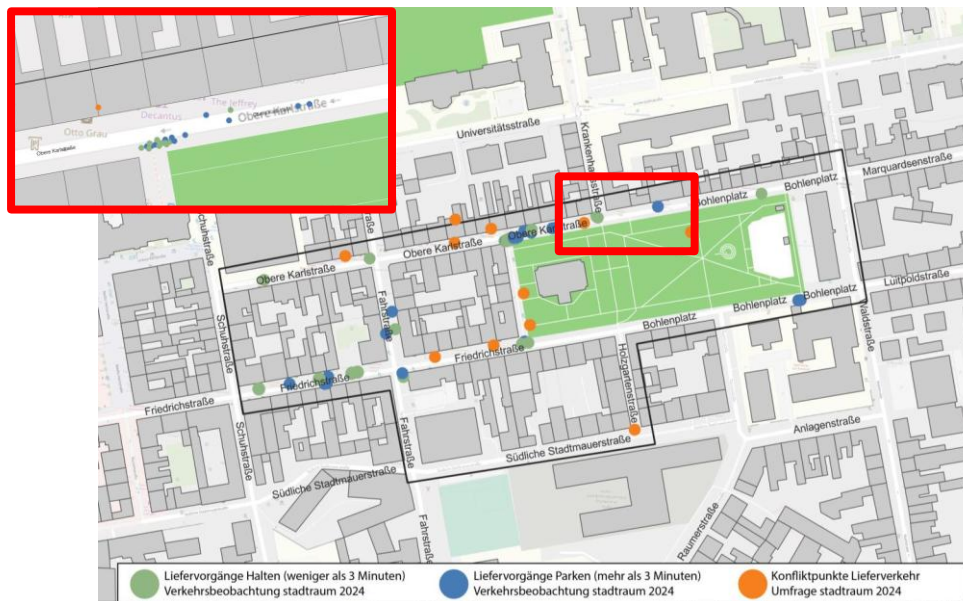


Abbildung 8: Ergebnisse Liefervorgänge und Konflikte Videobeobachtung (Eigene Darstellung)

4 Partizipation

Im Rahmen der Konzeptentwicklung wurden im Sinne der Zielsetzung einer intensiven Einbindung der ansässigen Bewohnerschaft verschiedene Formate zur Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Für die Öffentlichkeitsbeteiligung wurden Formate wie das „Mobilitätskränzchen“ zu Beginn der Beteiligungsphase sowie der „Marktplatz“ als Informationsveranstaltung gewählt. Während der Grundlagenermittlung wurde zudem eine Online-Plattform erstellt, um Hinweise aus der Bevölkerung zu sammeln und Informationen zum Projekt auf dieser zur Verfügung zu stellen. Im Folgenden werden die einzelnen Formate und die wichtigsten Inhalte kurz vorgestellt.

4.1 Akteursworkshop

Im Rahmen des Akteursworkshops am 31. Januar 2024 wurden relevante Akteure zu einer offenen Diskussions- und Gesprächsrunde eingeladen. Der Termin diente gleichzeitig dazu, einen Arbeitskreis für die Konzeptphase zu etablieren.

Teilnehmende des Workshops waren Vertreter der Gewerbetreibenden, aus dem Bereich Soziales und sonstige Interessensvertreter. Durch den Auftraggeber wurde im Vorfeld eine Liste der Mitglieder des „Forum Mobilität“ zur Verfügung gestellt, welche als Grundlage für den ausgewählten Personenkreis des Akteursworkshops gedient hat. Es wurde festgehalten, dass für den Arbeitskreis Anwohnende per Zufallsprinzip über das Melderegister ausgewählt werden sollen. In einer offenen Gesprächsrunde wurden verschiedene Themen besprochen, die Anliegen der Anwesenden aufgenommen und teilweise konkrete Vorschläge diskutiert.

Die wichtigsten Ergebnisse des Akteursworkshops sind:

- **Pilotziel:** Parken in der Innenstadt neu ordnen, weniger Dauerparken, klimafreundlicher; alles **testweise und befristet**.
- **Dauerparken reduzieren:** Öffentlicher Raum soll nicht primär für Anwohner-Dauerparken dienen; **Verlagerung in Quartiersgaragen/Parkhäuser**.
- **Handwerk stärken:** Handwerker brauchen **nahe, flexible Parkoptionen**. Idee: **stunden-/tagesweise digitale Parkberechtigungen** statt klassischem Handwerkerparkausweis.
- **Kurzzeit- & Lieferzonen ausbauen:** Mehr **30-Minuten-Stellplätze** und **bedarfsgerechte Ladezonen** (Laufweg abhängig von Liefergut).
- **Gastro/Einzelhandel:** Saisonale Umnutzung von Stellplätzen für Außengastro prüfen; zugleich **kurze Anliefer- und Haltemöglichkeiten** sichern.
- **Parkhäuser attraktiver machen:** Kosten/Distanz sind Hemmnisse; Vorschlag: **Stadt mietet Stellplätze an (Henkestraße) und gibt sie günstig an Bewohner**. Akzeptanzradius ca. **400 m/10 Minuten**.
- **ÖPNV:** Gratis-Innenstadt-ÖPNV erhöht Nutzung, aber Qualität/Trassenführung wichtiger als Preis; City-Linie hilft Bewohnern im Gebiet nur begrenzt.
- **Carsharing:** Wunsch nach dichtem Angebot (~alle 300 m), im Pilotgebiet derzeit **noch nicht regelbar/integrierbar**.
- **Beteiligung:** **Arbeitskreis** zur Pilotbegleitung wird eingerichtet; zusätzliche Gruppen (Gastro, Senioren, Inklusion, Anwohnende) sollen gezielt eingebunden werden.

4.2 Arbeitskreise

Es wurde ein Arbeitskreis in Form eines erweiterten Personenkreises des Akteursworkshops gebildet. Dafür wurden drei zufällig ausgewählte Anwohnende aus dem Melderegister eingebunden.

Der **1. Arbeitskreis** diente dazu, das Pilotprojekt zur Parkraumbewirtschaftung in der Erlanger Innenstadt (Testgebiet Bohlenplatz) strategisch zu rahmen, erste Bestands- und Beobachtungsdaten vorzustellen und gemeinsam die zentralen Handlungsfelder sowie Prüfaufträge für die weitere Konzeptentwicklung zu schärfen (v.a. Dauerparken reduzieren, Alternativen in Parkhäusern/Quartiersgaragen, Liefer- und Handwerkerparken, Beteiligung). Die Sitzung fand am 10.04.2024 im Hybridformat statt. Anwesend waren Vertreter der Verwaltung der Stadt Erlangen, des Büros stadtraum und der im Rahmen des Mobilitätskränzchens definierte Kreis. Dieser besteht aus Vertretern aus Politik, Wirtschaft und sozialen Bereichen.

Der **2. Arbeitskreis** behandelte die Weiterentwicklung des Pilotprojekts zur Parkraumbewirtschaftung in der Erlanger Innenstadt (Untersuchungsgebiet Bohlenplatz). Die Sitzung fand am 14.05.2024 statt. Auf Basis erster Auswertungen und Rückfragen aus dem 1. Arbeitskreis wurden Gestaltungs- und Regelungsoptionen (u. a. Lieferzonen, Bewohner-/Besucherparken, Szenarien für die Pilotphase) in einem Workshopformat diskutiert und nächste Schritte für Beteiligung und Projektschritte besprochen. Der Arbeitskreis hat mit Hilfe verschiedener Leitfragen Szenarien zu den zukünftigen Parkregelungen, den Potenzialen der Parkhäuser und der Berücksichtigung des Gewerbes diskutiert.

Als Ergebnis wurde festgehalten, dass die Themen für die große Öffentlichkeitsbeteiligung detaillierter geprüft und mit der Öffentlichkeit diskutiert werden sollen.

Der **3. Arbeitskreis** fand am 12.03.2026, also nach der Umsetzung und Evaluierung der Pilotphase statt. Im Rahmen der Sitzung wurden die Ergebnisse der Datenauswertung der Pilotphase und die Erkenntnisse der Befragung bezüglich der Zufriedenheit mit den Maßnahmen vorgestellt. Neben den fachlichen Einschätzungen der Gutachter wurden auch Rückmeldungen aus dem Pilotgebiet (Gewerbetreibenden und Bürger) sowie die Perspektiven der Arbeitskreismitglieder bei der Gesamtbewertung einbezogen. Im Mittelpunkt des Arbeitskreises standen erkennbare Wirkungen durch das Pilotprojekt, mögliche Anpassungsbedarfe und die Frage, wie die Erkenntnisse in das weitere Vorgehen einfließen sollen. Abschließend wurden offene Punkte und kleine Anpassungen diskutiert und ein Ausblick auf die nächsten Schritte gegeben.

4.3 Online-Umfrage

Für die digitale Beteiligung im Pilotprojekt Bohlenplatz wurde die Plattform Senf.app genutzt. Die Möglichkeit zur Teilnahme wurde von der Stadt Erlangen beworben, sowohl auf der Website der Stadt, durch analoge Aushänge im Projektgebiet und durch Social Media.

Die Umfrage war vom 6. Mai bis zum 2. Juni 2024 verfügbar, und 444 Fragebögen wurden vollständig ausgefüllt. Die digitale Beteiligung wurde von einer breit gefächerten Gruppe an Einwohnerinnen und Einwohnern genutzt. Besonders stark vertreten waren Personen im Alter zwischen 25 und 34 Jahren, gefolgt von den Altersgruppen 35 bis 44 sowie 45 bis 54 Jahre. Jüngere Menschen unter 18 Jahren sowie ältere über 75 Jahre nahmen hingegen kaum teil. Damit ist der Teil der Stadtbevölkerung, für

den die Option der Kfz-Nutzung potenziell besonders relevant ist, gut vertreten. Die Geschlechterverteilung zeigt mit 50 Prozent weiblichen, 49 Prozent männlichen und 1 Prozent diversen Teilnehmenden eine hohe Repräsentativität.

Ein Großteil der Teilnehmenden stammt aus Erlangen selbst, wobei besonders viele Rückmeldungen aus dem Postleitzahlengebiet 91054 (Stadtteil Erlangen-Zentrum) eingingen. Darüber hinaus beteiligten sich zahlreiche Personen aus dem weiteren städtischen Umfeld sowie aus der Region zwischen Nürnberg, Fürth und Forchheim. Rund ein Viertel der Teilnehmenden wohnt direkt im gekennzeichneten Planungsgebiet, drei Viertel hingegen außerhalb davon.

Bei der Frage nach dem genutzten Verkehrsmittel zeigt sich, dass ein erheblicher Anteil der Fahrten in das Gebiet mit dem Auto erfolgt – insgesamt 46,5 Prozent der Teilnehmenden geben dies an. Ebenfalls bedeutsam ist der Radverkehr, den 32,9 Prozent nutzen, während 17 Prozent zu Fuß unterwegs sind. Der Anteil des ÖPNV liegt mit 3,6 Prozent vergleichsweise niedrig. Diese Tendenzen spiegeln sich auch in den Angaben zur grundsätzlichen Autonutzung wider: Fast alle Befragten (99,3 Prozent) besitzen ein Auto, während Carsharing oder Ähnliches nur eine minimale Rolle spielen und niemand angibt, überhaupt kein Auto zu nutzen.

Direkt vom Parkraumbangebot im Planungsgebiet betroffen ist jedoch nur ein Teil der Befragten. Rund 29 Prozent parken dort regelmäßig, während die Mehrheit von 71 Prozent das Gebiet nicht zum Parken nutzt. Unter jenen, die im Planungsgebiet parken, bleibt ein großer Teil der Fahrzeuge über einen längeren Zeitraum stehen: Ein Drittel parkt dort länger als eine Stunde, knapp 44 Prozent sogar länger als drei Stunden. Kürzere Parkdauern – weniger als fünf oder 30 Minuten – spielen hingegen kaum eine Rolle.

Insgesamt zeigt die Beteiligung, dass insbesondere autobesitzende, mobile und berufstätige Bevölkerungsgruppen Rückmeldungen abgegeben haben und dass das Auto weiterhin eine wichtige, wenn auch nicht überwiegende Rolle bei der Erreichbarkeit des Gebietes spielt. Gleichzeitig wird deutlich, dass das Planungsgebiet zwar von vielen Menschen genutzt wird, aber nur ein begrenzter Teil dort tatsächlich parkt und somit unmittelbar von einer Parkraumbewirtschaftung betroffen ist.

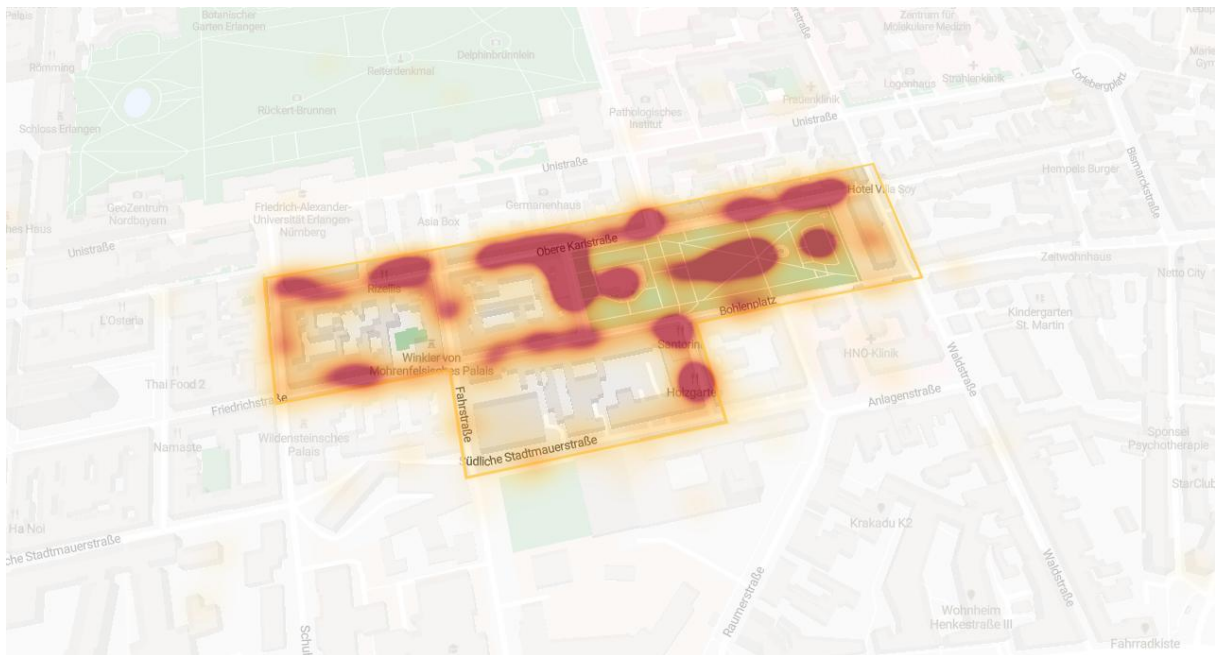


Abbildung 9: Ergebnisse Liefervorgänge und Konflikte Videobeobachtung (Darstellung Senf.app)

Die wichtigsten Ergebnisse der Online-Umfrage sind:

- **Wie das Gebiet typischerweise erreicht wird:** Der Anteil der Anreisen liegt klar beim Auto, aber mit starker Fahrradnutzung: **46,5 % Auto, 32,9 % Fahrrad, 17 % zu Fuß** und **3,6 % ÖPNV**.
- **Nutzergruppen & Ziele im Gebiet:** Im Untersuchungsgebiet gibt es **592 gemeldete Personen mit Erstwohnsitz, 96 mit Nebenwohnsitz** und **185 aktive Bewohnerparkausweise**. Typische Besuchsziele sind u. a. Gastronomie/Einzelhandel, Musikschule/VHS, Flohmarkt sowie Grünanlage/Spielplatz; längere Aufenthalte (≈ 3 h+) entstehen v. a. durch Klinikum, Uni/Bibliothek, Arbeit (inkl. Handwerk/Pflege) und Parken mit Bewohnerausweis.
- **Parkdauer / Parkverhalten:** Die Befragung stützt das Bild relevanter Mittel- und Langzeitnutzungen: **13 % parken länger als 2 Stunden, 25 % parken genau 3 Stunden** (Bohlenplatz 2023).
- **Konflikterleben:** **61 %** der Teilnehmenden geben an, auf dem Weg zu ihrem Ziel im Gebiet Beeinträchtigungen/Konflikte zu erleben (39 % nein).
- **Art der Konflikte (freie Nennungen, Häufigkeiten):** Dominant ist **Verkehrssicherheit**, gefolgt von **Parken** und **Verkehrsführung**. Weitere häufige Punkte sind **Missachtung von Verkehrsregelungen, zu wenige Parkplätze, zu enge Fahrbahn, Missachtung von Parkregelungen** und **Falschparker**.
- **Ausweich-Parkhäuser (wenn nötig, unabhängig von Kosten):** Am häufigsten würden Befragte auf **Parkhaus Henkestraße** ausweichen, danach **Großparkplatz** und **Parkhaus Arcaden**

Die folgende Darstellung verdeutlicht beispielhaft, welche Konflikte von den Teilnehmern dokumentiert wurden.



Abbildung 10: Anmerkungen in der Online-Beteiligung (Darstellung senf.app)

Die Online-Beteiligung zeigt eine stark auto- und fahrradorientierte Verkehrsmittelwahl für das Erreichen des Planungsraums, spürbare Konfliktlagen (v. a. Verkehrssicherheit und Parken), relevante mittlere/längere Parkdauern sowie eine klare Präferenz für das Parkhaus Henkestraße als wichtigste Ausweichoption.

4.4 Marktplatz – 12.09.2024

Im Rahmen der Öffentlichkeitsveranstaltungen wurden die Bestandsaufnahme und drei Varianten für eine Neuordnung der Parkraumaufteilung im Untersuchungsraum Bohlenplatz vorgestellt. 120 Anwohnende, Gewerbetreibende und andere Interessierte nutzten die Chance, an drei Marktständen die verschiedenen Varianten zu diskutieren. Die drei Varianten Mischparken, Zonierung und Hybrides Parken (s. Kapitel 5.6) wurden an Stellwänden mit den Interessierten besprochen. Die Variante Mischparken erhielt großen Zuspruch, wobei jedoch berücksichtigt werden muss, dass Dauerparken der Bewohner unterbunden wird.

Allgemeine Anmerkungen:

- Überdenken der Parksituation vor der Uni-Bibliothek, inkl. Radabstellanlagen
- Parkdauer (ursprünglich wurden 60 Minuten vorgeschlagen) soll ausgeweitet werden
- Zu wenige Parkplätze
- Lösung für Stellplatzsituation (Obere Karlstraße) vor der Bibliothek muss gefunden werden
- Position, Anzahl und zeitliche Begrenzung Lieferzonen prüfen; farbige Markierung soll berücksichtigt werden
- Radverkehr inkl. Sicherheitsfragen möglichst berücksichtigen, Parkregelungen werden missachtet
- Aufenthaltsflächen (auch für Gastronomie) im Gebiet sollen geschaffen werden



Abbildung 11: Öffentlichkeitsbeteiligung, Format Marktplatz (Eigene Aufnahme)

Insgesamt ist festzuhalten, dass es für alle drei Varianten eine Befürworterschaft, aber auch skeptische Stimmen gab. **Die meiste Zustimmung erhielt die Variante Mischparken.**

4.5 Informationsveranstaltung – 09.10.2024

Am 9. Oktober 2024 hat als Abschluss der Beteiligungsformate eine Informationsveranstaltung vor Ort in den Räumlichkeiten der Stadtverwaltung stattgefunden. Im Rahmen der Veranstaltung wurde zum einen das Konzept vorgestellt, inklusive der dazugehörigen Maßnahmen, wie z. B. der Einrichtung der Lieferzonen.

Die Teilnehmer (ca. 50-60 Personen) der öffentlichen Veranstaltung hatten außerdem die Möglichkeit, über eine mögliche Rückfallebene (s. Kapitel 6.2) informiert zu werden. Rückfragen zum Konzept und zur Methodik der Rückfallebene wurden den Interessierten nahegebracht. Nachdem zum Abschluss der Veranstaltung Rückfragen beantwortet wurden, konnten die Teilnehmenden abstimmen, ob im Bedarfsfall einer Nachjustierung streckenweise gebührenpflichtiges Parken von 8-19 Uhr mit einer Parkdauer von maximal zwei Stunden eingerichtet wird oder alternativ eine definierte Zone vorgesehen werden soll. Die Mehrheit der Veranstaltungsbesucher hat sich für den Vorzug der Nachjustierung von einzelnen Abschnitten ausgesprochen.

Als weitere Diskussionspunkte wurden Anmerkungen zur Anpassung der Stellplätze in der Oberen Karlstraße aufgenommen.



Abbildung 12: Öffentlichkeitsbeteiligung, Format Diskussion (Eigene Aufnahme)

5 Bewertungsmatrix

Der Prozess der Beteiligung und Weiterentwicklung der Konzeptvarianten hat verdeutlicht, dass die Interessen hinsichtlich der Bewirtschaftungsformen unterschiedlich sind und die drei vorgestellten Varianten verschiedene Vor- und Nachteile für die Nutzergruppen bedeuten.

Um einschätzen zu können, welche Variante die unterschiedlichen Anforderungen am besten erfüllt, wurde eine Bewertungsmatrix erarbeitet. Diese zielt darauf ab, die Variante mit den meisten positiven Lösungen für alle Interessensgruppen und den wenigsten negativen Auswirkungen zu ermitteln, sodass diese in der Gesamtbetrachtung als Kompromiss gesehen werden kann.

5.1 Bewertungskriterien

Diese Bewertungsmatrix dient der Einschätzung von Maßnahmen zur Bewältigung verschiedener Herausforderungen. Die Bewertung bezieht sich nur auf jene Maßnahmen, welche in den verschiedenen Varianten unterschiedlich ausfallen.

1. Reduktion der Parkregelungen und Schaffung von Erkennbarkeit
Verbessert die Variante die Verständlichkeit der Parkraumbewirtschaftungsformen?
2. Ausweitung auf die Erlanger Innenstadt
Wie gut lässt sich die Variante für die gesamte Innenstadt anwenden/skalieren?
3. Verdrängung von Lang- und Dauerparkern und Konsequenzen für verschiedene Nutzergruppen
Fördert die Variante die Verlagerung von Lang- und Dauerparkern aus dem öffentlichen Straßenraum hin zu privaten oder öffentlichen Parkhäusern?
Was sind die Konsequenzen für Bewohner?
Was sind die Konsequenzen für Besucher?
4. Konsenspotenzial
Welche Konsequenzen hat die Variante für die Bewohner?
Welche Konsequenzen hat die Variante für die Besucher?
Welche Konsequenzen hat die Variante für das ansässige Gewerbe? (Erreichbarkeit/ Anzahl)
5. Verbesserung der Verkehrssicherheit
Führt die Variante zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden?

Bewertung der einzelnen Kategorien wird abgestuft in:

- **Starke Verbesserung**
- **Leichte Verbesserung**
- Neutral
- **Leichte Verschlechterung**
- **Starke Verschlechterung**

Unter dem Gesichtspunkt, dass für das innerstädtische Parken angesichts eines grundsätzlich hohen und konkurrierenden Nutzungsdrucks auf den öffentlichen Flächen kaum Lösungen gefunden werden können, die in einem breiten Konsens als „gut“ angesehen werden, zielt die Variantenbewertung darauf ab, eine Lösung zu finden, welche **keine starke Verschlechterung** für einen Betrachtungsaspekt bedeutet. Die Variante sollte außerdem möglichst wenige **leichte Verschlechterungen** beinhalten.

5.2 Definition der Nutzergruppen

Die entwickelten Varianten unterscheiden sich im Hinblick auf die Konsequenzen für Anwohner und Besucher. Es erfolgt eine kurze Einordnung der beiden Nutzergruppen.

Bewohner

Bewohner haben ihren Hauptwohnsitz im Bereich des Pilotprojektes und damit auch den Anspruch auf einen Bewohnerparkausweis. Zu dem erweiterten Bereich der Bewohner gehören auch Personen, die nicht im Untersuchungsgebiet wohnen, aber einen Bewohnerparkausweis für die Parkzone besitzen oder Anspruch darauf haben.

Besucher

Besucher sind Personen, die keinen Anspruch auf einen Bewohnerparkausweis haben.

- Nicht-Anwohner: Im Gegensatz zu Anwohnern mit Bewohnerparkausweis handelt es sich bei Besuchern um Personen, die nicht oder nicht dauerhaft in dem bewirtschafteten Gebiet wohnen
- Gäste und Kunden: Besucher können Gäste von Anwohnern oder Kunden von Geschäften und Einrichtungen in der Zone sein
- Zeitlich begrenzte Parkberechtigung: Für Besucher gelten oft spezielle, zeitlich begrenzte Parkregelungen, die sich von denen für Anwohner unterscheiden
- Zielgruppe spezieller Parkausweise: In vielen Städten können Anwohner für ihre Besucher spezielle Besucherparkausweise beantragen, die ein längeres Parken in Bewohnerparkzonen ermöglichen
- Nutzer öffentlicher Parkflächen: Besucher parken in der Regel auf öffentlichen Parkflächen, im Gegensatz zu privaten Stellplätzen

5.3 Entwicklung der Varianten

Auf Grundlage der Erkenntnisse der Grundlagenermittlung konnten drei verschiedenen Varianten entwickelt werden.

Die Varianten beinhalten übergeordnete Maßnahmen, welche in allen Ausführungen übernommen wurden. Die Maßnahmen wurden auf Grundlage der Erkenntnisse der Bestandsermittlung und der Beteiligung festgelegt.

- Reduktion der Parkdauer auf maximal 120 Minuten
- Neuordnung des Parkens im Abschnitt Obere Karlstraße
- Lieferzonen ca. alle 80 m
- Maximal zwei Bewirtschaftungsformen (+Lieferzonen und Behindertenstellplätze)

5.4 Entwickelte Varianten

Mischparken

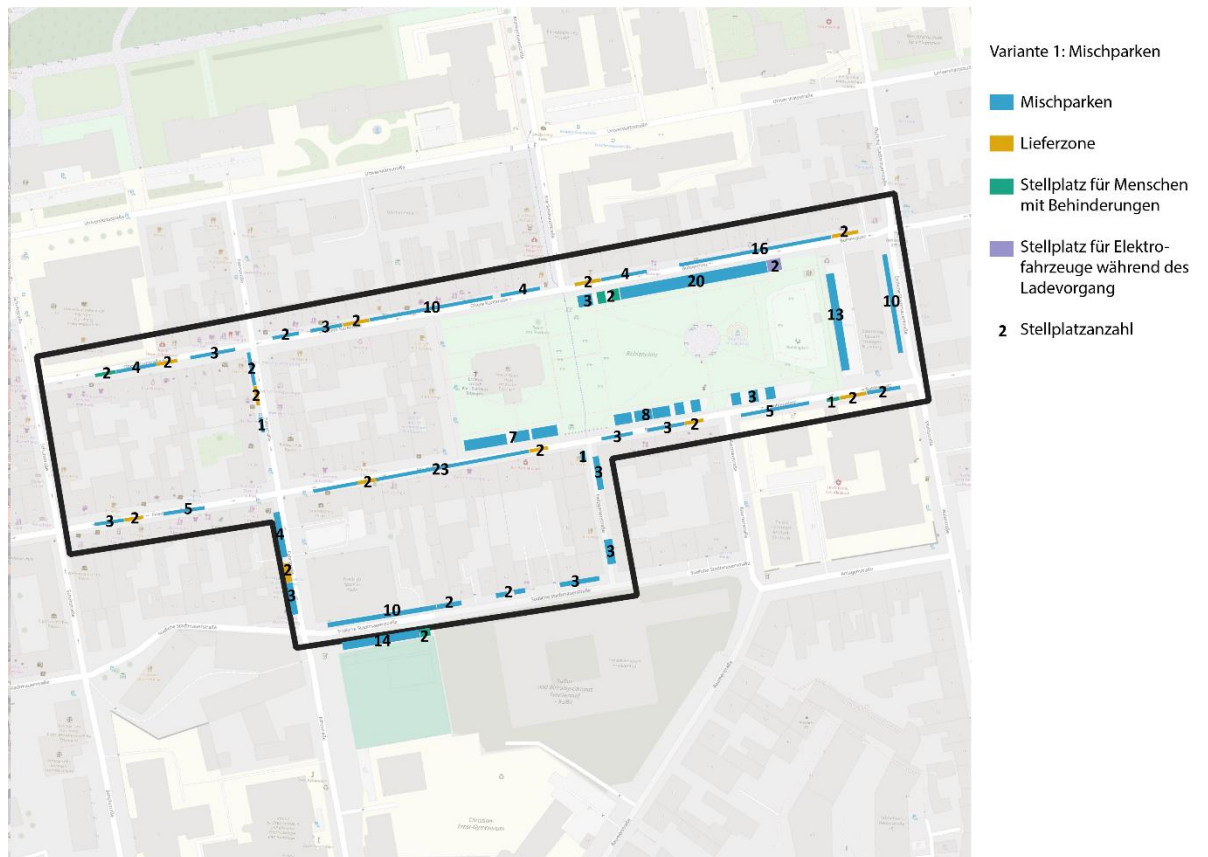


Abbildung 13: Variante Mischparken (Eigene Darstellung)

Die Variante Mischparken berücksichtigt nur eine einheitliche Bewirtschaftungsform. Die 200 in der Variante zur Verfügung stehenden Stellplätze im Gebiet stehen potenziell sowohl den Bewohnern als auch den Besuchern zur Verfügung. Die Bewohner können mit einem entsprechenden Bewohnerparkausweis kostenlos parken. Besucher können gebührenpflichtig von 8 bis 19 Uhr (von Montag bis Samstag, maximal zwei Stunden) und außerhalb dieser Zeiten kostenfrei alle Stellplätze nutzen.

Zonierung

Die Variante Zonierung sieht vor, dass Zonen für Bewohner und Besucher vorgesehen werden. Der Planungsraum wird in zwei Teilbereiche aufgeteilt. Den Bewohnern stehen im östlichen Teilgebiet 104 Stellplätze zur Verfügung, für die Besucher beträgt das Angebot 96 gebührenpflichtige Stellplätze im westlichen Teilgebiet. Die Bewohner haben ebenfalls die Möglichkeit, auf den gebührenpflichtigen Stellplätzen (max. zwei Stunden) gegen Bezahlung zu parken. Zwischen 19 und 8 Uhr können die Bewohnerstellplätze auch von Besuchern ohne Beschränkung genutzt werden. (In der Realität wird es zu der Zeit kaum freie Stellplätze geben.)

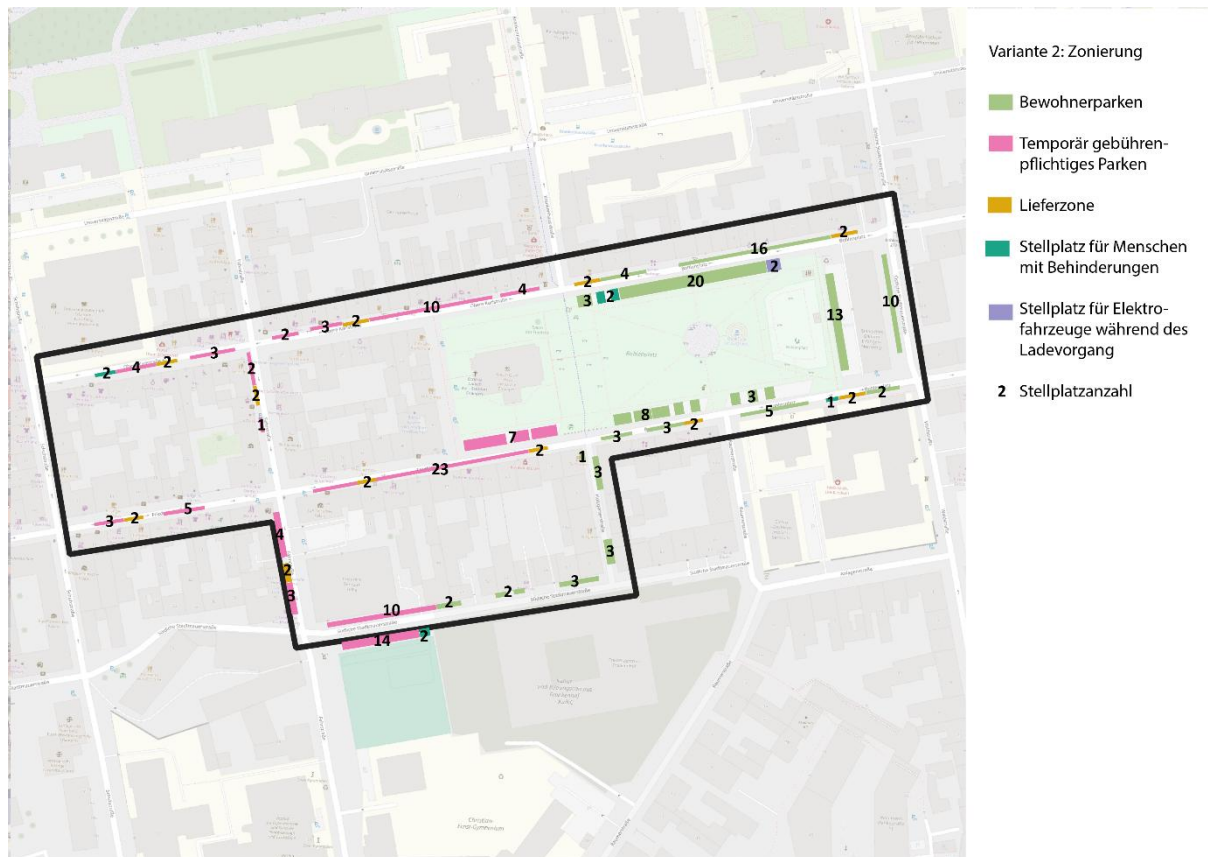


Abbildung 14: Variante Zonen (Eigene Darstellung)

Hybrides Parken

Im Gebiet gibt es als Bewirtschaftungsformen Bewohnerparken und gebührenpflichtiges Parken für Besucher. Die Bewirtschaftungsformen sind in der Regel nicht nach Teilgebieten, sondern nach Straßenseiten getrennt. Die Stellplätze für Bewohner sind auf der Seite des Bohlenplatzes positioniert, die Besucherstellplätze befinden sich auf der anderen (bebauten) Seite, auf welcher sich auch eine stärkere Konzentration des Einzelhandels befindet. Den Bewohnern stehen in der Variante 108 Stellplätze zur Verfügung, für die Besucher beträgt das Angebot 92 Stellplätze. Zwischen 19 und 8 Uhr können die Bewohnerstellplätze auch von Besuchern genutzt werden.

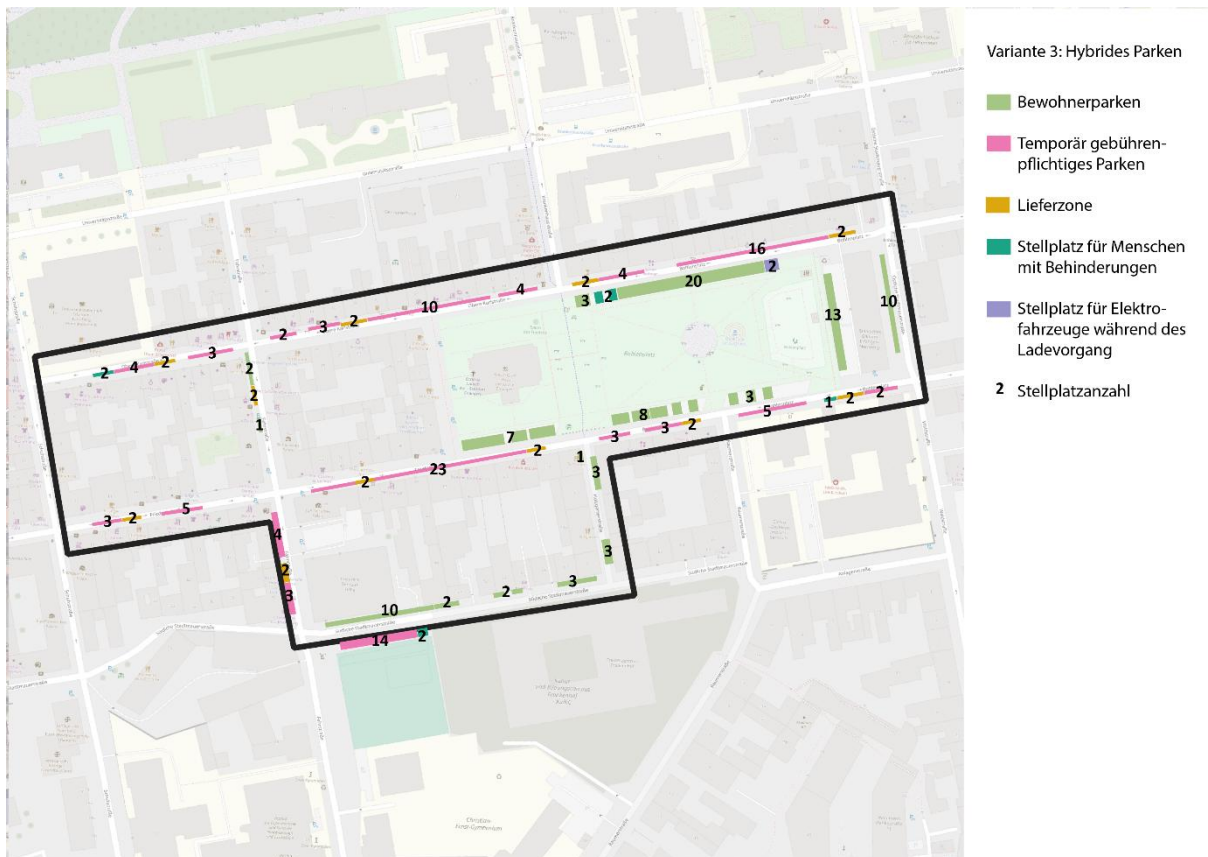


Abbildung 15: Variante Hybrides Parken (Eigene Darstellung)

Lieferzonen

Die Einrichtung von Lieferzonen wird in allen Varianten vorgesehen. In der Regel sieht das Konzept eine Lieferzone in Form eines eingeschränkten Halteverbotes in jedem Straßenabschnitt vor. Für eine Lieferzone ist eine Länge von ca. 12 Meter zu kalkulieren, was der Länge von zwei Kfz-Stellplätzen entspricht. Die Ladezonen können nicht nur für die gewerbliche Anlieferung, sondern auch für privates Be- und Entladen sowie für Ein- und Aussteigen und Haltevorgänge von maximal drei Minuten genutzt werden. Pflege-/Sozialdienste mit Sonderparkgenehmigung können während der gesamten Dauer Ihrer Tätigkeit vor Ort in den Lieferzonen halten.



Abbildung 16: Lieferzone Universitätsklinik (Aufnahme Stadt Erlangen)

Entfall Stellplätze und Neuordnung Parken Obere Karlstraße

Die Einrichtung von Lieferzonen führt zu einem Entfall von zwei Stellplätzen pro Lieferzone im Gebiet. Insgesamt werden 10 Lieferzonen im Rahmen des Pilotprojektes eingerichtet.

Zusätzlich wurde der westliche Bereich der Oberen Karlstraße im Hinblick auf die Verkehrssicherheit betrachtet. Die beengten Verhältnisse können aktuell zu Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr führen. Im Verlauf des Prozesses wurde überlegt, ob es zu einem Entfall des Gehwegparkens auf der Nordseite kommen sollte und die Stellplätze für Kfz von Menschen mit Behinderung auf die Südseite verlagert werden.

Es ist deutlich geworden, dass die Gehwegfläche vor der Bibliothek für den Fußverkehr als ausreichend eingeschätzt wird und von einem Entfall der Kfz-Stellplätze abgesehen wird. Stattdessen sieht das Konzept den Entfall von lediglich zwei Stellplätzen auf der Südseite vor, um den Begegnungsverkehr, inklusive Radverkehr, am Knotenpunkt sicherer zu gestalten.

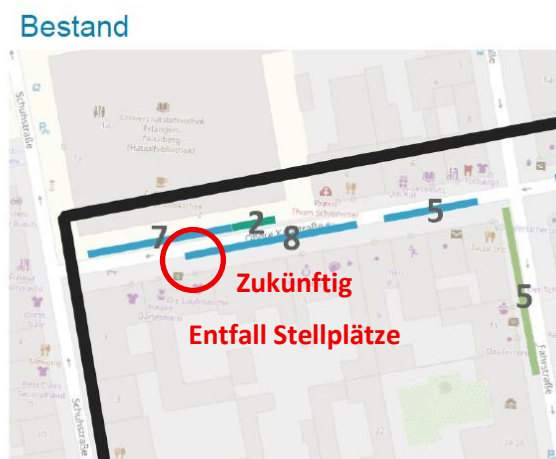


Abbildung 17: Entfall Stellplätze (Eigene Darstellung)

5.5 Übersicht der Bewertung

Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht der Bewertungen der drei entwickelten Varianten unter den zuvor beschriebenen Kriterien.

Kriterium	Mischparken	Zonierung	Hybrides Parken
 Reduktion der Parkregelungen und Schaffung von Erkennbarkeit	Starke Verbesserung	Leichte Verbesserung	Neutral
 Ausweitung auf die Erlanger Innenstadt	Starke Verbesserung	Leichte Verschlechterung	Neutral
 Verdrängung von Lang- und Dauerparkern Bewohner Besucher	Leichte Verschlechterung Leichte Verbesserung	Leichte Verbesserung Leichte Verbesserung	Leichte Verbesserung Leichte Verbesserung
 Konsenspotenzial (Verteilung/Anzahl) Bewohner Besucher Ansässiges Gewerbe	Leichte Verbesserung Neutral Leichte Verschlechterung	Leichte Verschlechterung Leichte Verschlechterung Starke Verschlechterung	Leichte Verschlechterung Leichte Verbesserung Starke Verbesserung
 Verbesserung der Verkehrssicherheit	Neutral	Leichte Verbesserung	Neutral

Tabelle 1: Bewertungsübersicht (Eigene Darstellung)

Die Variante Zonierung scheidet aus, weil sie in einem Kriterium (Konsens mit betroffenem Gewerbe) zu einer starken Verschlechterung führen würde. Die Variante Hybrides Parken weist gegenüber dem Mischparken weniger Verschlechterungen auf und wäre grundsätzlich zu favorisieren. In der Variante Mischparken stehen den leichten Verschlechterungen jedoch starke Verbesserungen gegenüber, gerade in wichtigen Kriterien wie der leichten Begreifbarkeit. Daher wurde nicht allein nach der Matrix entschieden, sondern eine Abstimmung unter den Teilnehmenden der Diskussionsveranstaltung durchgeführt. Diese führte zu einem klaren Votum zugunsten der Variante Mischparken. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Variante Mischparken durch starke Verbesserungen und wenige Verschlechterungen gekennzeichnet ist und als Vorzugsvariante im Pilotprojekt verfolgt werden soll.

Eine genauere Erläuterung der Bewertungen im Folgenden dargestellt.

5.6 Varianten

Die Bewertung der Varianten erfolgt ausschließlich mit Blick auf die Erfüllung der in Tabelle 1 genannten Zielkriterien.

Mischparken

Reduktion der Parkregelungen und Schaffung von Erkennbarkeit

Starke Verbesserung: Durch die Variante Mischparken kommt es zu einer starken Verbesserung der Verständlichkeit mit einer einheitlichen Regelung für den kompletten Bereich des Pilotgebietes. Die einzigen Ausnahmen im Gebiet bilden Stellplätze für Menschen mit Behinderung und Lieferzonen.

Anmerkung: Sowohl die Lieferzonen als auch die Behindertenstellplätze sind durch eine eindeutige Fahrbahnmarkierung kenntlich zu machen (s. Beispiel München). Nur so kann eine Optimierung der Erkennbarkeit der Regelungen gelingen.

Ausweitung auf die Erlanger Innenstadt

Starke Verbesserung: Die Variante „Mischparken“ ist sehr einfach skalierbar, da die flexible Bewirtschaftungsform, welche sowohl Stellplätze für Bewohner als auch für Besucher berücksichtigt, als übertragbar auf die gesamte Innenstadt einzustufen ist.

Anmerkung: Für die Straßenzüge der Innenstadt, welche stärker von Gewerbenutzungen oder sonstigen Einrichtungen (Klinik; Gastronomie) geprägt sind und gleichzeitig Wohnnutzungen vorhanden sind, besteht das Risiko, dass Stellplätze gänzlich von Besuchern eingenommen werden und somit ortsspezifische Lösungen gefunden werden müssen. Es muss von einer automatischen Regulierung ausgegangen werden.

Verdrängung von Lang- und Dauerparkern und Konsequenzen für verschiedene Nutzergruppen

Bewohner

Leichte Verschlechterung: Die dargestellte Lösung des Mischparkens führt dazu, dass weniger Anreize geschaffen werden, dass Bewohner auf Stellplätze im Parkhaus zurückgreifen. Stattdessen ist davon auszugehen, dass diese vorzugsweise das verfügbare Angebot im Straßenraum nutzen. Es besteht die Gefahr, dass das Ziel der Entlastung des Parkraums durch Langzeit- und Dauerparken durch die Bewohner verfehlt werden könnte.

Besucher

Leichte Verbesserung: Da die Besucher mit den Bewohnern im Gebiet um die Stellplätze konkurrieren und diese grundsätzlich zeitlich nicht eingeschränkt sind, ist es möglich, dass die Chancen für Besucher, einen Stellplatz zu finden, geringer werden, wodurch diese auf Stellplätze in den Parkhäusern ausweichen müssten. Besucher des Gebiets müssen in jedem Fall für das Parken zahlen, was die Wahrscheinlichkeit erhöht, dass diese auf das Parkhaus zurückgreifen. Gleichzeitig werden jedoch auch die ehemaligen Bewohnerstellplätze für die Besucher nutzbar.

Konsenspotenzial

Im Hinblick auf das Konsenspotenzial zwischen Bewohnern, Besuchern und Gewerbetreibenden kann von einer neutralen Lösung, also keiner wesentlichen Verbesserung oder Verschlechterung gegenüber der jetzigen Situation zusammenfassend für alle Beteiligten, gesprochen werden.

Bewohner

Leichte Verbesserung: Für die Bewohner des Gebiets kann die Lösung Mischparken aus Sicht der Bewohner (mit Pkw) eine leichte Verbesserung darstellen, da es grundsätzlich mehr Stellplätze gibt, die ihnen prinzipiell zur Verfügung stehen. Bei täglicher Nutzung des Pkw entsteht eine Konkurrenz mit Besuchern zwischen 8 und 19 Uhr, da diese im Gebiet in diesem Zeitraum für maximal 90 Minuten parken können. Da es für die Bewohner keine zeitliche Beschränkung gibt, ist jedoch davon auszugehen, dass diese eine größere Flexibilität bezüglich der Nutzung der Stellplätze haben.

Besucher

Neutral: Es gibt bei dieser Variante keine Stellplätze mehr, die nur von Besuchern genutzt werden dürfen und somit eine Sicherheit bieten, dass für diese (eine gewisse Anzahl) an Stellplätzen zur Verfügung stehen. Da es jedoch insgesamt mehr potenzielle Stellplätze gibt, ist nicht davon auszugehen, dass es zu einer spürbaren Veränderung der Wahrnehmung der Attraktivität der Erreichbarkeit des Gewerbes kommt.

Gewerbe

Leichte Verschlechterung: Aus dem Austausch mit dem Gewerbe beziehungsweise mit den Vertretern des Gewerbes im Gebiet ist deutlich geworden, dass eine leichte Benachteiligung befürchtet wird. Es wird das Risiko gesehen, dass Stellplätze von Bewohnern für Dauerparken in Anspruch genommen werden.

Anmerkung: Aufgrund des bestehenden Risikos des Dauerparkens von einigen Bewohnern im Gebiet sind ggf. ortsspezifische Lösungen zu finden, welche dieses unterbinden.

Verbesserung der Verkehrssicherheit

Neutral: Das Verkehrskonzept hat voraussichtlich keine Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit im Gebiet, da es wahrscheinlich zu keiner entscheidenden Veränderung der Verkehrsströme durch die Bewirtschaftung kommen wird.

Variante Zonierung

Reduktion der Parkregelungen und Schaffung von Erkennbarkeit

Leichte Verbesserung: Durch die Variante Zonierung kommt es zu einer Verbesserung der Verständlichkeit aufgrund der definierten Teilbereiche des Pilotgebietes. Die einzigen Ausnahmen in den Teilbereichen bilden Stellplätze für Menschen mit Behinderung und Lieferzonen.

Voraussetzung: Um die Verständlichkeit der Parkregelungen auch für Besucher sicherzustellen und die Teilbereiche kenntlich zu machen, ist zu empfehlen, dass eine ausreichende Beschilderung für diese Bereiche, inklusive einer Übersichtskarte, angebracht werden. Sowohl die Lieferzonen als auch die Behindertenstellplätze sind durch eine eindeutige Fahrbahnmarkierung kenntlich zu machen (s. Beispiel München).

Ausweitung auf die Erlanger Innenstadt

Leichte Verschlechterung: Die Variante Zonierung kann nur dann erfolgreich umgesetzt werden, wenn es eine klare Abgrenzung der verschiedenen Bewirtschaftungsbereiche gibt.

Da die Nutzungsstruktur der Erlanger Innenstadt historisch gewachsen ist, muss davon ausgegangen werden, dass der Zuschnitt zu einzelnen Zonierungen schwierig ist und an relativ vielen Stellen nicht den örtlichen Gegebenheiten entspricht.

Verdrängung von Lang- und Dauerparkern und Konsequenzen für verschiedene Nutzergruppen

Bewohner

Leichte Verbesserung: Bezüglich der Verdrängung von Lang- und Dauerparkern bei den Bewohnern, stellt die Variante Zonierung eine leichte Verbesserung dar, da die Zonierung dazu führen würde, dass die Bewohner in vielen Fällen keine Stellplätze im eigenen Straßenzug haben werden. Es kann damit gerechnet werden, dass gerade jene Bewohner, welche weiter entfernt von der Bewohnerparkzone wohnen, auf Stellplätze im Parkhaus zurückgreifen, da es im Hinblick auf die Distanz zum Stellplatz keine attraktive Alternative gibt und ein Parkhaus die Sicherheit verspricht, einen Stellplatz zu bekommen.

Voraussetzung: Die Stellplätze im Parkhaus müssen einen für die Bewohner nachvollziehbaren Preis haben, damit die Option der Nutzung des Parkhauses eine attraktive Alternative darstellt. Für das Parkhaus Henkestraße konnte aufgenommen werden, dass die Ausstattung verbessert werden soll. Dies betrifft unter anderem die Beleuchtungssituation, welche als nicht ausreichend geschildert wurde.

Besucher

Leichte Verbesserung: Die Zonierung würde dazu führen, dass die Besucher in vielen Fällen keine Stellplätze in der Nähe ihres Ziels im Quartier finden würden. Da die Besucher für das Parken im Gebiet in jedem Fall zahlen müssen, ist davon auszugehen, dass eine Bereitschaft besteht, auf gebührenpflichtige Stellplätze im Parkhaus auszuweichen.

Konsenspotenzial

Im Hinblick auf das Konsenspotenzial zwischen Bewohnern, Besuchern und Gewerbetreibenden kann von einer Lösung gesprochen werden, die zu einer leichten Verschlechterung führt.

Bewohner

Leichte Verschlechterung: Für die Bewohner (mit Pkw) des Gebietes kommt es in der Variante Zonierung zu einer Verschlechterung im Vergleich zur aktuellen Situation. Durch die Variante ergibt sich, dass die verfügbaren Stellplätze für Besucher räumlich ungleich aufgeteilt sind und aus diesem Grund das Gefühl der Benachteiligung für Bewohner entsteht.

Voraussetzung: Für eine optimierte Umsetzung der Variante ist sicherzustellen, dass der Gebietszuschnitt entsprechend der örtlichen Gegebenheiten erfolgt ist zu prüfen, wo eine Konzentration an Gewerbeeinrichtungen besteht und entsprechend in diesem Bereich die Zonierung für Besucher erfolgt.

Risiko: Es kann, je nach genauem Zuschnitt, zu einer Ungleichverteilung von Besucher- und Bewohnerparken kommen.

Besucher

Leichte Verschlechterung: Für die Besucher des Gebietes kommt es in der Variante Zonierung zu einer Verschlechterung im Vergleich zur Situation zuvor. Durch die Variante ergibt sich, dass die verfügbaren Stellplätze für Bewohner räumlich ungleich aufgeteilt sind und aus diesem Grund das Gefühl der Benachteiligung entstehen könnte.

Risiko: Es kann, je nach genauem Zuschnitt, zu einer Ungleichverteilung von Besucher- und Bewohnerparken kommen.

Gewerbe

Starke Verschlechterung: Im Fall des Pilotgebietes handelt es sich nicht um eine klare räumliche Aufteilung der Nutzungsstruktur (Gewerbe, Wohnen) im Gebiet. Die räumliche Aufteilung, welche sich auch in den übrigen Innenstadtbereichen widerspiegelt, sorgt bei einem Zuschnitt der Zonen dafür, dass sich einzelne Gewerbeeinrichtungen weit entfernt vom nächsten Besucherparkplatz befinden.

Verbesserung der Verkehrssicherheit

Leichte Verbesserung: Es kann davon ausgegangen werden, dass der Park-Such-Verkehr durch eine Zonierung im Gebiet leicht reduziert werden kann. Die Vereinfachung der Bewirtschaftungsformen durch Zonen führt dazu, dass mittelfristig der Park-Such-Verkehr aus jenen Straßenzügen herausgehalten werden kann, die keine Stellplätze für die entsprechenden Belange beinhalten.

Variante Hybrides Parken

Reduktion der Parkregelungen und Schaffung von Erkennbarkeit

Neutral: Durch die Variante Hybrides Parken kommt es zu einer unwesentlichen Verbesserung der Verständlichkeit mit Hilfe des Wechselprinzips „Links-Rechts“.

Voraussetzung: Es besteht die Notwendigkeit, dass das entwickelte Prinzip konsequent umgesetzt wird. Um die Verständlichkeit der Parkregelungen auch für Besucher sicherzustellen und die Teilbereiche kenntlich zu machen ist zu empfehlen, dass eine ausreichende Beschilderung für die Erläuterung des „Wechselprinzips Links-Rechts“ angebracht wird. Nur so kann ermöglicht werden, dass es im besten Fall zu einer leichten Verbesserung der Verständlichkeit kommt.

Ausweitung auf die Erlanger Innenstadt

Neutral: Im Hinblick auf die Skalierbarkeit des Hybriden Parkens ist davon auszugehen, dass das Prinzip stellenweise sehr gut umsetzbar ist, jedoch aufgrund von bestimmten Nutzungsstrukturen in einzelnen Straßenzügen an seine Grenzen stoßen kann, da es sich beispielsweise vorwiegend um Wohnnutzungen handelt.

Verdrängung von Lang- und Dauerparkern und Konsequenzen für verschiedene Nutzergruppen

Bewohner

Leichte Verbesserung: Es ist davon auszugehen, dass es zu einer leichten Steigerung der Nachfrage an Bewohnerparken in den Parkhäusern kommt. Die steigende Nachfrage könnte dazu führen, dass die Parkhausbetreiber (z.B. in der Henkestraße) neue Tarife für Dauerparker als wirtschaftlich erachten.

Voraussetzung: Die Stellplätze im Parkhaus müssen einen für die Bewohner nachvollziehbaren Preis haben, damit die Option der Nutzung des Parkhauses eine attraktive Alternative darstellt. Für das Parkhaus Henkestraße konnte aufgenommen werden, dass die Ausstattung verbessert werden soll. Dies betrifft unter anderem die Beleuchtungssituation, welche als nicht ausreichend geschildert wurde.

Besucher

Leichte Verbesserung: Es ist davon auszugehen, dass es zu einer leichten Steigerung der Nachfrage an Besucherparken in den Parkhäusern kommt. Da die Besucher für das Parken im Gebiet in jedem Fall zahlen müssen ist davon auszugehen, dass eine Bereitschaft besteht, auf gebührenpflichtige Stellplätze im Parkhaus auszuweichen.

Konsenspotenzial

Im Hinblick auf das Konsenspotenzial zwischen Bewohnern, Besuchern und Gewerbetreibenden kann von einer Lösung gesprochen werden, die insgesamt zu einer leichten Verbesserung führt.

Bewohner

Leichte Verschlechterung: Für die Bewohner des Gebietes kommt es in der Variante „Hybrides Parken“ maximal zu einer sehr leichten Verschlechterung, welche jedoch mit Hilfe von einer guten Ausweichoption in Form von Bewohnerparkplätzen (im Parkhaus Henkestraße) relativiert werden kann. Es ergeben sich weniger Stellplätze für Bewohner, diese sind jedoch über alle Straßenzüge verteilt.

Besucher

Leichte Verbesserung: Für die Besucher des Gebietes kommt es in der Variante „Hybrides Parken“ zu einer leichten Verbesserung im Vergleich zu der Situation zuvor. Durch die Variante ergibt sich, dass die verfügbaren Stellplätze für Besucher räumlich gleichmäßig verteilt sind und es i.d.R. in jedem Straßenabschnitt Stellplätze für Besucher gibt. Es ergeben sich außerdem mehr Stellplätze für Besucher als für Bewohner und in der Bilanz insgesamt eine Steigerung des Angebotes.

Gewerbe

Starke Verbesserung: Die Variante bietet einen vergleichweisen starken Vorzug für das Gewerbe, da flächendeckend im gesamten Gebiet (einseitig) Stellplätze für Besucher vorgesehen sind. Es befinden sich so im unmittelbaren Umfeld jeder Einzelhandelseinrichtung Stellplätze.

Verbesserung der Verkehrssicherheit

Neutral: Das Verkehrskonzept hat voraussichtlich keine Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit im Gebiet, da es sehr wahrscheinlich zu keiner entscheidenden Veränderung der Verkehrsströme durch die Bewirtschaftung kommen wird.

6 Pilotphase

6.1 Konzept

Pilotphase
Mischparken

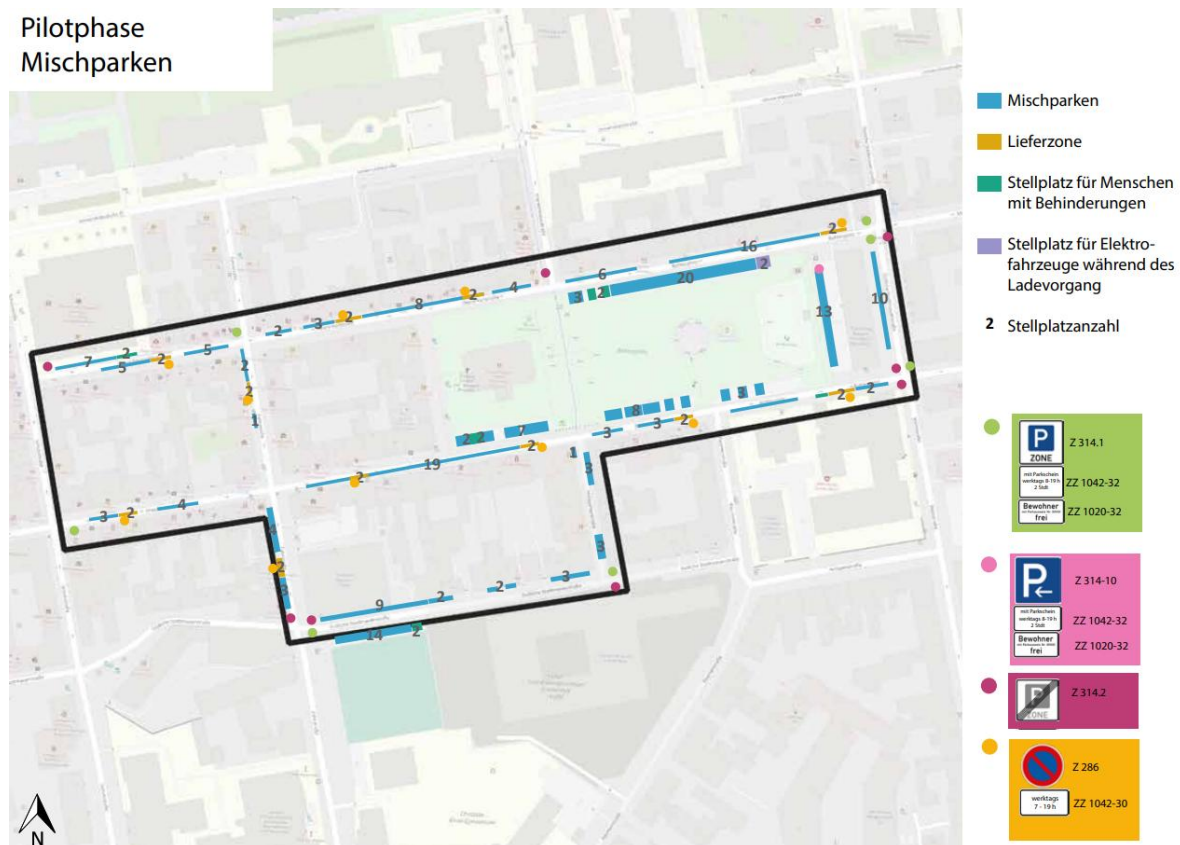


Abbildung 18: Pilotvorhaben Mischparken (Eigene Darstellung)

Wie oben beschrieben, wurde das Mischparken als Variante für den Pilotbetrieb favorisiert. Vor der Umsetzung wurden im Austausch mit den AK und der Straßenverkehrsbehörde kleine Anpassungen festgelegt. Es wurden außerdem Anmerkungen zu der Platzierung der Lieferzonen aufgenommen, sodass diese nun zielführender im Gebiet verteilt sind und eine Belieferung des Gewerbes reibungslos erfolgen kann.

Der Pilotbetrieb umfasst folgende Regelungen:

- Werktags (also auch an Samstagen) ist das Parken von 8 bis 19 Uhr für Besucher kostenpflichtig und auf max. zwei Stunden begrenzt.
- Zu der genannten Zeit können Bewohner (mit entsprechendem Parkausweis) ohne zeitliche Begrenzung parken.
- Zu anderen Zeiten können alle sonst bewirtschafteten Stellplätze von allen Nutzergruppen belegt werden.

- Die Lieferzonen gelten werktags von 7 bis 19 Uhr. Außerhalb dieser Zeiten können sie von allen Nutzergruppen belegt werden.
- Stellplätze, die für Nutzergruppen mit besonderen Anforderungen gekennzeichnet sind (Menschen mit Behinderungen, Elektrofahrzeuge während des Ladevorgangs), bleiben diesen Gruppen dauerhaft vorbehalten.

Die Pilotphase hat am 19. Juni 2025 begonnen und wurde für einen Zeitraum von sechs Monaten ange-
 setzt.

Im Rahmen der Konzepterstellung wurden die Beschil-
 derungen und die entsprechenden Standorte festge-
 legt. Für eine bessere Verständlichkeit der neuen Lie-
 ferzonen und den damit verbundenen Regelungen
 wurde ein zusätzliches Hinweisschild (s. Abbildung 20)
 erstellt und zusammen mit den Schildern vor Ort mon-
 tiert.



Abbildung 19: Beschilderung Mischparken (Aufnahme Stadt Erlangen)

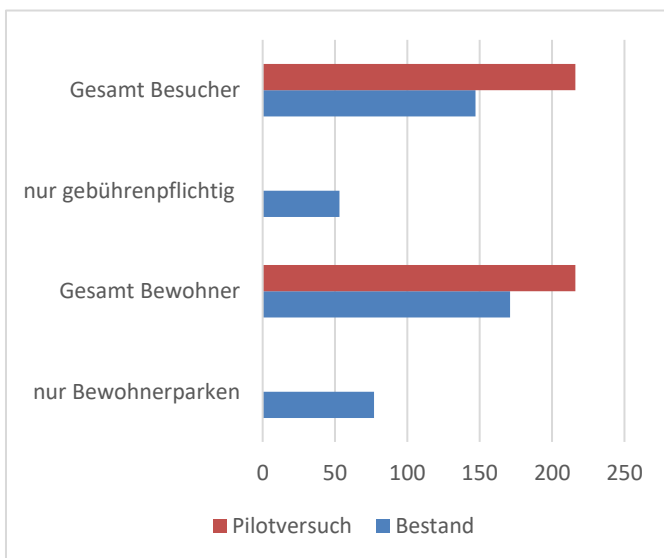


Abbildung 21: Stellplatzbilanz verfügbare Stellplätze vorher (Be-
 stand) und nachher (Pilotphase)

Liefern und Be-/Entladen



Abbildung 20: zusätzliches Hinweisschild Lieferzone

6.2 Rückfallebene

Im Rahmen der Informationsveranstaltung wurde diskutiert, welche Nachjustierung greifen sollte, sofern ein Bedarf ermittelt wird. Es bestand die Befürchtung, dass durch die Einführung des Besucherparkens keine Kapazitäten für Besucher verbleiben könnten und Bewohner mit einem Bewohnerparkausweis über längere Zeit Stellplätze blockieren, sodass keine oder zu wenige Parkwechsellvorgänge stattfinden. Es wurde sich auf das „streckenhafte Nachsteuern“ geeinigt. Die Rückfallebene sieht vor, dass in einzelnen Abschnitten, welche besonders vom Gewerbe geprägt und aus diesem Grund für Besucher attraktiv sind, bei Bedarf temporär gebührenpflichtige Stellplätze eingerichtet werden sollen. Ziel der Rückfallebene ist es, sicherzustellen, dass für alle Nutzergruppen ein Parken im Bereich des Bohlenplatzes auch zukünftig möglich ist und keine Nutzergruppe durch das Konzept von vornherein priorisiert wird.

Es wurde festgelegt, dass eine Nachsteuerung („streckenhaftes Nachsteuern“, s. Konzept) dann vorgenommen werden soll, wenn bei der Evaluation (s. folgende Kapitel) festgestellt wird, dass die Zahl der von Bewohnern belegten Stellplätze um zehn Prozent zunahm und gleichzeitig das Besucherparken um zehn Prozent abnimmt oder wenn eines der beiden Kriterien eine entsprechende Veränderung von mindestens zwanzig Prozent im Rahmen der Erhebung (s. 7.2) aufgewiesen hat. Diese Kriterien greifen aber nur bei einer Auslastung der für Mischparken vorgesehenen Stellplätze von mind. 95%. Während der Evaluation ist dieser Fall nicht eingetreten weshalb die Rückfallebene nicht angewendet werden musste.

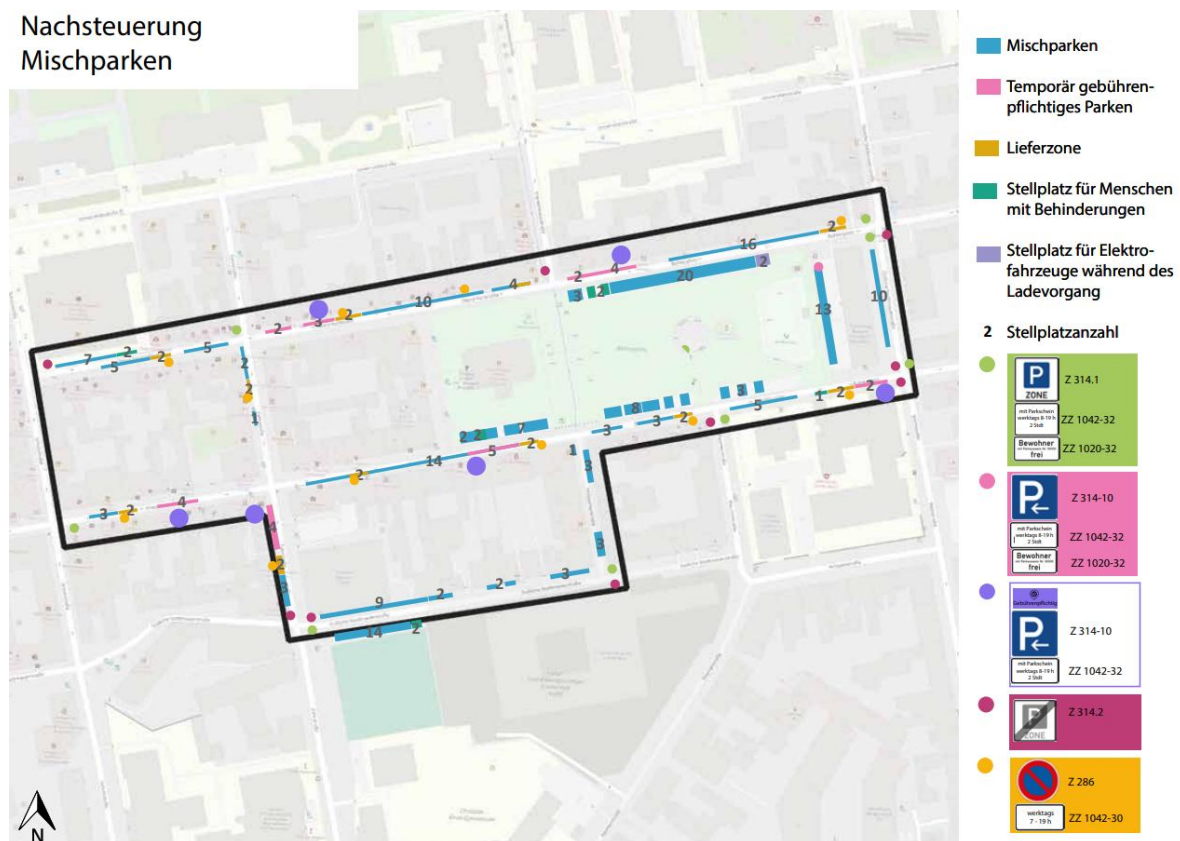


Abbildung 22: Nachsteuerung streckenhaftes gebührenpflichtiges Parken (Eigene Darstellung)

Die in den beiden folgenden Kapiteln erläuterten Erhebungen wurden durch den Auftraggeber durchgeführt. Das von diesem ausgearbeitete und gemeinsam abgestimmte Erhebungsvorgehen wird im Folgenden paraphrasiert dargestellt.

7 Methode Erhebung

7.1 Vorerhebung

Im Rahmen der Voruntersuchung zur Parkraumauslastung im Gebiet wurde exemplarisch der 22. Mai 2025, also ein Donnerstag knapp einen Monat vor dem Beginn der Pilotphase, als ganztägige Erhebung mit neun Zählzeiten (zwischen 5.30 Uhr und 21.30 Uhr) durch den externen Dienstleister Schuh & Co. GmbH durchgeführt. Die Erhebung konnte Aufschluss über die Parkdauern und über den Parkdruck im Tagesverlauf im Pilotgebiet geben.

Eine weitere Erhebung im Vorher-Zustand wurde Mitte Mai (koordiniert durch den Auftraggeber), konkret am 13. und 15. Mai 2025, durchgeführt. Die Erfassungen fanden an einem Dienstag und einem Donnerstag jeweils in den Zeiträumen von 11:30 bis 12:30 Uhr sowie von 16:00 bis 17:00 Uhr statt. Diese Zeitfenster wurden bewusst gewählt, da der Einzelhandel üblicherweise zwischen 8:00 und 18:00 Uhr geöffnet hat und gastronomische Betriebe sowohl zur Mittags- als auch zur Abendzeit ein erhöhtes Besucheraufkommen verzeichnen. Die Videobeobachtung im Jahr 2024 (s. Kapitel 3) hat außerdem eine Auslastungsspitze zu den genannten Uhrzeiten gezeigt, insbesondere zu den frühen Mittagsstunden.

Zudem ist davon auszugehen, dass zahlreiche Anwohnerinnen und Anwohner tagsüber mit dem Pkw unterwegs sind. Da einzelne Geschäfte zwischen 13:00 und 15:00 Uhr eine Mittagspause einlegen, erfolgten die Erhebungen gezielt außerhalb dieses Zeitraums.

Im Rahmen der Vorerhebung wurden insgesamt 82 Mischparkplätze erfasst. Fahrzeuge mit Bewohnerparkausweis wurden dem Bewohnerparken zugeordnet. Fahrzeuge mit Parkschein sowie Fahrzeuge ohne sichtbaren Parkschein, unter der Annahme, dass in diesen Fällen ein digitaler Parkschein über eine mobile Anwendung (Handyparken) gelöst wurde, wurden dem Besucherparken zugerechnet. Neben den 82 Parkplätzen des Mischparkens wurden 54 temporär gebührenpflichtige Stellplätze als Besucherparkplätze, 80 reservierte Bewohnerparkplätze sowie 17 unbewirtschaftete, frei nutzbare Stellplätze zur Berechnung der Gesamtauslastung bei der Erhebung berücksichtigt.

Die Auswertung der Vorerhebung umfasste den Anteil des Bewohnerparkens (bestehend aus den reservierten Bewohnerparkplätzen sowie Fahrzeugen mit Bewohnerparkausweis auf Mischparkplätzen), den Anteil des Besucherparkens (bestehend aus den temporär gebührenpflichtigen Stellplätzen sowie Fahrzeugen mit Parkschein oder ohne Bewohnerparkausweis) sowie die Gesamtauslastung aller Stellplätze.

Im Rahmen der Vorhererhebung wurden außerdem die Ticketverkäufe ausgewertet. Die Ergebnisse der Auswertung der Parkscheindaten sind dem Kapitel 8.4 zu entnehmen.

7.2 Erhebung während des Pilotprojekts

Während der Pilotphase wurde am 16. Oktober 2025, also ebenfalls an einem Donnerstag, erneut eine ganztägige Erhebung mit neun Zählzeiten (zwischen 5.30 Uhr und 21.30 Uhr) durch den externen Dienstleister Schuh & Co GmbH durchgeführt.

Mit Beginn des Pilotprojekts wurden die Stadtverwaltung in Eigenregie koordinierten Erhebungen wöchentlich fortgeführt. Sie fanden weiterhin dienstags von 11:30 bis 12:30 Uhr sowie donnerstags von 16:00 bis 17:00 Uhr statt, um eine Vergleichbarkeit mit der Vorerhebung am 13. und 15. Mai sicherzustellen. Ergänzend erfolgten im Zwei-Wochen-Rhythmus zusätzliche Erhebungen.

Während des Pilotprojekts wurden Fahrzeuge mit Bewohnerparkausweis dem Bewohnerparken zugerechnet. Fahrzeuge mit oder ohne Parkschein ohne entsprechenden Ausweis wurden dem Besucherparken zugerechnet. Darüber hinaus wurden die Gesamtauslastung aller Stellplätze sowie die Belegung der Lieferzonen erfasst. Ergänzend zu den bisherigen Kategorien wurden Fahrzeuge mit Sonderparkgenehmigung sowie Elektrofahrzeuge gemäß der bayerischen Regelung zum Sonderparken gesondert erfasst. Zudem wurde die Kategorie „kein Platz“ definiert. Diese beschreibt Situationen, in denen vorhandene Stellflächen infolge unzureichender Parkweise oder überdurchschnittlich großer Fahrzeuge nicht vollständig nutzbar sind, obwohl regulär zusätzlicher Parkraum zur Verfügung stehen würde.

Die Auswertung umfasste den Anteil des Bewohner- und Besucherparkens, die Gesamtauslastung sowie eine differenzierte Analyse der Lieferzonen. Dabei wurde nach Augenschein erhoben, ob diese von Handwerksbetrieben, Pflegediensten, Lieferanten, Privatpersonen oder durch unzulässig abgestellte Fahrzeuge genutzt wurden. Zusätzlich wurden monatlich die Verkaufsstatistiken der Parkscheine sowohl für die Parkscheinautomaten als auch für die Anwendung mobilet (s. Kapitel 8.4) ausgewertet. Auch die Zahl der Elektrofahrzeuge auf den zum Aufladen vorgesehenen Stellplätzen im Untersuchungsgebiet wurde dokumentiert. Ferienzeiten und gesetzliche Feiertage wurden bei der Auswertung aufgenommen, aber nicht herausgerechnet.

Um eine Rückmeldung bezüglich der Zufriedenheit der Gewerbetreibenden mit der neuen Parkraumbewirtschaftungsform bekommen zu können, wurden regelmäßige Gespräche mit diesen geführt. Neben dieser aufsuchenden Form der Beteiligung wurden Ende Februar/Anfang März 2026 außerdem alle 52 Gewerbetreibenden mittels einer Online-Umfrage befragt.

8 Ergebnisse aus Evaluation

Im Folgenden werden die Daten des externen Dienstleisters zu den Tageserhebungen, Auswertungsergebnisse der Vor-Ort-Erhebungen und die Parkschein- und mobilet-Daten beschrieben.

8.1 Auswertung Erhebungsdaten

Ganztageserhebung durch externen Dienstleister im Mai 2025 und Oktober 2025

Im Folgenden wird zunächst die Vorher-Erhebung vom 22. Mai 2025 beschrieben. Die ganztägige Parkraumerhebung im Untersuchungsgebiet rund um den Bohlenplatz, Obere Karlstraße, Friedrichstraße, Holzgartenstraße und Südliche Stadtmauerstraße zeigt insgesamt eine sehr hohe Auslastung der vorhandenen Stellplätze (Abbildung 23). Es wurden öffentlich nutzbare Stellplätze inklusive Lieferzonen berücksichtigt.

Im Tagesverlauf ist eine durchgehend hohe Belegung zu beobachten. Bereits in den frühen Morgenstunden liegt die Auslastung bei rund 70 %, steigt im Laufe des Vormittags deutlich an und erreicht um 11:30 Uhr mit etwa 96 % nahezu Vollauslastung. Am Abend nimmt die Belegung nochmals leicht zu und erreicht gegen 19:30 Uhr mit **rund 98 % den höchsten Wert des Tages**. Insgesamt zeigt sich damit eine sehr angespannte Parkraumsituation mit nur geringen freien Kapazitäten im Tagesverlauf.

Auch auf Ebene einzelner Teilbereiche treten teilweise sehr hohe Auslastungen auf. In der östlichen Oberen Karlstraße wird am Abend eine Überbelegung von bis zu 105 % festgestellt. Ähnlich hohe Werte treten im Bereich des nördlichen Bohlenplatzes sowohl in den Parkscheiben- als auch in den Bewohnerbereichen auf, wo insbesondere in den Abendstunden ebenfalls Überbelegungen auftreten. Die Südliche Stadtmauerstraße ist dagegen über weite Teile des Tages nahezu vollständig ausgelastet und erreicht teilweise durchgehend eine Belegung von etwa 100 %.

Die Analyse der Parkdauer zeigt, dass im Untersuchungsgebiet überwiegend mittlere bis längere Parkvorgänge stattfinden. Die durchschnittliche Parkdauer liegt im gesamten Gebiet bei etwa 343 Minuten. In den Parkscheibenbereichen dominieren Parkvorgänge bis etwa zwei Stunden, während in Bewohnerbereichen deutlich längere Standzeiten auftreten. Besonders in unbewirtschafteten Bereichen, etwa in der Holzgartenstraße oder der südlichen Stadtmauerstraße, treten überdurchschnittlich lange Parkdauern auf, die teilweise auf Dauerparken hinweisen.

Insgesamt verdeutlichen die Ergebnisse eine hohe Nachfrage nach Parkraum im Untersuchungsgebiet vor der Umsetzung des Pilotprojekts. Die mittlere Auslastung beträgt 86 %. Die sehr hohe Auslastung über den gesamten Tagesverlauf sowie die teilweise festgestellten Überbelegungen und langen Parkdauern weisen auf einen deutlichen Parkdruck hin, der insbesondere in einzelnen Straßenzügen und in den Abendstunden weiter zunimmt.

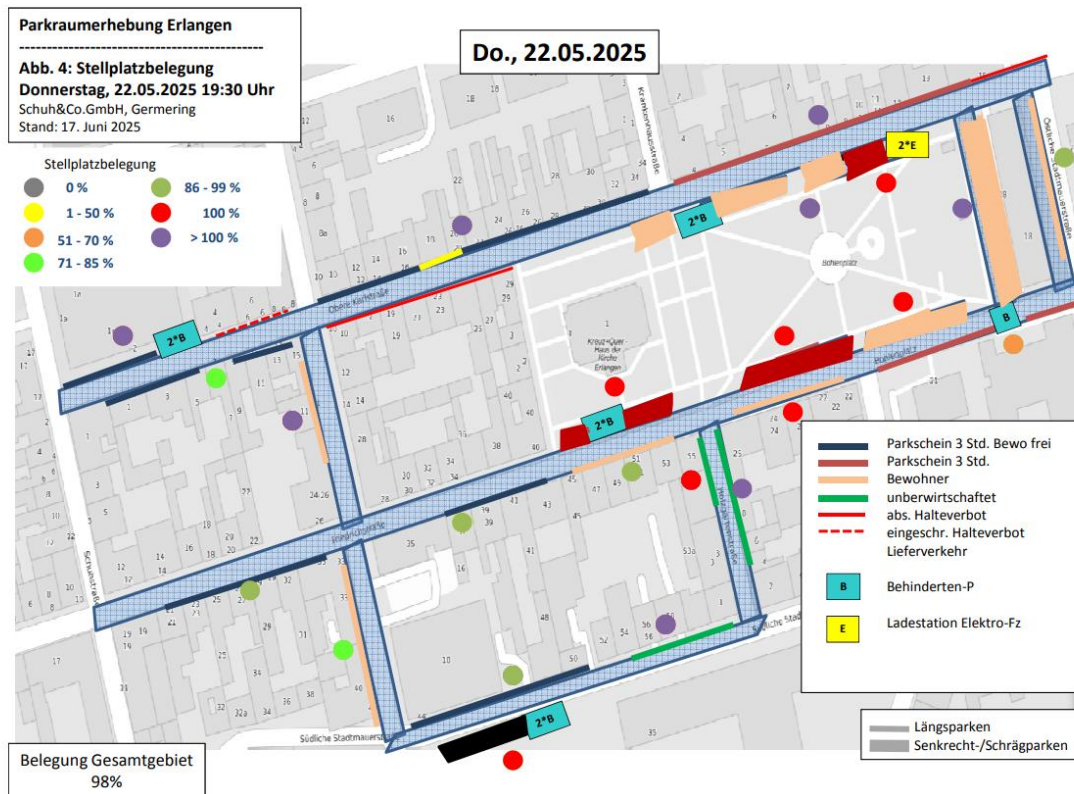


Abbildung 23: Parkraumerhebung am 22.05.2025, durchgeführt durch das Büro Schuh & Co. GmbH (Abbildung Schuh & Co. GmbH)

Die Parkraumerhebung vom 16.10.2025 zeigt insgesamt eine hohe Auslastung der Stellplätze im Untersuchungsgebiet rund um Bohlenplatz, Obere Karlstraße, Friedrichstraße, Holzgartenstraße und Südliche Stadtmauerstraße (s. Abbildung 24). Die Erhebung hat während der Pilotphase stattgefunden. Es wurden öffentlich nutzbare Stellplätze inklusive Lieferzonen berücksichtigt.

Im Tagesverlauf zeigt sich eine durchgehend hohe Belegung der Stellplätze. Die Auslastung liegt am frühen Morgen bei etwa 75 %, steigt im Laufe des Vormittags auf 86 % um 09:30 Uhr an und erreicht am Abend mit **89 % um 19:30 Uhr den höchsten Wert des Tages**. Insgesamt ergibt sich damit eine durchschnittliche Auslastung von rund 82 % über den gesamten Beobachtungszeitraum. Dies zeigt, dass der vorhandene Parkraum im Gebiet über weite Teile des Tages stark nachgefragt wird, jedoch noch geringfügige Restkapazitäten vorhanden sind.

Auch auf Ebene einzelner Teilbereiche zeigt sich eine hohe Nachfrage. Am Bohlenplatz, der mit 85 Stellplätzen den größten Anteil des Parkraumangebots bildet, werden bereits am Vormittag 98 % der Stellplätze belegt. Auch in der Südlichen Stadtmauerstraße wird am Vormittag eine vollständige Auslastung von 100 % erreicht. Die Obere Karlstraße weist ebenfalls hohe Belegungswerte auf und ist am Nachmittag und Abend zeitweise vollständig ausgelastet. Insgesamt zeigt sich damit ein gleichmäßig hoher Parkdruck in mehreren Straßenabschnitten des Untersuchungsgebiets.

Die Analyse der Parkdauer zeigt, dass im Gebiet überwiegend kurz- bis mittelfristige Parkvorgänge stattfinden. Rund 39 % der Parkvorgänge dauern bis zu zwei Stunden, was der geltenden Parkscheibenregelung entspricht. Gleichzeitig treten jedoch auch längere Parkdauern auf, insbesondere durch Bewohner oder Dauerparker außerhalb der bewirtschafteten Zeiten. Die durchschnittliche Parkdauer im gesamten Gebiet beträgt etwa 361 Minuten. Im Mittelwert ist die Parkdauer also betrachtet auf das Gesamtgebiet gesunken.

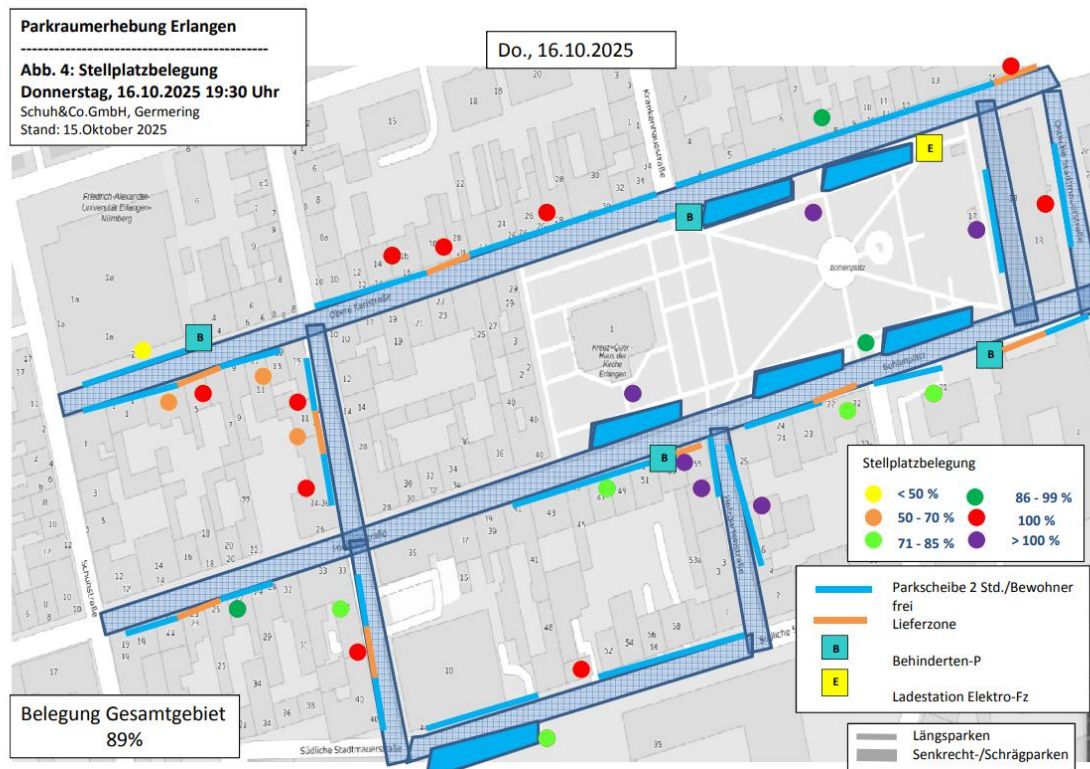


Abbildung 24: Parkraumerhebung am 16.10.2025, durchgeführt durch das Büro Schuh & Co. GmbH (Abbildung Schuh & Co. GmbH)

Die Auswertung der externen Erhebungsdaten der Ganztageserhebungen zeigen, dass der Parkdruck während der Pilotphase zwar auf einem hohen Niveau geblieben ist, jedoch nicht gestiegen, sondern im Vergleich sogar leicht abgenommen hat.

Auswertung der regelmäßigen Erhebungen zwischen Mai 2025 und Januar 2026

Für die Evaluation wurden sämtliche im Zeitraum Mai 2025 bis Januar 2026 erhobenen Daten zur Parkraumnutzung im Untersuchungsgebiet durch stadtraum ausgewertet. Die Daten wurden vom Auftraggeber an stadtraum übermittelt. Dabei umfassen die analysierten Datensätze sowohl die Anteile der verschiedenen Nutzergruppen (Bewohnerfahrzeuge, Parkschein- und Besucherparkende, Fahrzeuge mit Sondergenehmigung sowie Elektrofahrzeuge). Die Gesamtauslastung des Parkraums wurde durch die Erfassung aller regulären Stellplätze berechnet und dabei wurden zusätzlich die Anteile von Elektrofahrzeugen, Fahrzeugen mit Sonderparkgenehmigung sowie „kein Platz“ berücksichtigt.

Das Vorgehen basiert auf einem Vergleichsverfahren, das sowohl absolute als auch relative Veränderungen über den gesamten Zeitraum hinweg sichtbar macht. Zunächst wurde die Vorerhebung im Mai 2025 durchgeführt (siehe oben Kapitel 7.1). Diese Daten dienen als Referenzpunkt und ermöglichen eine Einordnung der späteren Entwicklungsverläufe. Zusätzlich wurden alle Erhebungsmonate im Vormonatsvergleich betrachtet, um auch kurzfristige Veränderungen im Parkverhalten zu identifizieren.

Die Evaluation basiert auf dieser Grundlage und untersucht, ob sich im Verlauf des Zeitraums eine Verschiebung zugunsten der für einzelne Nutzergruppen relevanten Stellplätze erkennen lässt, infolge einer möglicherweise zunehmenden Belegung durch andere Nutzungsgruppen.

Zunächst wurde der Vergleich ausschließlich anhand der Bewohner und Besucher durchgeführt. Dabei ist zu erwähnen, dass ab April 2025 der Freistaat Bayern eine Regelung zum kostenlosen Parken für Elektrofahrzeuge eingeführt hat. Demnach dürfen Elektroautos und Plug-in-Hybridfahrzeuge mit E-Kennzeichen auf allen gebührenpflichtigen öffentlichen Parkplätzen bis zur örtlich zulässigen Parkhöchstdauer kostenfrei parken, wenn eine Parkscheibe hinter der Windschutzscheibe sichtbar ausgelegt ist.

In dieser Erhebung wurden ausschließlich Fahrzeuge, die nach dieser Regelung geparkt haben, der Kategorie „Elektroauto“ zugeordnet. Fahrzeuge mit Bewohnerparkausweis wurden dem Bewohnerparken zugeordnet, Fahrzeuge mit Parkschein der Kategorie „Parkschein/Besucher“ entsprechend ebenfalls dort erfasst. Es ist mit hoher Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass die Elektroautos, die die kostenlose Parkregelung nutzten, von Besuchern des Gebiets stammen und nicht von Bewohnern. Daher wurden diese Fahrzeuge den Besuchern zugerechnet (s. Abbildung 25). Elektroautos mit Bewohnerparkausweis werden nicht in der Kategorie „Besucher“ erfasst, sondern von vornherein den Bewohnern zugerechnet.

Die Auswertung der Pilotphase von Mai 2025 bis Januar 2026 zeigt insgesamt eine stabile Beanspruchung des Parkraums im Untersuchungsgebiet. Die Anteile der verschiedenen Nutzergruppen verdeutlichen ein stark ausgeprägtes Bewohnerparken, das über den gesamten Zeitraum hinweg die dominierende Nutzungsform darstellt. Mit Anteilswerten zwischen 50 und 58 Prozent bleibt der Bewohneranteil relativ konstant, während bei den Besucherparkenden ein rückläufiger Trend zu verzeichnen ist (s. Abbildung 25).

Die Gesamtbelegung nach Bewohnern und Besuchern erreicht nicht 100 %, weil in den Rohdaten neben diesen Kategorien auch weitere Einträge wie Baustellen, KEP-Dienste, kein Platz oder Lieferanten enthalten sind. Diese werden nicht in die Berechnung einbezogen, da es sich nicht um einen Bewohner oder einen Besucher handelt.

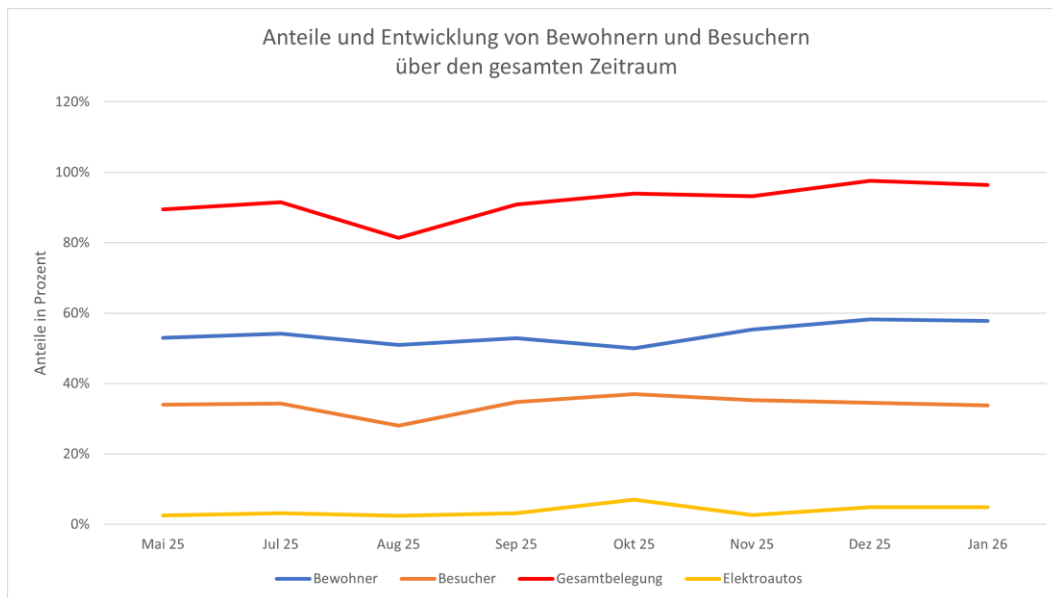


Abbildung 25: Entwicklung des Anteils von Bewohner- und Besucherparkenden (Eigene Darstellung)

Vor allem Anfang August bis Mitte September ist ein Rückgang der Besucheranteile zu beobachten (minus 21 % gegenüber Mai), was auf saisonale Mobilitätsveränderungen wie Ferienzeiten oder eine reduzierte Pendleraktivität hindeutet (s. Abbildung 26).

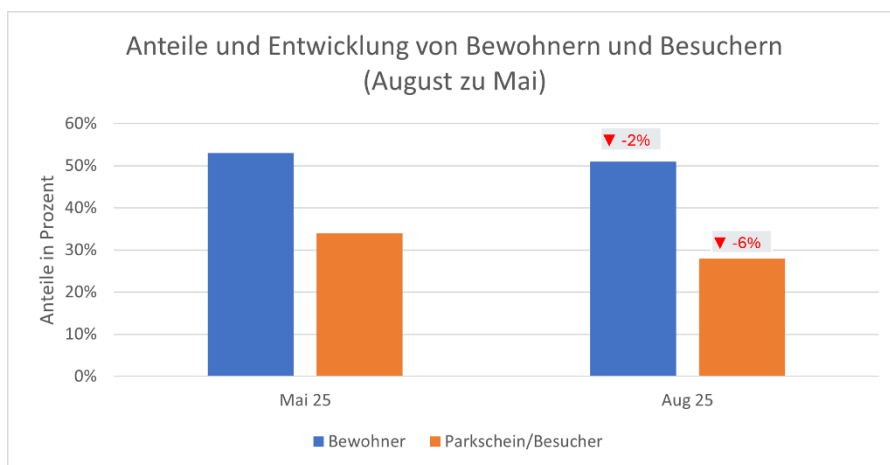


Abbildung 26: Die Stellplatz-Entwicklung von August zu Mai (Eigene Darstellung)

Der Bewohneranteil bleibt hingegen stabil und fällt im selben Zeitraum lediglich um 2 bis 4 Prozent. Dies stellt klar, dass der Parkraum überwiegend durch dauerhafte Nutzung geprägt ist, während kurzfristige und externe Nutzung stark variieren. Die Betrachtung der Vormonatsentwicklungen zeigt, dass sich diese saisonalen Effekte nicht abrupt, sondern schrittweise vollziehen.

Mit dem Übergang Ende September ist eine Umkehr dieses Trends erkennbar. Sowohl im Vergleich zum August als auch gegenüber dem Referenzmonat Mai nehmen die Anteile der Besucherparkenden wieder zu, während auch der Bewohneranteil ansteigt. Diese Entwicklung setzt sich im Oktober fort und weist auf eine Rückkehr zu üblichen Alltags- und Arbeitswegen hin. Die monatlichen Veränderungen bleiben dabei verhalten, zeigen jedoch eine kontinuierliche Verdichtung der Parkraumnutzung.

Ab November tritt eine deutliche Verschiebung zugunsten der Bewohnerparkenden ein. Der Bewohneranteil steigt gegenüber Mai an und erreicht mit etwa 55 Prozent erstmals Werte, die deutlich über dem Sommerniveau liegen. Gleichzeitig erhöhen sich im November auch die Besucheranteile im Vergleich zum Oktober, was auf eine insgesamt steigende Parkraumnachfrage hindeutet. Diese Entwicklung verstärkt sich im Dezember, in dem der Bewohneranteil mit rund 58 Prozent seinen höchsten Wert im gesamten Untersuchungszeitraum erreicht (s. Abbildung 27).

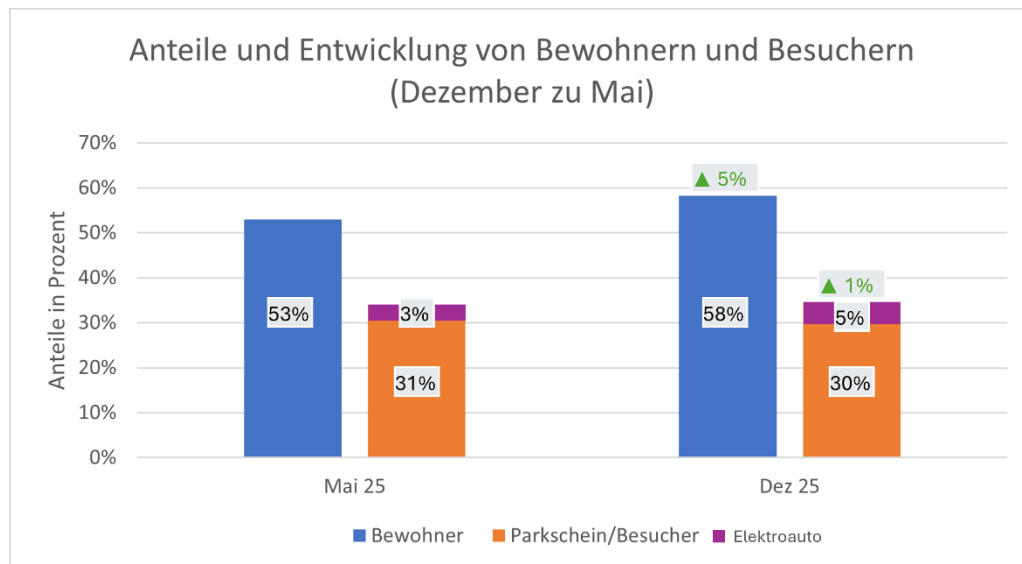


Abbildung 27: Die Stellplatz-Entwicklung von Dezember zu Mai (Eigene Darstellung)

Im Januar 2026 verbleibt der Bewohneranteil auf einem hohen Niveau, während die Besucheranteile wieder sinken (s. Abbildung 25). Im Hinblick auf den Referenzmonat Mai zeigt sich weiterhin ein ähnliches Bild. Der Anteil der Bewohnerparkenden steigt, während der der Besucherparkenden zurückgeht (s. Abbildung 28). Die in der Abbildung dargestellten Elektroautos sind dann, wie bereits erwähnt, den Besuchern zuzurechnen (s. Abbildung 28). Eine Nachjustierung ist nicht erforderlich, da der Anstieg der Bewohnerparkenden gering ausfällt und 10 % nicht überschreitet.

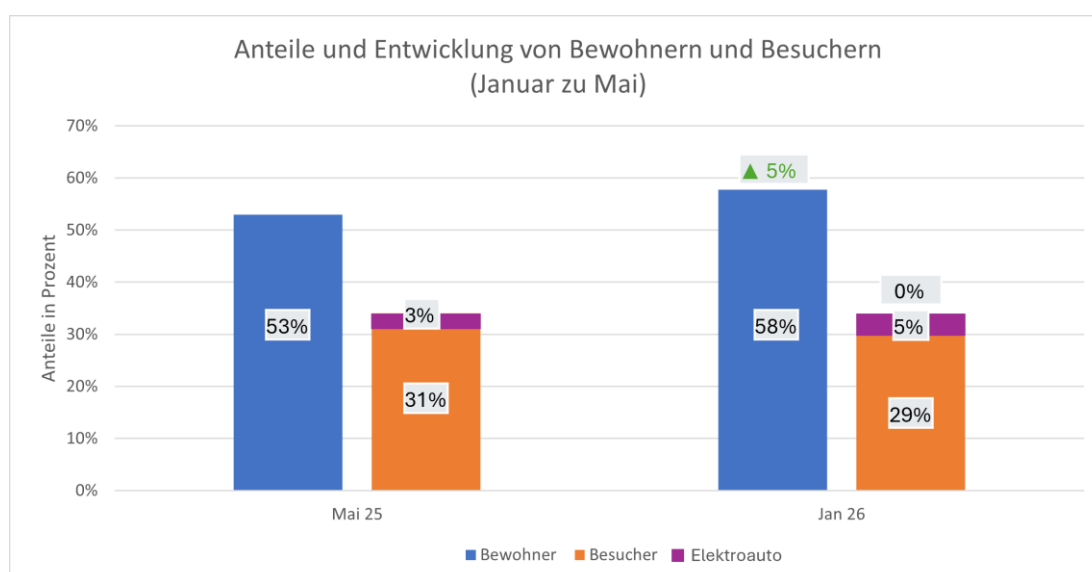


Abbildung 28: Die Stellplatz-Entwicklung von Januar zu Mai (Eigene Darstellung)

Bei der Auslastung zeigt die Analyse einen zumeist hohen Auslastungsgrad an. Für die Auslastung (s. Abbildung 29) wurden dann alle Kategorien berücksichtigt, und es wurde überprüft, ob ein Stellplatz belegt oder frei ist. Die Bezugsgröße von 100 % entspricht dabei der Gesamtzahl der theoretisch verfügbaren Stellplätze im Untersuchungsgebiet. In die Belegung fließen somit alle beobachteten Nutzungen ein, auch wenn Stellplätze temporär durch andere Nutzungen belegt sind, beispielsweise durch Baustellen, Fahrzeuge von KEP-Diensten, Lieferanten oder Situationen ohne reguläre Parkmöglichkeit („kein Platz“). Diese Nutzungen werden daher ebenfalls als belegte Stellplätze gewertet und tragen zur Gesamtauslastung bei. Die Auslastung ist aus diesem Grund in der Abbildung 25 geringer, da die genannten Fälle in dieser Abbildung mitberücksichtigt wurden. Die Auslastung der Stellplätze, betrachtet über alle Stellplätze unabhängig von Bewohnern oder Besuchern, fällt aus diesem Grund deutlich höher aus. Während im Mai eine Überbelegung von über 100 Prozent festgestellt wurde, ein Hinweis auf intensives Falschparken und eine Überbelastung der verfügbaren Stellplätze, sinkt die Auslastung in den Folgemonaten auf Werte zwischen 83 und 94 Prozent. Besonders im August bildet sich eine Entlastung ab, bei der die Auslastung (83 %) eine deutliche Entspannung gegenüber den übrigen Monaten anzeigt. Ab Oktober steigt die Auslastung wieder an und bleibt bis Januar 2026 konstant hoch. Auch wenn es temporäre Entlastungsphasen gibt, bleiben in der Mehrzahl der Monate nur etwa 4 bis 18 Prozent der Stellplätze frei, was die relativ hohe Auslastung zeigt.

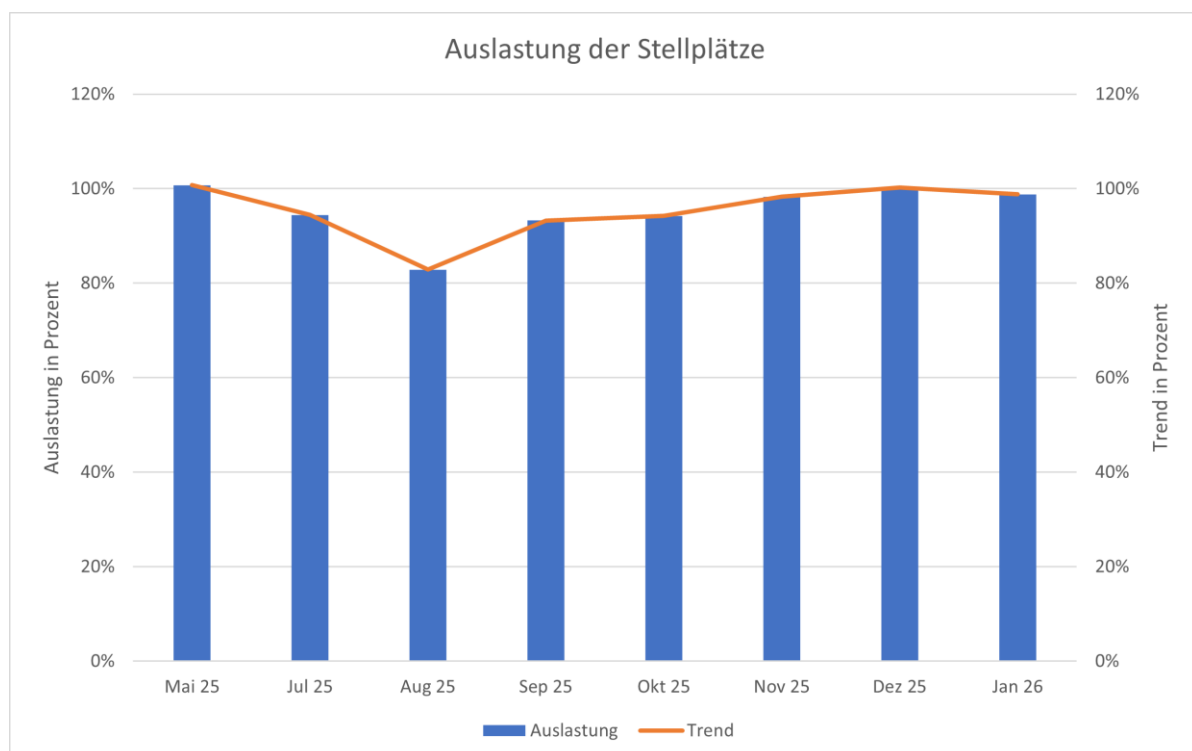


Abbildung 29: Gesamtauslastung der Stellplätze (Eigene Darstellung)

Vor allem diese und weitere Nutzergruppen verstärken die Flächennachfrage weiter. Während der Anteil der Elektrofahrzeuge im Sommer noch bei 3 Prozent lag, steigt dieser im Oktober auf rund 7 Prozent an und stabilisiert sich in den Wintermonaten auf etwa 5 Prozent. Dieser Zuwachs ist zum einen auf die Regelung des Freistaats Bayern zum kostenlosen Parken für Elektroautos zurückzuführen. Fahrzeuge mit Sondergenehmigung weisen über den gesamten Zeitraum Anteile zwischen etwa 3 bis 5 Prozent auf.

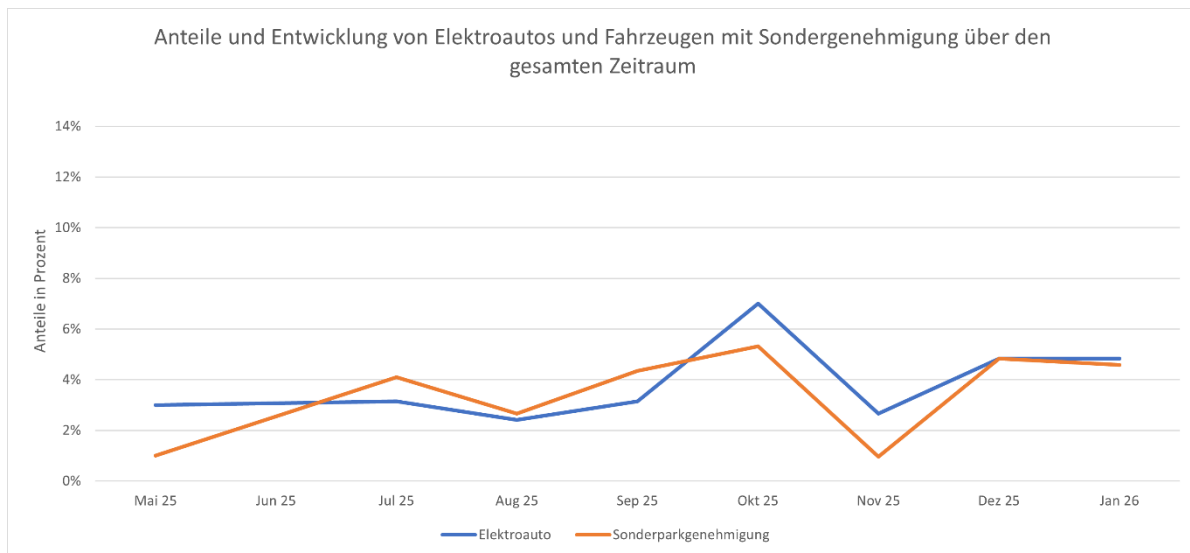


Abbildung 30: Entwicklung von Elektroautos und Fahrzeugen mit Sonderparkgenehmigung (Eigene Darstellung)

8.2 Zufriedenheit der Gewerbetreibenden

Die Befragung der Gewerbetreibenden im Pilotgebiet Bohlenplatz zeigt insgesamt eine überwiegend positive Resonanz auf die eingeführten Maßnahmen. Die Rückmeldungen der Gewerbetreibenden wurden zum einen durch persönliche Gespräche vor Ort durch den AG eingefangen und zum anderen durch eine Online-Umfrage Ende Februar/Anfang März 2026.

Vor allem das Mischparken wird mehrheitlich als Verbesserung der Parksituation wahrgenommen. Viele Befragte sprechen sich im Rahmen der Online-Umfrage dafür aus, diese Regelung beizubehalten; nur ein kleinerer Teil wünscht eine Rückkehr zu den früheren Parkregelungen.

Besonders positiv werden die eingerichteten Lieferzonen bewertet. Sie werden von vielen Gewerbetreibenden beziehungsweise deren Kundschaft genutzt und erfüllen eine wichtige Funktion im Betriebsalltag. Genannt wurden insbesondere die An- und Ablieferung von Waren, Pakettlieferungen, die Abholung vorbestellter Einkäufe sowie private Be- und Entladevorgänge. Damit tragen die Lieferzonen aus Sicht der befragten Gewerbetreibenden dazu bei, Liefer- und Ladeprozesse besser zu organisieren und Nutzungskonflikte im Straßenraum zu reduzieren.

Differenzierter fällt die Bewertung der Verkürzung der gebührenpflichtigen Parkdauer von drei auf zwei Stunden aus. Zwar wird die Regelung von einem Teil der Befragten positiv gesehen, es überwiegen jedoch die Stimmen derjenigen, die die Verkürzung der Parkregelung als kritisch beurteilen. Im Rahmen der Gespräche mit den Gewerbetreibenden ist deutlich geworden, dass die Ausweichstelle für den Radverkehr in der Oberen Karlstraße kritisch gesehen wird.

Auswertung durch das Amt für Statistik

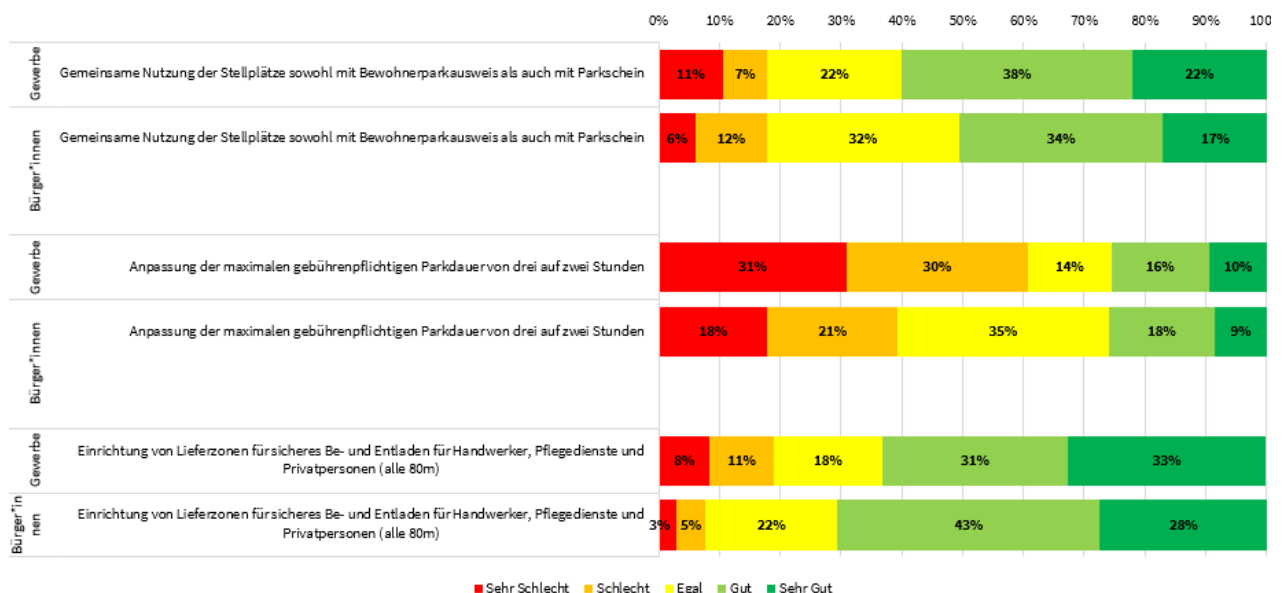


Abbildung 31: Ergebnisse Befragung Amt für Statistik Stadt Erlangen (Darstellung Stadt Erlangen)

Neben der gezielten Einbindung der Gewerbetreibenden wurde außerdem eine weitere Umfrage unter allen Besuchern und Gewerbetreibenden durch die Abteilung Statistik und Stadtforschung der Stadt Erlangen durchgeführt. Die Rückmeldungen der Besucher konnten die Erkenntnisse aus den

gezielten Befragungen der Gewerbetreibenden insgesamt bestätigen. Die Umfrage (s. Abbildung 31) Abbildung 31: Ergebnisse Befragung Amt für Statistik Stadt Erlangen (Darstellung Stadt Erlangen) hat verdeutlicht, dass die Bewohner weniger kritisch bezüglich der verkürzten Parkdauer sind.

8.3 Lieferzonen

Um eine Einschätzung zur Nutzung der Lieferzonen treffen zu können, hat die Stadt Erlangen an verschiedenen Tagen im Laufe der Pilotphase 24-stündige Videobeobachtungen durchgeführt.

Im August (Lieferzonen Fahrstraße 11 und Obere Karlstraße 18) war die Nutzung insgesamt am höchsten und zugleich am „regelkonformsten“: Es wurden 32 Vorgänge beobachtet – davon 19× private Pkw (kurzes Halten/Be- und Entladen/Personen ein- und aussteigen), 11× KEP-Dienste, 1× Lieferant (Weingeschäft) und 1× Handwerker. Auffällig ist hier die klare Dominanz der kurzzeitigen, funktionalen Nutzung (privat + KEP) und nur wenige Sonderfälle.

Bei der erneuten Erhebung der Lieferzonen in der Fahrstraße 11 und in der Oberen Karlstraße 18 geht die Gesamtzahl der beobachteten Vorgänge deutlich zurück: 18 Vorgänge insgesamt. Davon 7× private Be- und Entladevorgänge, 4× KEP-Dienste und 2× Handwerker – gleichzeitig treten 5× illegales Parken auf. Damit sinkt nicht nur die Aktivität gegenüber der vorherigen Zählung, sondern es verschiebt sich auch das Bild: Ein spürbarer Anteil der Nutzung ist nicht mit den vorgegebenen Regelungen des Be- und Entladens, sondern entspricht Fehlverhalten (illegales Parken). Als Grund für das illegale Parken bei dieser Erhebung im Oktober kann der gestiegene Parkdruck im Vergleich zu August (Ferienzeit) gesehen werden.

Um gezielt auch Lieferzonen in einer anderen Lage zu untersuchen, lag der Fokus bei der dritten Untersuchung (im Januar) auf der Erhebung der Lieferzone in der Fahrstraße 18. Dort wurden 12 Vorgänge dokumentiert: 2× Lieferanten, 2× KEP-Dienste, 5× private Be- und Entladevorgänge, 1× Aussteigevorgang Taxi sowie 2× illegales Parken. Zusätzlich gibt es den Bereich „neben der HNO-Klinik“: Hier wurden 2× private Be- und Entladevorgänge und 1× KEP-Dienst sowie 4 längere Liefervorgänge beobachtet (also insgesamt 7 Vorgänge in diesem Teilbereich).

In Summe sprechen die Daten dafür, dass die Lieferzonen für das Be- und Entladen von KEP-Dienstleistern, Gewerbe und Privatpersonen genutzt werden, die Akzeptanz/Regeltreue aber nicht stabil ist und die Nutzungsanforderungen je Standortumfeld variieren, z.B. längere Vorgänge am Klinikstandort.

8.4 Auswertung Parkschein-Daten und mobilet-Daten

Für die Analyse der Parkraumnutzung im Pilotgebiet wurden die Verkaufsdaten der Parkscheinautomaten ausgewertet. Grundlage bilden die monatlichen Verkaufszahlen der Parkscheine im Zeitraum von Januar 2025 bis Anfang 2026. Dabei wird zwischen den Zahlungsarten Barzahlung, EC-Kartenzahlung und App-basiertem Parken (mobilet) unterschieden. Die Auswertung dient dazu, die Nutzung der verschiedenen Zahlungsoptionen sowie mögliche zeitliche Schwankungen im Jahresverlauf zu identifizieren.

Die Abbildung 27 zeigt die monatliche Anzahl der verkauften Parkscheine im gesamten Pilotgebiet, wobei die Daten alle Parkscheinautomaten bzw. Parkzonen umfassen. Bei den EC-Tickets liegen nur Daten über die Zone Bohlenplatz vor. Dargestellt sind getrennt nach Zahlungsart die Verkäufe von Bar-Tickets, EC-Tickets sowie über die App „mobilet“ gelösten Parkscheinen. Ergänzend wird die monatliche Gesamtsumme aller verkauften Parkscheine ausgewiesen.

Die Werte zeigen, dass der größte Anteil der Verkäufe über Barzahlungen erfolgt, während EC-Zahlungen nur einen vergleichsweise kleinen Anteil ausmachen. Die über mobilet gelösten Parkvorgänge liegen im mittleren Bereich zwischen den beiden anderen Zahlungsarten. Insgesamt bewegt sich die monatliche Gesamtzahl der verkauften Parkscheine überwiegend zwischen rund 6.000 und 9.000 Tickets, wobei im Sommermonat Juli 2025 ein Höchstwert erreicht wird. Gegen Ende des betrachteten Zeitraums ist ein deutlicher Rückgang der Verkaufszahlen erkennbar. Der Rückgang ist mit den massiven Schneefällen in Erlangen im Januar 2026 zu begründen.

Aus der Auswertung der monatlichen Verkaufszahlen der Parkscheinautomaten im Pilotgebiet wird deutlich, dass die Barzahlung über den gesamten Betrachtungszeitraum hinweg die dominierende Zahlungsart darstellt. Die Gesamtzahl der verkauften Parkscheine schwankt im Jahresverlauf. Ein deutlicher Höchstwert ist im Juli 2025 zu erkennen, während niedrigere Werte unter anderem im Februar 2025 sowie zu Beginn des Jahres 2026 auftreten. Dies deutet auf saisonale Nutzungseffekte hin, beispielsweise durch Witterung, Besucheraufkommen oder Nutzungsintensität der Innenstadt. Zu berücksichtigen ist aber, dass für die EC-Zahlungen ausschließlich Daten aus der Parkzone Bohlenplatz vorliegen, wodurch die Vergleichbarkeit mit den anderen Zahlungsarten eingeschränkt ist.

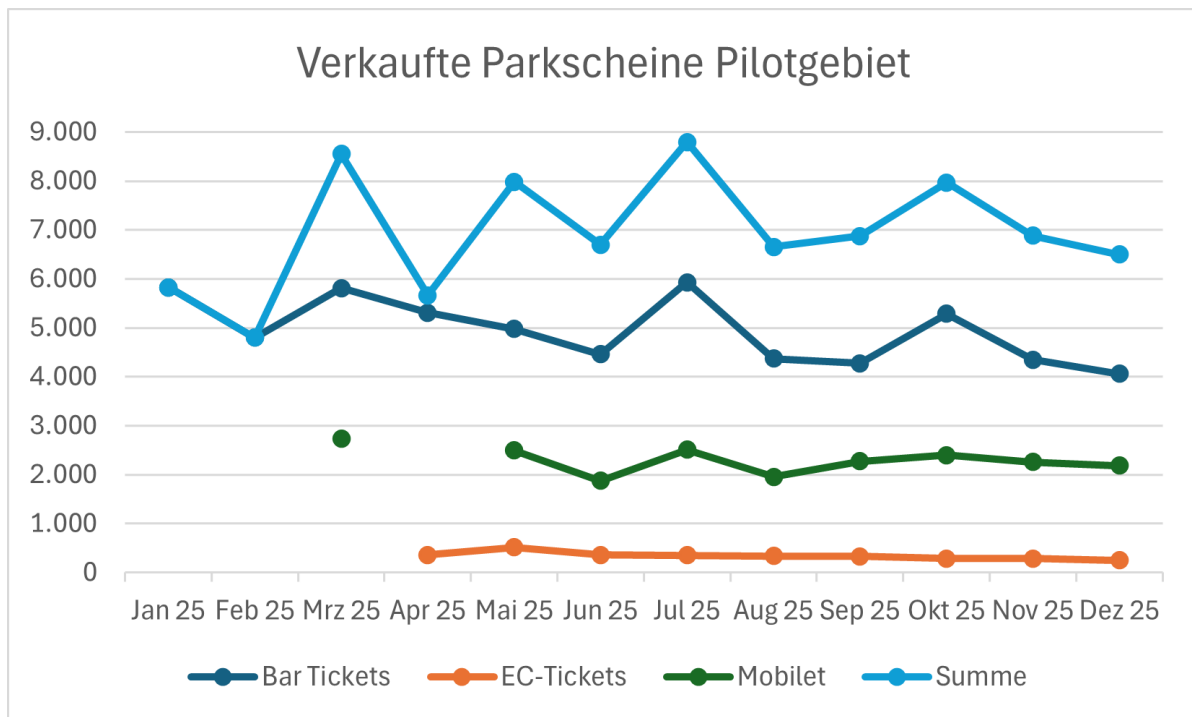


Abbildung 32: Jahresverlauf der verkauften Parkscheine in allen Zonen (Darstellung nach AG)

Auch wurde im Rahmen der Untersuchung das Parkverhalten anhand der erfassten Parkdauern analysiert. Das Ziel der Auswertung war es, die Aufenthaltszeiten systematisch auszuwerten und daraus Rückschlüsse auf die Nutzungsstruktur sowie die Inanspruchnahme des Parkraums zu ziehen. **Die folgenden Auswertungen beziehen sich auf die Erkenntnisse aus den mobilet-Daten.**

Die erhobenen Parkdauern wurden hierzu in 15-Minuten-Intervalle eingeteilt (z. B. 0–15 min, 15–30 min, 30–45 min usw.). Durch diese Klassifizierung konnte eine differenzierte Betrachtung der Verweildauer erfolgen. Für jedes Intervall wurde die Anzahl der Parkvorgänge bestimmt, sodass eine Häufigkeitsverteilung der Parkdauer entstand. Die grafische Darstellung der Ergebnisse ermöglicht eine anschauliche Bewertung der zeitlichen Nutzungsstruktur (siehe Abbildung 33).

Die Abbildung 33 zeigt die Verteilung der Parkdauer während der Pilotphase von Oktober 2025 bis Februar 2026. Die dargestellten Daten beziehen sich auf die Dauer der einzelnen Parkvorgänge, also darauf, wie lange Fahrzeuge auf den Stellplätzen abgestellt waren.

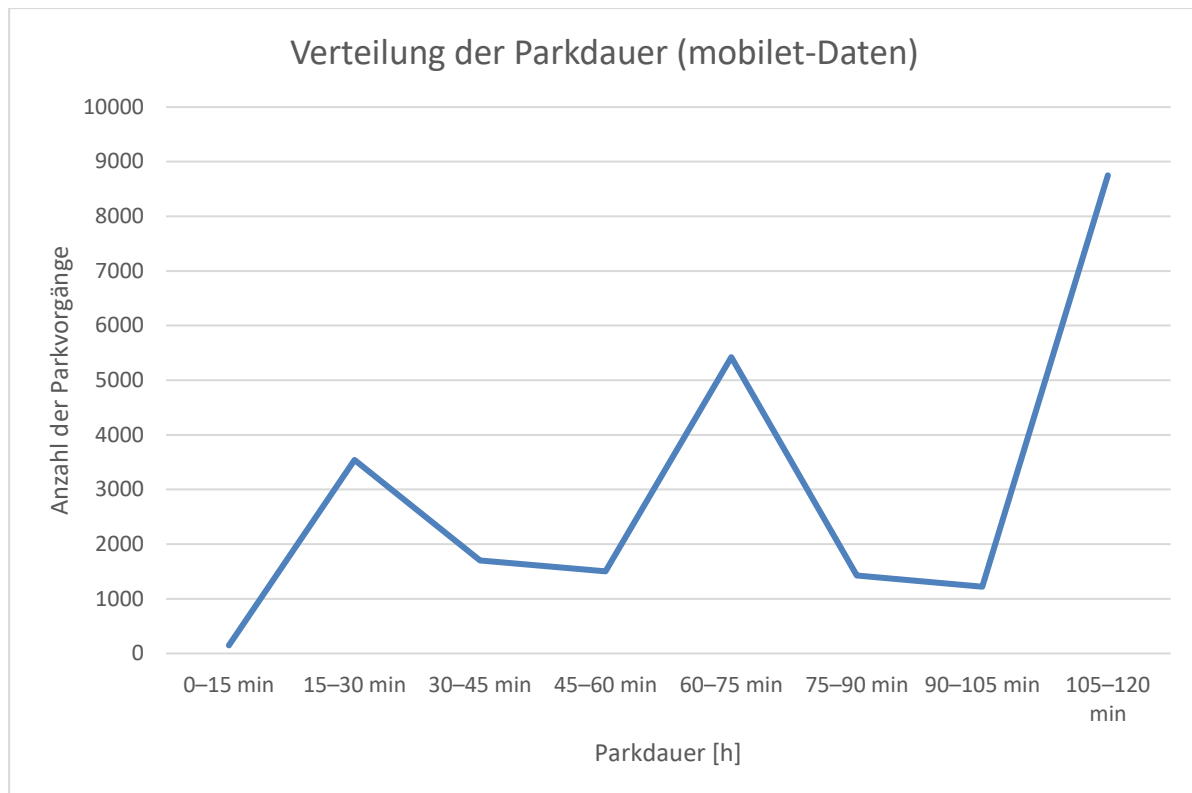


Abbildung 33: Verteilung der Parkdauer nach mobilet-Daten (Eigene Darstellung)

Auf diese Weise wird ersichtlich, in welchen Zeitintervallen, von 15 Minuten bis maximal 2 Stunden, eine hohe bzw. geringe Nachfrage besteht und wie lange der Parkraum durchschnittlich genutzt wird.

Die Auswertung zeigt, dass sich ein großer Anteil der Parkvorgänge im Bereich von etwa einer Stunde bis zur maximal zulässigen Parkdauer von zwei Stunden konzentriert. Besonders häufig treten Parkvorgänge im obersten Zeitintervall nahe der maximal erlaubten Parkdauer auf. Kürzere Parkdauern sind demgegenüber deutlich seltener vertreten. Diese Verteilung deutet darauf hin, dass ein erheblicher Teil der Nutzenden die zulässige Höchstparkdauer weitgehend ausschöpft, während kurzfristige Parkvorgänge eine geringere Rolle spielen. Dies spricht insgesamt für eine vergleichsweise längere Aufenthaltsdauer der parkenden Fahrzeuge innerhalb des untersuchten Zeitraums.

Die Analyse liefert somit wichtige Hinweise auf die Funktionsweise des betrachteten Parkraums. Eine hohe Anzahl kurzer Parkvorgänge kann bspw. auf eine ausgeprägte Umschlagshäufigkeit und eine eher kundenorientierte Nutzung hinweisen, während längere Aufenthaltszeiten tendenziell auf Dauerparken oder arbeitsplatzbezogene Nutzung schließen lassen.

9 Fazit

Beurteilung der Konzepterstellung und Pilotphase

Das Pilotprojekt zur Parkraumbewirtschaftung verfolgte nicht nur das Ziel, eine Lösung für den Bereich rund um den Bohlenplatz zu finden, sondern auch eine Parkraumbewirtschaftungsform zu erproben, die auf die gesamte Erlanger Innenstadt übertragbar ist. Der Prozess, der Austausch mit den Anwohnenden, der Erlanger Bevölkerung und Interessengruppen sowie die Erprobung der Parkraumbewirtschaftungsform spielten dabei eine besondere Rolle. Durch eine gezielte Beteiligung und Abwägung konnte sichergestellt werden, dass verschiedene Interessen berücksichtigt und die Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten transparent kommuniziert wurden. Die intensive Beteiligung der Anwohnenden und Interessenvertreter hat deutlich gemacht, dass eine große Relevanz darin besteht, die Anforderungen von Gewerbe und Anwohnenden gegeneinander abzuwägen und auszutarieren.

Entwicklung der Anteile der Bewohner und Besucher

Die Ergebnisse der Evaluation haben gezeigt, dass das Parkverhalten um den Bohlenplatz im Zeitraum von Mai 2025 bis Januar 2026 insgesamt stabil ist. Der Anteil der Bewohnerfahrzeuge liegt dabei zwischen 50 und 58 Prozent, während die Besucheranteile saisonalen Schwankungen unterliegen und insbesondere im August zurückgehen. Ab September kehrt sich dieser Trend um; die Besucheranteile steigen wieder leicht an, begleitet von einer Zunahme der Bewohneranteile. Zum Ende der Pilotphase ließ sich sowohl im Anteil der Besucher des Pilotgebiets als auch der Bewohner ein leichter Anstieg im Vergleich zum Zeitraum vor der Pilotphase erkennen. Das lässt darauf schließen, dass der bestehende Parkraum durch beide Gruppen besser genutzt wird.

Auslastung der Parkplätze

Die Gesamtauslastung des Parkraums bleibt hoch, mit vorübergehender Entlastung im Sommer, wobei nur wenige Stellplätze dauerhaft frei bleiben. Insgesamt verdeutlichen die Ergebnisse eine weiterhin hohe Nachfrage nach Parkraum im Untersuchungsgebiet, wobei die Auslastung zwar weiterhin hoch ist, jedoch im Vergleich zur Erhebung vor der Pilotphase nicht dauerhaft im Bereich der vollständigen Auslastung liegt. Als wichtige Beobachtung ist festzuhalten, dass zudem kein Anstieg im Vergleich zur teilweise stattgefundenen Überbelegung vor der Umsetzung erfolgt ist und die exemplarischen Ganztagerhebungen sogar einen Rückgang der maximalen Tagesauslastung feststellen konnten. Für die Nutzergruppen standen durch das Pilotprojekt also mehr Parkplätze zur Verfügung.

Parkscheinverkäufe und Parkdauer

Die mobilet-Daten zeigen, dass die Stellplätze, die über das Handyparken gebucht werden, überwiegend für kurze Aufenthalte genutzt werden, während längere Parkzeiten nur vereinzelt vorkommen. Das macht deutlich, dass viele Nutzerinnen und Nutzer des Handyparkens den Parkraum nur temporär in Anspruch nehmen, beispielsweise für Einkäufe oder kurze Erledigungen. Längere Parkzeiten treten nur vereinzelt auf und deuten darauf hin, dass nur ein kleiner Teil der von Besuchern genutzten Stellplätze über längere Zeiträume durch einzelne Fahrzeuge belegt wird. Die Analyse der Park-

vorgänge der Ganztageserhebungen zeigt, dass der Großteil der Parkvorgänge von kurzer bis mittlerer Dauer ist, wobei die meisten Parkvorgänge maximal zwei Stunden dauern. Im Mittelwert ist die Parkdauer betrachtet auf das Gesamtgebiet gesunken.

Zusammen mit der Auswertung der Parkscheindaten wird deutlich, dass der Parkticketverkauf zwar Schwankungen unterliegt, aber kein Rückgang erkennbar ist. Durch die Erkenntnisse aus den Erhebungen des Besucheranteils im Gebiet wird zudem deutlich, dass es für Besucherinnen und Besucher weiterhin möglich ist, einen Stellplatz im Gebiet zu finden.

Zu möglichen Anpassungen im Pilotgebiet

Insgesamt zeigen die Ergebnisse, dass derzeit keine unmittelbaren Maßnahmen zur Anpassung des Parkraums erforderlich sind, da die Verschiebungen der Nutzeranteile überschaubar bleiben und die Kapazität weitgehend ausreicht bzw. es zu keiner zusätzlichen Anspannung des Parkdrucks aufgrund des Pilotprojektes gekommen ist.

Die Beteiligung der Gewerbetreibenden hat verdeutlicht, dass das Mischparken als positiv empfunden wird und insbesondere die neuen Lieferzonen gut angenommen werden. Die Rückmeldungen der sonstigen Nutzer des Bohlenplatzes bestätigen diese Einschätzung. Die Verkürzung der Parkdauer wird zur Diskussion gestellt. Eine Umfrage unter den ortsansässigen Gewerbetreibenden, zeigte jedoch auch bei der maximalen Parkdauer von zwei Stunden für das gebührenpflichtige Parken eine mehrheitliche Zustimmung.

Elektrofahrzeuge im Gebiet

Über die Monate hinweg zeigen sich zudem steigende Anteile von Elektrofahrzeugen. Diese Entwicklung ist auch vor dem Hintergrund der bayerischen Regelung zu sehen, die es Elektrofahrzeugen ermöglicht, im öffentlichen Raum zeitlich begrenzt kostenfrei zu parken. Die damit verbundene finanzielle Entlastung stellt einen zusätzlichen Anreiz zur Nutzung von E-Fahrzeugen dar und kann lokal zu einer erhöhten Nachfrage nach entsprechend privilegierten Stellplätzen führen. Die zunehmenden Anteile sind somit vermutlich ein Ergebnis gezielter, steuernder Maßnahmen auf Landesebene. Die wachsende Zahl an Elektrofahrzeugen deutet darauf hin, dass gegebenenfalls mehr Personen aufgrund der entfallenden Parkgebühr mit dem Elektrofahrzeug in die Innenstadt fahren statt mit dem Umweltverbund. Ein Rückgang der Einnahmen durch Parktickets ist für die Stadt Erlangen eine weitere Folge.

Ausblick 1: Beteiligung

Eine Skalierung durch die Ausweitung des Mischparkens auf das gesamte Stadtgebiet ermöglicht eine noch größere Berücksichtigung unterschiedlicher Interessen, beispielsweise der Anliegen der Universitätsklinik und anderer Institutionen. Der Beteiligungsprozess im Rahmen des Pilotprojektes Bohlenplatz hat gezeigt, dass die Interessen und Bedenken auch weiterhin ernst genommen werden müssen und für eine erfolgreiche Umsetzung maßgeblich sind.

Ausblick 2: Synergien Parkhäuser, Parkgebühren und Kundenstellplätze

Eine Ausweitung führt außerdem dazu, dass Parkhäuser und Parkplätze eine höhere Relevanz als Ausweichflächen bekommen, da sich weitere Parkflächen in den angrenzenden Innenstadtbereichen

befinden. Da es sich bei dem Großparkplatz um eine städtische Parkfläche handelt und eine Anbindung an die City-Linie besteht, kann hier ein besonderes Potenzial gesehen werden. Durch eine Gebührenanpassung und besonders günstige Parktarife kann der Parkplatz für Park+Ride attraktiver werden (Pull-Faktor). Für eine Attraktivierung der Parkhäuser für Bewohnerinnen und Bewohner ist zu prüfen, ob eine Erhöhung der Gebühren für Bewohnerparkausweise möglich ist (Push-Faktor).

Ausblick 3: Liefern und Kundenstellplätze

Es wird angeregt, dass vor einer Ausweitung Lieferzonen definiert werden und ggf. geprüft wird, ob einer Skalierung der Parkraumbewirtschaftung gegebenenfalls die Erstellung eines Lieferkonzeptes vorangeht. Nicht nur die Anlieferung des Gewerbes kann so sichergestellt werden, sondern auch das kurze Halten sowie die Erreichbarkeit des Quartiers für Erledigungen können den Besucherinnen und Besuchern erleichtert werden. Spezifische Anforderungen an einzelne Standorte, z. B. der Universitätsklinik, sind zu berücksichtigen. Als weitere Maßnahme zur Entlastung wird angeregt, dass Institutionen mit hohem Patienten-/Kundenaufkommen private Stellplätze für diese zur Verfügung stellen. Da die Nutzung des Parkraums durch die Einrichtung von Lieferzonen zu einem zusätzlichen Parkdruck im Gebiet führen kann, sollte bei Bedarf geprüft werden, ob diese punktuell „zugänglicher“ gemacht werden sollen, indem sie standortabhängig beispielsweise als Kurzzeitstellplätze mit einer maximalen Parkdauer von 30 Minuten dienen.

Ausblick 4: Weitere Datenerhebungen

Im Fall von weiteren Bedenken durch die Gewerbetreibenden ist anzuregen, dass diese eine Auswertung ihrer Umsatzzahlen vornehmen, sodass bei Bedenken Annahmen zu möglichen Einbußen beim Kundenverkehr getroffen werden könnten.

Schlussfazit

Mischparken: Die Bewirtschaftungsform des Mischparkens hat im Untersuchungsgebiet funktioniert. Eine im Vorfeld befürchtete Verdrängung der Besucher durch die Bewohner hat nicht stattgefunden. Die Vereinfachung auf eine Parkregelung, bei der alle Nutzergruppen alle vorhandenen Parkplätze nutzen können, ist zudem nutzerfreundlicher und reduziert Unsicherheiten bei der Parkplatzsuche.

Lieferzonen: Die Lieferzonen hatten eine sehr positive Resonanz. Gefährliche Haltevorgänge auf der Straße oder den Geh- und Radwegen konnten dadurch reduziert werden. Die Einrichtung der Lieferzonen ermöglicht es, in der Nähe des Zielortes sicher zum Be- und Entladen zu halten. Dies stellt eine deutliche Verbesserung zur vorherigen Situation dar und wird sowohl von Gewerbetreibenden, Paketdiensten als auch von Bewohnern gut genutzt. Auch Handwerker und Pflegedienste können nun in Gebieten mit hohem Parkdruck auftragsnah parken.

Reduzierte Parkdauer für das Gebührenpflichtige Parken: Im Vorfeld der Pilotphase wurden teils noch kürzere Parkzeiten für das gebührenpflichtige Parken gefordert. Am Ende wurde sich nach den Beteiligungsmaßnahmen auf die zweistündige Höchstparkdauer geeinigt. Diese hat sich in der Pilotphase auch in der Praxis als gut erwiesen, auch wenn es im Vergleich zu den anderen Maßnahmen hier etwas mehr Gegenstimmen gibt.

Ausweitung: Eine Ausweitung der Parkregelung „Mischparken“ wird für die Erlanger Innenstadt empfohlen. Die Reduktion der Parkdauer auf zwei Stunden und die Integration von Lieferzonen sind auch bei der Ausweitung beizubehalten, da eine insgesamt Zufriedenheit besteht und die Datenauswertung einen Erfolg der Maßnahme in dieser Form bestätigt.

Daher wird unter ggf. Berücksichtigung kleinerer Anpassungen aus der letzten AK-Sitzung und unter Berücksichtigung örtlicher Gegebenheiten, eine Ausweitung der Maßnahmen des Pilotprojektes empfohlen.

Literatur

PB Consult GmbH (2022): *Abschlussbericht Parkraumkonzept Erlangen Innenstadt* (Bericht, Datum: 24.06.2022). Auftraggeber: Stadt Erlangen. Online verfügbar (PDF) über das Ratsinformationssystem, Abruf am 20.02.2026.

Stadt Erlangen (o. J.): *Mobilität in Erlangen: Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030 (VEP 2030) – Langfassung* (PDF). Online verfügbar unter: Stadt Erlangen, Abruf am 20.02.2026.