

Ideenvorschläge vom Forum Inklusion & Barrierefreiheit des Nachhaltigkeitsbeirats!

Zentrum für
Selbstbestimmtes
Leben Behinderter e.V.

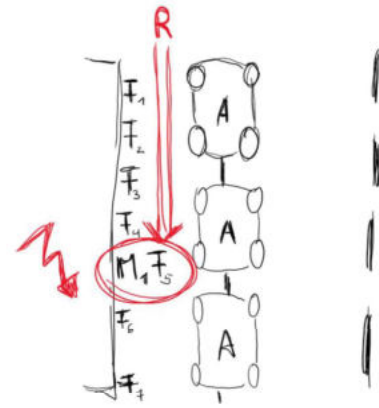


Problemvorstellung



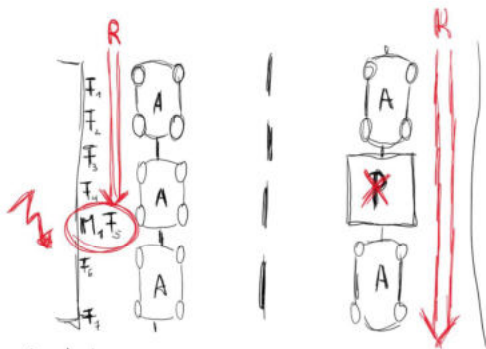
Problemvorstellung und Herausforderungen

- **Keine** Barrierefreiheit in auf den Gehwegen in Erlangen gegeben
-> Grund dafür sind: parkende Autos; Fahrräder, die an den Hauswänden abgestellt werden; Mülltonnen die zur Abholung rausgestellt werden



A = Auto
F = Fahrrad
M = Mülltonne
R = Rollstuhlfahrer/in


Lösungsvorschlag: Funktionsänderung der Parkplätze



A = Auto
F = Fahrrad
M = Mülltonne
R = Rollstuhlfahrer/in



Lösungsvorschlag: Funktionsänderung der Parkplätze

- Autoparkplatz wird zum Fahrradparkplatz umfunktioniert (entsiegelt mit Bäumen und Pflanzen), Fahrradständer und Platz für Mülltonnen
 - Neu: Bestimmte Parkplätze werden für „**Kurzparkzonen**“ reserviert zum Beispiel die Post und andere Anlieferer
 - > **Vorteile:** Attraktiveres Stadtbild, Barrierefreiheit, Verbesserung des Klimas,
 - > **Nachteil:** noch weniger Parkplätze bei jetzt schon geringen Parkmöglichkeiten
- 

Lösungsvorschlag: „Multifunktionales grünes Parkhaus“

- Es gibt bereits viele kreative und grüne Parkhäuser aber kaum eins mit einer multifunktionalen Nutzung

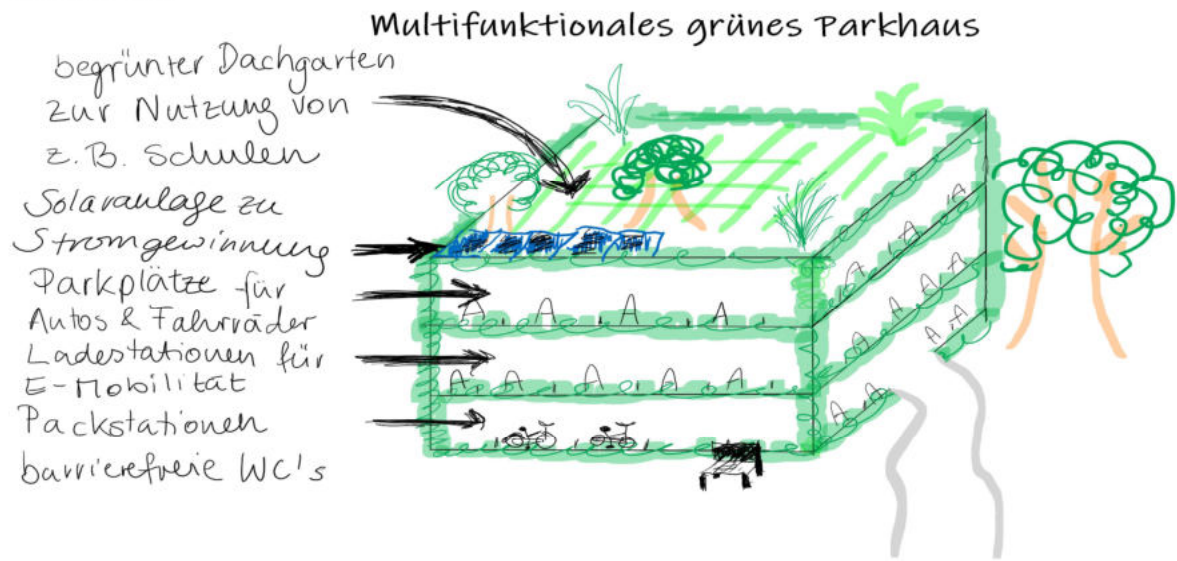


Grünes Parkhaus in England



Grünes Parkhaus in Breda, Niederlande

Lösungsvorschlag: „Multifunktionales grünes Parkhaus“



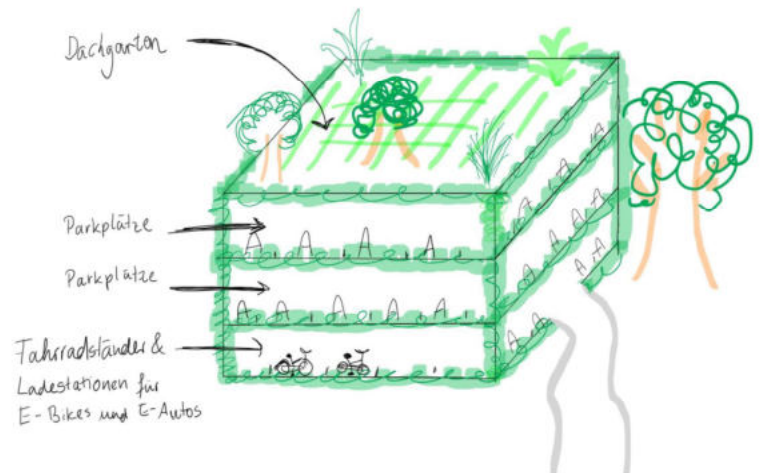
Lösungsvorschlag: „Multifunktionales grünes Parkhaus“

Klima Verbesserung durch:

- Regenwasser, welches in Zisternen aufgefangen wird und zur Bewässerung des Dachgartens genutzt werden kann
- Durch Begrünung weniger CO₂
- Strom für das Parkhaus kann durch Solaranlagen erzeugt werden

Weitere Punkte der Nachhaltigkeit:

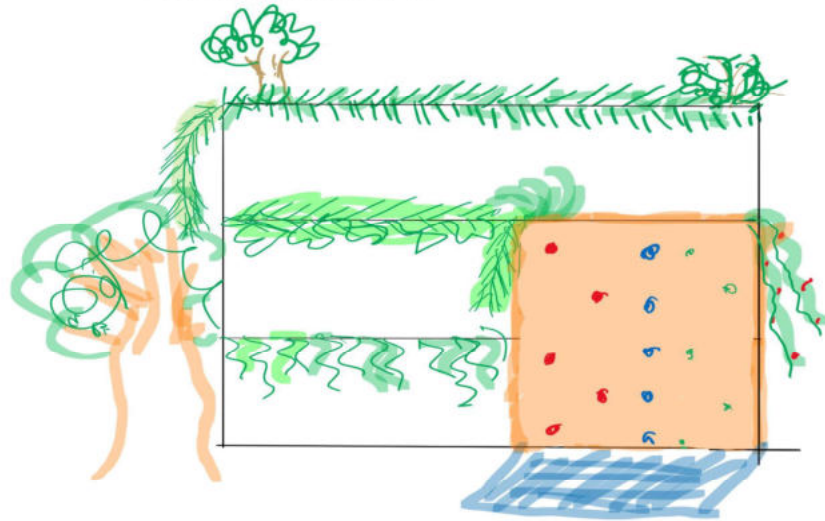
- Möglicher Arbeitsplatz für Menschen mit Behinderung
- Ladestationen für E-Autos
- Barrierefreie Toiletten und öffentliche Toiletten




Lösungsvorschlag: „Multifunktionales grünes Parkhaus“

Möglichkeit einer Kletterwand an der Parkhauswand

- Eine Möglichkeit von vielen das Parkhaus zu nutzen:



Lösungsvorschlag: „Multifunktionales grünes Parkhaus“

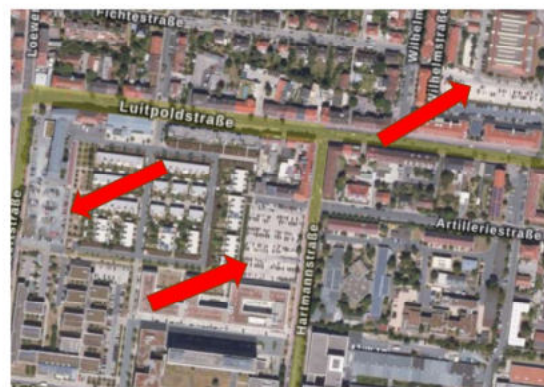
- **Mögliche weitere Nutzung:** Park- und Ladeflächen für E-Autos und Fahrräder, öffentliches WC, neue Arbeitsplätze durch inklusive Mitarbeiter, Dachgarten zur Nutzung für zum Beispiel Schulen und komplette Begrünung des Parkhauses, Kurz-Parkzonen, etc.,
 - **Vorteile:** Parkplatzmaximierung (Entlastung der Innenstadtparkplätze für Anlieger und Bewohner), kein Flächenverbrauch, Attraktivität der Städte wird gesteigert, Arbeitsplätze, Verbesserung des Klimas
- 

Lösungsvorschlag: „Multifunktionales grünes Parkhaus“

- Beispiel der Luitpoldstraße Zollhaus



ZSL
e.V.



Lösungsvorschlag: „Multifunktionales grünes Parkhaus“

- Weiterer Möglichkeiten zur Nutzung von KFZ- Parkplätzen und Energiegewinnung (z. B. Solar): *Parkplatz am Schlachthof Erlangen Nord, an der A73 Frankenschnellweg*




Lösungsvorschlag: „Multifunktionales grünes Parkhaus“

- Der Westparkplatz am Bahnhof bietet für die Stadt viele positive Möglichkeiten zur multifunktionalen Nutzung

-> Die Chance in Erlangen bereits vorhandene Parkplätze zu nutzen sind vorhanden



ÖPNV VGN-Verbund

- Problemstellung: Einstimmigkeitsregelungen verhindert im ÖPNV kreative und sinnvolle Ideen
 - Tarifvielfalt wird nicht mehr verstanden und ist für viele nicht mehr nachvollziehbar
 - VGN gibt es mehr als unterschiedliche Tarife
 - Bürokratie und der Unterhalt der Tarifvielfalt bindet sehr viele finanzielle Ressourcen, die dem ÖPNV nicht mehr zur Verfügung stehen
- 

ÖPNV VGN-Verbund

- **Lösungsvorschlag:** Für alle den Zugang zum 365€ Ticket, -> steigert die Attraktivität, vereinfacht das System und führt zu steigenden Fahrgastzahlen und verbessert das Klima



Hotel Luise Erlangen



Ideen kann man verwirklichen, aber auch verhindern.

Herzlichen Dank!

Zentrum für
Selbstbestimmtes
Leben Behinderter e.V.





Parkraumkonzept Erlanger Innenstadt

22.06.2021

Agenda

- 1 Vorstellung PB Consult
- 2 Hintergrund
- 3 ParkRaum – wertvolle Ressource
- 4 Ergebnisse des Verkehrsentwicklungsplanes
- 5 Analyse der Bestandsdaten
- 6 Folgerungen aus der Analyse

 64 Mitarbeiter

 VAG + Dorsch

 Nürnberg, München, Kassel

• Kompetenzen



Mobilitäts
management

Wir wollen
verändern.



Erhebung

Wir forschen.



Konzeption

Wir können
verändern.



Mobilitäts
forschung

Wir erheben.



Infrastruktur

Wir verändern.



Qualitäts
messung

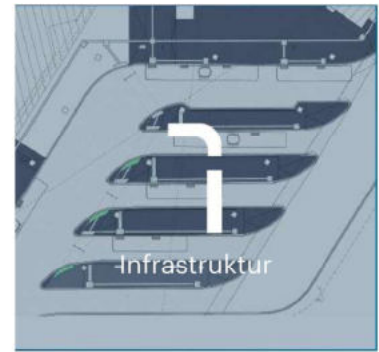
Wir messen.



- Mobilitäts- und Fuhrparkkonzepte
- (Betriebliches) Mobilitätsmanagement
- Öffentlichkeitsarbeit
- Workshops
- Mobilitätsberatung
- Evaluation
- Sharing-Konzepte
- City-Logistik
- Ergebnisdarstellungen
- Standortanalysen
- Marketing für den ÖPNV
- Zielgruppen- und Lebenszyklusanalysen
- hundig** -Dialogmarketing



- Verkehrsplanung
- Verkehrskonzeption
- Verkehrssimulation
- Stadtentwicklungskonzepte
- Verkehrsprognosen
- Leistungsfähigkeitsnachweise
- Lichtsignalplanung
- Parkraumanalysen
- ÖPNV-Konzepte



- Digitale Befahrungen
- Straßenbau
- Betonsanierung
- Vermessung
- Planung & Ausführung
- Bauüberwachung
- Projektsteuerung
- Barrierefreiheit
- Revitalisierung
- Betriebskonzepte
- Betriebshöfe



Mobilitätserhebungen (KONTIV)
Potenzialanalysen
STADTPROFIL
Tarifanalysen
Abo-Analysen (GIS)
Kundenzufriedenheitsanalysen



ÖPNV-Zählung und Befragungen
SPNV-Zählungen und Befragungen
IV-Zählungen und Befragungen
Schwerbehindertenerhebungen



Q-Barometer Benchmark der
Dienstleistungsqualität von
Verkehrsunternehmen
Qualitätsbewertung im
Regelbetrieb und
Sonderbewertungen



Jens Lauterbach

Projektleitung

- Abteilungsleiter Mobilitätsmanagement
- M.Eng. Bauingenieurwesen (Verkehrswesen)
- Parkraum- und Mobilitätskonzepte, (betriebliches) Mobilitätsmanagement, Mobilitätsbefragungen, Verkehrssimulationen



Francesca Fall

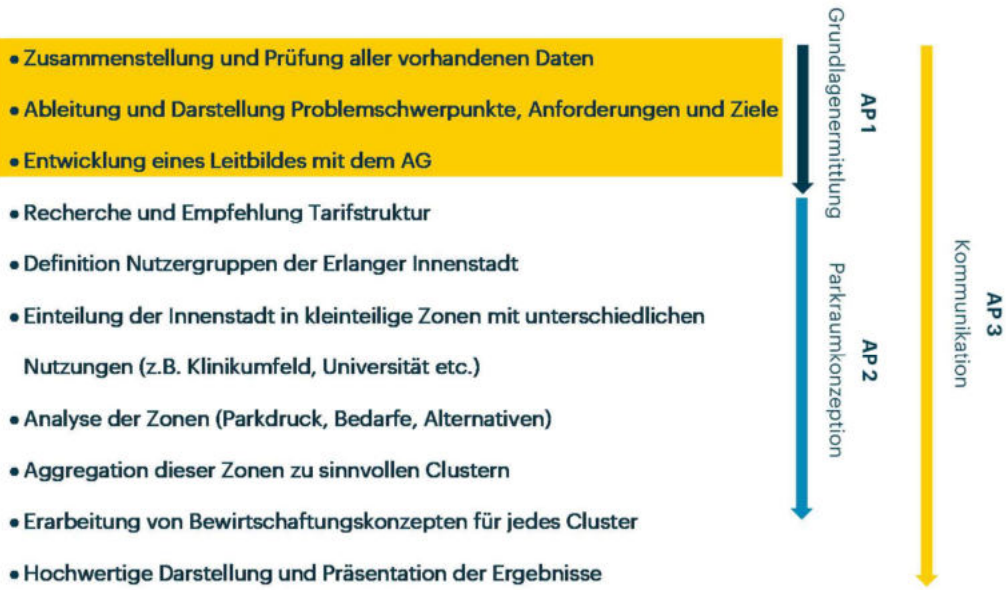
Stellvertretende Projektleitung

- M.Sc. Raumentwicklung
- Parkraumkonzepte, Fahrradkonzepte, ISEK

Agenda

- 1 Vorstellung PB Consult
- 2 Hintergrund
- 3 ParkRaum – wertvolle Ressource
- 4 Ergebnisse des Verkehrsentwicklungsplans
- 5 Analyse der Bestandsdaten
- 6 Folgerungen aus der Analyse

„Ergebnis des Gutachtens soll ein schlüssiges, vermittelbares und ganzheitliches, gestalterisch anspruchsvolles Parkraumkonzept sein, das kurzfristig umgesetzt werden kann.“



Agenda

- 1 Vorstellung PB Consult
- 2 Hintergrund
- 3 ParkRaum – wertvolle Ressource**
- 4 Ergebnisse des Verkehrsentwicklungsplans
- 5 Analyse der Bestandsdaten
- 6 Folgerungen aus der Analyse



Fotos: Stadt Erlangen, PBC

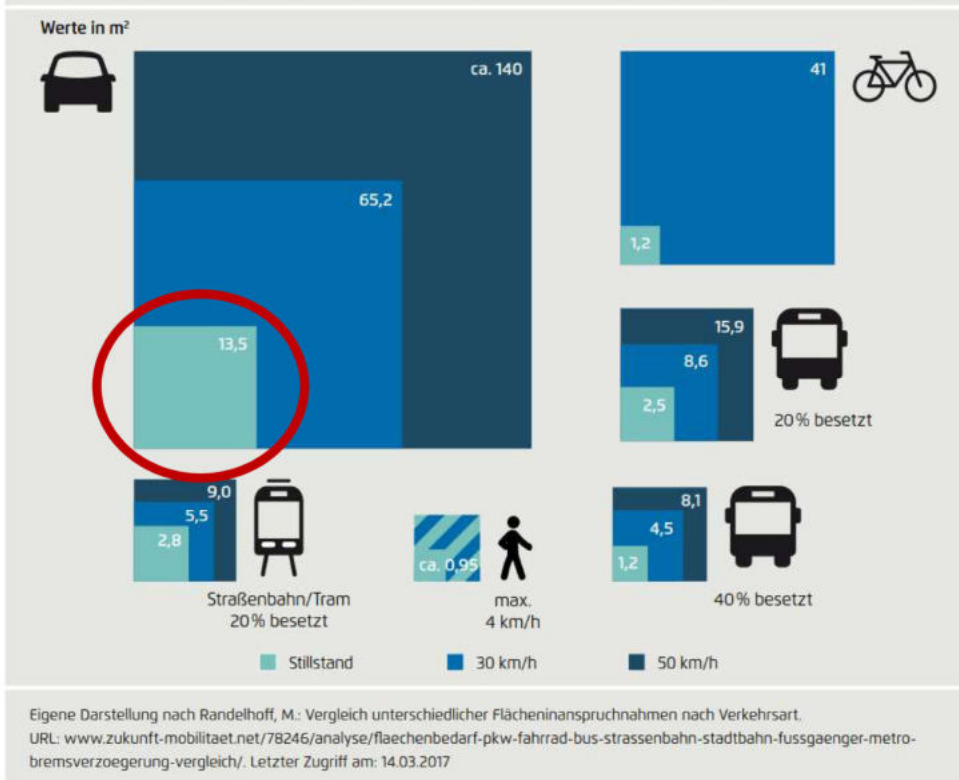
Was ist Ihr erster Gedanke zu diesen Bildern?



www.slido.com [#mobil](#)

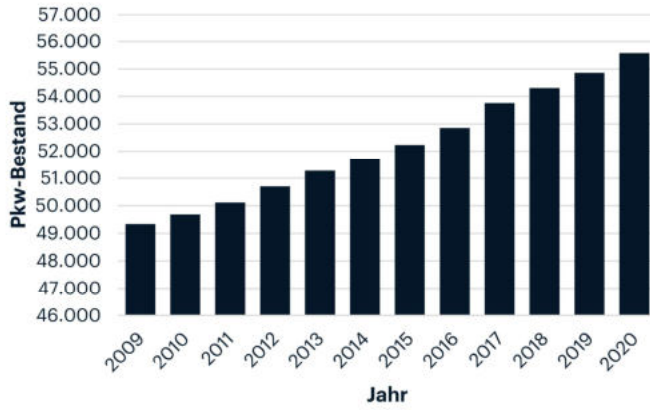
Unterschiedliche Flächeninanspruchnahme nach Verkehrsarten und Geschwindigkeit

Abbildung 4



Das Auto verbraucht mehr Fläche pro Person im Stillstand als die meisten anderen Verkehrsmittel während der Fahrt.

Flächenverbrauch



$\varnothing +570 \text{ Pkw pro Jahr} * 13,5 \text{ m}^2 \text{ pro Stellplatz} =$

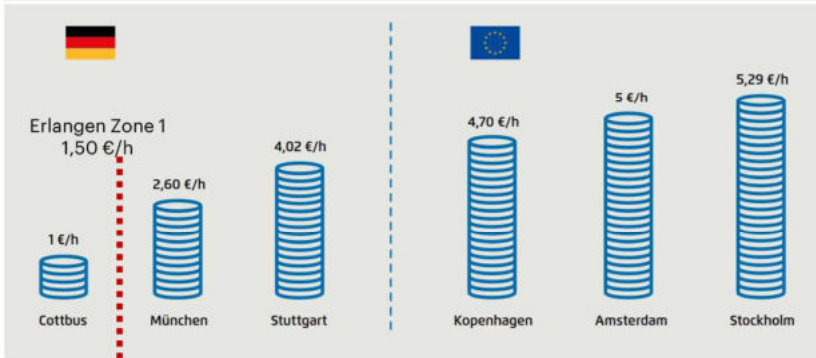
7.695m² pro Jahr

Quelle Daten Pkw Neuzulassungen: Stadt Erlangen

_ParkRaum – wertvolle Ressource

Gebühren für das Kurzzeitparken
in deutschen und europäischen Großstädten im Vergleich

Abbildung 3

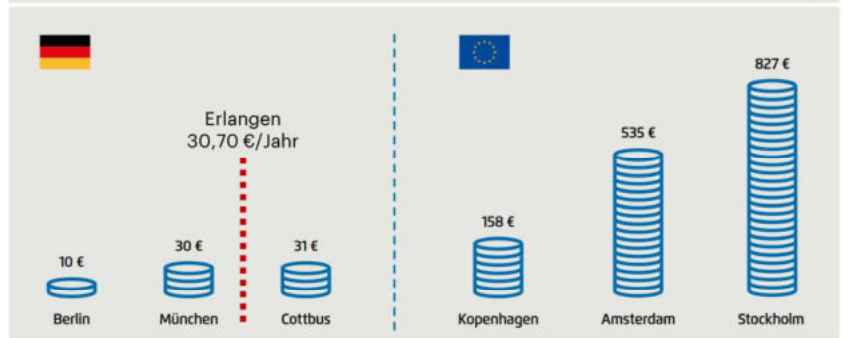


Gesetzliche Vorgaben:

- max. 2,60 Euro pro h
- max. 30,70 Euro/Jahr

Gebühren für das Bewohnerparken
in deutschen und europäischen Städten pro Jahr im Vergleich

Abbildung 4



Agora Verkehrswende
 Anna-Louisa-Karsch-Str. 2 | 10178 Berlin
 T +49 (0)30 700 14 35000
 F +49 (0)30 700 14 35029
 www.agoraverkehrswende.de
 info@agoraverkehrswende.de

Quelle: Die Internetseiten der jeweiligen Städte.



Gebührentabelle zu § 2 Abs. 1

Gebührennummer	Gebührentatbestand	Gebühr
1.	Wochenmarkt	
1.1	Dauerzulassung Verkaufsstände (pro m²)	
1.1.1	Verkaufsplatz Montag bis Freitag pro Tag	1,00 €
1.1.2	Verkaufsplatz Samstag bei zusätzlicher Belegung an einem Wochentag	1,50 €
1.1.3	Verkaufsplatz nur Samstag	2,00 €
1.2.	Tageszulassung Verkaufsstände (pro m²)	
	Verkaufsstand Montag bis Samstag pro Tag	2,00 €
1.3.	Dauerzulassung Imbissstand (pro m²)	
1.3.1	Verkaufsplatz Montag bis Freitag pro Tag	1,50 €
1.3.2	Verkaufsplatz Samstag bei zusätzlicher Belegung an einem Wochentag	2,00 €
1.3.3	Verkaufsplatz nur Samstag	2,50 €
2.	Lichtmessmarkt	
	für die gesamte Marktdauer	
2.1	Verkaufsstand (Geschirr) pro m²	7,00 €
2.2	Verkaufsstand (Imbiss und/oder Getränkebetrieb) pro Frontmeter	35,00 €
2.3	Verkaufsstand (Süßwaren) pro Frontmeter	14,00 €
2.4	Verkaufsstand (aller übrigen Waren) pro Frontmeter	14,00 €
2.5	Vergnügungsstätte für Kinder je lfd. Meter Durchmesser/Frontmeter	10,00 €
3.	Augustmarkt	
	für die gesamte Marktdauer	
3.1	Verkaufsstand (Geschirr) pro m²	8,00 €
3.2	Verkaufsstand (Imbiss und/oder Getränkebetrieb) pro Frontmeter	40,00 €
3.3	Verkaufsstand (Süßwaren) pro Frontmeter	16,00 €
3.4	Verkaufsstand (alle übrigen Waren) pro Frontmeter	16,00 €
3.5	Vergnügungsstätte für Kinder je lfd. Meter Durchmesser/Frontmeter	10,00 €
4.	Weihnachtsmarkt	
	pro Veranstaltungstag	
4.1	Verkaufsstand (weihnachtliche Verkaufs- und Geschenkartikel) pro Frontmeter	1,50 €
4.2	Karussell je lfd. Meter Durchmesser/Frontmeter	1,20 €
4.3	Verkaufsstand (Süßwaren) pro Frontmeter	2,00 €
4.4	Imbiss (ohne Wurst- und/oder Fleischwaren) pro Frontmeter	3,50 €
4.5	Imbiss (mit Wurst- und/oder Fleischwaren) pro Frontmeter	7,00 €
4.6	Ausschank (Glühwein- und/oder alkoholischer Getränke) pro Frontmeter	8,40 €



Foto: Stadt Erlangen

Marktgebühren

Marktstand mit der Fläche von 13,5 m²

> Kosten pro Tag zwischen 13,50€ und 33,75€

§ 5 Parkgebühren

Die zu entrichtenden Parkgebühren betragen:

- a) in der Zone I 0,50 Euro je angefangene 20 Minuten.
Für je weitere 10 Cent kann die Parkzeit um weitere 4 Minuten bis zur zulässigen Höchstparkdauer erweitert werden.
- b) in der Zone II 0,50 Euro je angefangene 25 Minuten.
Für je weitere 10 Cent kann die Parkzeit um weitere 5 Minuten bis zur zulässigen Höchstparkdauer erweitert werden.
- c) in der Zone III 0,25 Euro je angefangene 25 Minuten.
Für je weitere 10 Cent kann die Parkzeit um weitere 10 Minuten bis zur zulässigen Höchstparkdauer erweitert werden.

Die Höchstparkdauer ergibt sich aus den Hinweisen am jeweiligen Parkscheinautomaten.

§ 6 Sondertarife

Werden Langzeitparkscheine ausgestellt, so gelten folgende Sondertarife:

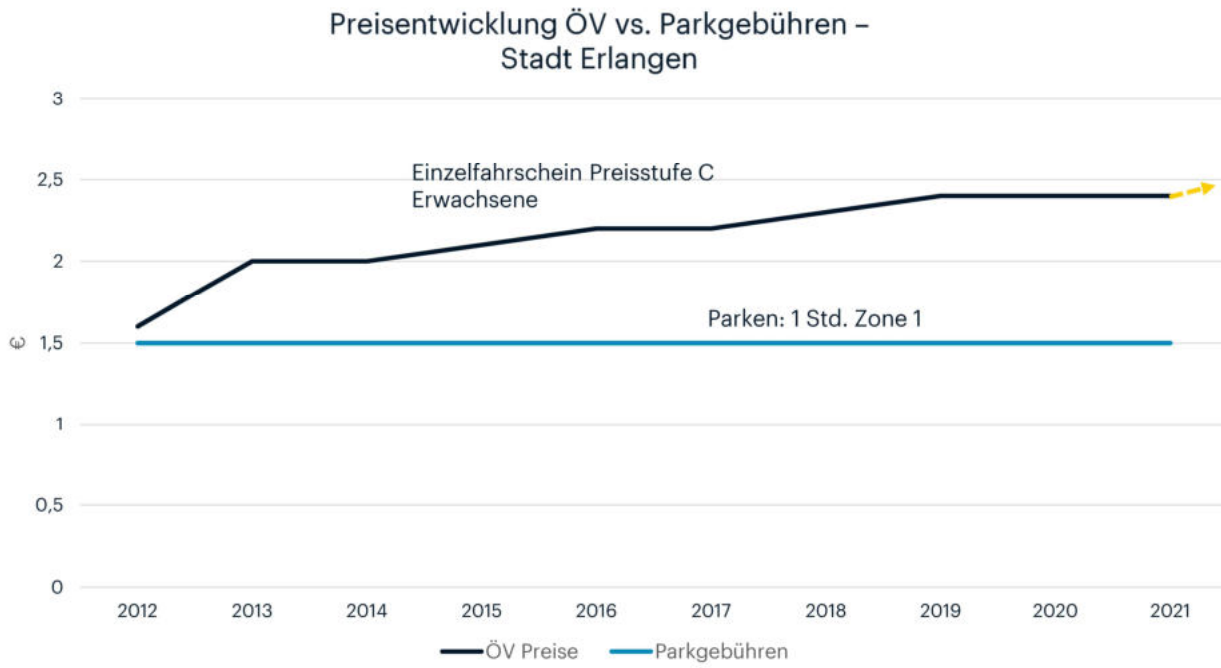
- a) Tagesparkschein im Parkhaus Innenstadt zu 5,50 Euro
- b) Tagesparkschein im Übrigen zu 4,00 Euro
- c) 2-Tagesparkschein auf dem Parkplatz Innenstadt zu 8,00 Euro
- d) 3-Tagesparkschein auf dem Parkplatz Innenstadt zu 12,00 Euro
- e) Wochenparkschein auf dem Parkplatz Innenstadt zu 18,00 Euro
- f) 4-Wochenparkschein auf dem Parkplatz Innenstadt zu 30,00 Euro
- g) 4-Wochenparkschein im Parkhaus Innenstadt zu 40,00 Euro
- h) 4-Wochenparkschein auf dem Parkplatz Altstadt zu 35,00 Euro

Quelle: Stadt Erlangen, Foto: Nordbayern.de

Parkgebühren

belaufen sich auf 1,16 / 1,30 €
pro Tag (4-Wochenpark-
schein P Innenstadt / Altstadt)





ÖV - Quelle: VGN

Parkgebühren - Quelle: VEP S. 88

Innenstadtattraktivität: Was beflügelt, was belastet?

Wie beeinflussen die Einzelmerkmale die Gesamtattraktivität einer Stadt?



Quelle: Institut für Handelsforschung



Foto: Bohlenplatz/Obere Karlstraße



Foto: Gebbertstraße

_ParkRaum – wertvolle Ressource



Foto: Baureferat München / Visualisierung

ParkRaum – wertvolle Ressource



Quelle: Stadt Nürnberg





10. Dezember 2020, 15:24 Uhr Verkehrspolitik in München

Oberirdische Parkplätze in der Innenstadt sollen verschwinden



Innerhalb der "Blauen Zone" soll die Höchstparkdauer in Zukunft zwischen acht und 10 Uhr auf maximal zwei Stunden beschränkt werden. (Foto: Stephan Rumpff)

In einem ersten Schritt will die Stadt deshalb die Parkgebühren innerhalb der "Blauen Zone" erhöhen. Später soll das Abstellen von Autos nur noch mit Sondergenehmigung erlaubt sein.

Parken in der City: Fürth will ein neues Konzept

Die Stadt lässt die Bedürfnisse prüfen - Kommt das Paket künftig mit dem Lastenrad? - 27.01.2020 11:00 Uhr

FÜRTH - Die Stadt packt ein heißes Eisen an: die Park-Situation der Zukunft. Das Rathaus lässt zunächst die Lage in der City untersuchen, um dann ein neues Konzept zu erstellen. Auch Mikrodepots für Paketdienste sind jetzt ein Thema.



Ladestationen und 500 Plätze: So wird Fürths neues Parkhaus

Die Stadt verspricht ansprechende Gestaltung und viel Platz für E-Autos - 07.09.2020 12:55 Uhr

FÜRTH - In der Gebhardtstraße haben die Arbeiten an der künftigen Quartiersgarage begonnen. Der Neubau erhält eine ansprechende Hülle, fast 50 Ladestationen für E-Autos und hat auch aus einem anderen Grund enorme Bedeutung: Ohne ihn könnten zwei Fürther Prachtstraßen nicht saniert werden.

Für den Bereich der Hornschuchpromenade liegt bereits seit So gesamte Innenstadt in den Fokus.



Eine Klinkerverblendung, offene Cortenstahl-Elemente und viel Grün sollen die Fassade des neuen Gebäudes prägen. Bis zu 500 Autos finden darin Platz.

02.09.2020 © Visualisierung: Goldbeck Ost GmbH

<https://www.sueddeutsch.de/muenchen/muenchen-parkplaetze-innenstadt-blaue-zone-1.5142352>

- ✓ Parkraummanagement trägt zur häufigeren Nutzung des Umweltverbunds und damit zu höherer Lebensqualität bei.

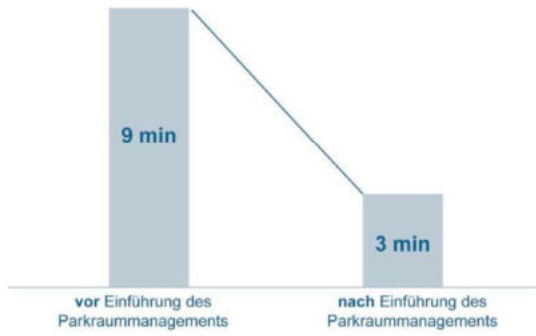
**Ergebnisse des aktiven
Parkraummanagements in München**



Quelle: Kodransky und Hermann, 2011, IDTP

- ✓ **Parkraummanagement führt zu weniger Parksuchverkehr!**

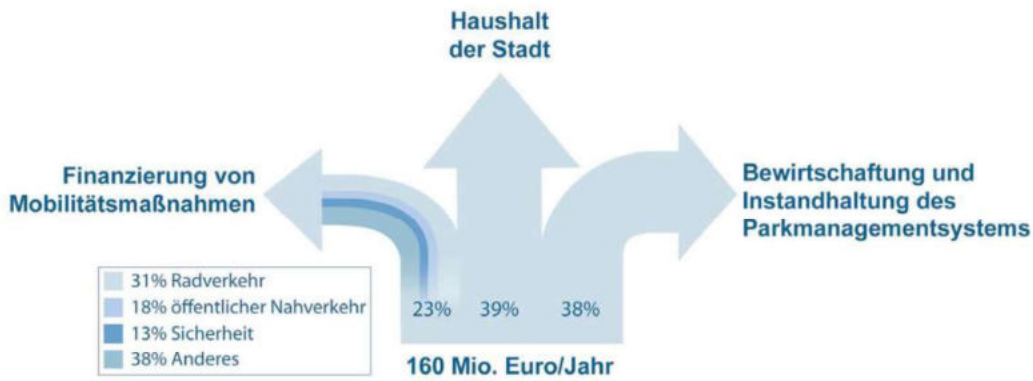
Durchschnittliche Zeit der Parkplatzsuche
Wien, 6. bis 9. Bezirk



Quelle: COST 342, 2005

- ✓ Im Rahmen von Parkraummanagement können städtische Einnahmen zweckgebunden genutzt werden, um nachhaltige Mobilität zu finanzieren.

Verwendung der Parkgebühren in Amsterdam



Quelle: The Amsterdam Mobility Fund, 2014

✓ Parkraummanagement fördert die lokale Wirtschaft.

Studien zeigen positiven Zusammenhang zwischen Erhöhung des Anteils des Fuß- und Radverkehrs und dem Umsatz von lokalem Einzelhandel und Gastronomie



• In **Copenhagen**, cyclists create more revenue in shops and supermarkets than car drivers (2.05 billion EUR for cyclists, 2.04 billion EUR for car drivers).

> Study conducted by the City of Copenhagen on the link between shopping and transport mode (2013).
<http://www.cycling-embassy.dk/2013/08/16/are-cyclists-good-customers/>

LOCAL CASE STUDIES FROM EUROPE A



• Clients coming by bike spend more than those coming by car, be it during a certain time period or related to the parking space that has to be provided for them. Car drivers might spend more per visit, but they visit shops less often. Cyclists do their shopping locally, and are more loyal customers.



• Retailers often under-estimate the share of clients that go shopping by bike, and over-estimate the share of car users among their customers.



• If a street is transformed in a way that gives more space to cyclists and pedestrians and less to cars, the absence of clients that came by car before is more than compensated for by the clients that come by foot or by bike afterward.

Quelle: European Cyclists Federation (ecf) <https://www.aktivmobil->

[bw.de/fileadmin/user_upload/fahrradlandbw/4_Daten_und_Fakten/ECF_Beispiele_fu_r_Rad_und_einkaufen.pdf](https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/fahrradlandbw/4_Daten_und_Fakten/ECF_Beispiele_fu_r_Rad_und_einkaufen.pdf);

Forschungsgesellschaft Mobilität FGM: push-and-pull-parking.eu <https://repository.difu.de/jspui/bitstream/difu/224427/1/DM15052760.pdf>

 **pbconsult** | Wir leben Mobilität.

- ✓ Wichtige Regulation für wachsende Städte: Flächenknappheit!
- ✓ Effektives Mittel zur Verkehrslenkung
- ✓ Höhere Sicherheit für Fuß- und Radverkehr
- ✓ Wirksame Steuerung der Verkehrsmittelwahl Gebietsfremder
- ✓ Sozialer Aspekt: Einkommensschwache Haushalte profitieren
- ✓ Kostengünstige Infrastrukturmaßnahme
- ✓ Maßgeblicher Baustein des Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplanes 2030 sowie für Klimaneutralität 2030

Agenda

- 1 Vorstellung PB Consult
- 2 Hintergrund
- 3 ParkRaum – wertvolle Ressource
- 4 Ergebnisse des Verkehrsentwicklungsplans**
- 5 Analyse der Bestandsdaten
- 6 Folgerungen aus der Analyse

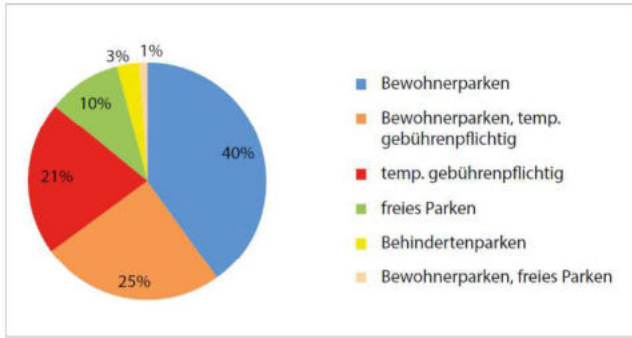


Abb. 28: Bewirtschaftungsformen der Stellplätze im Straßenraum; Quelle: Stadt Erlangen

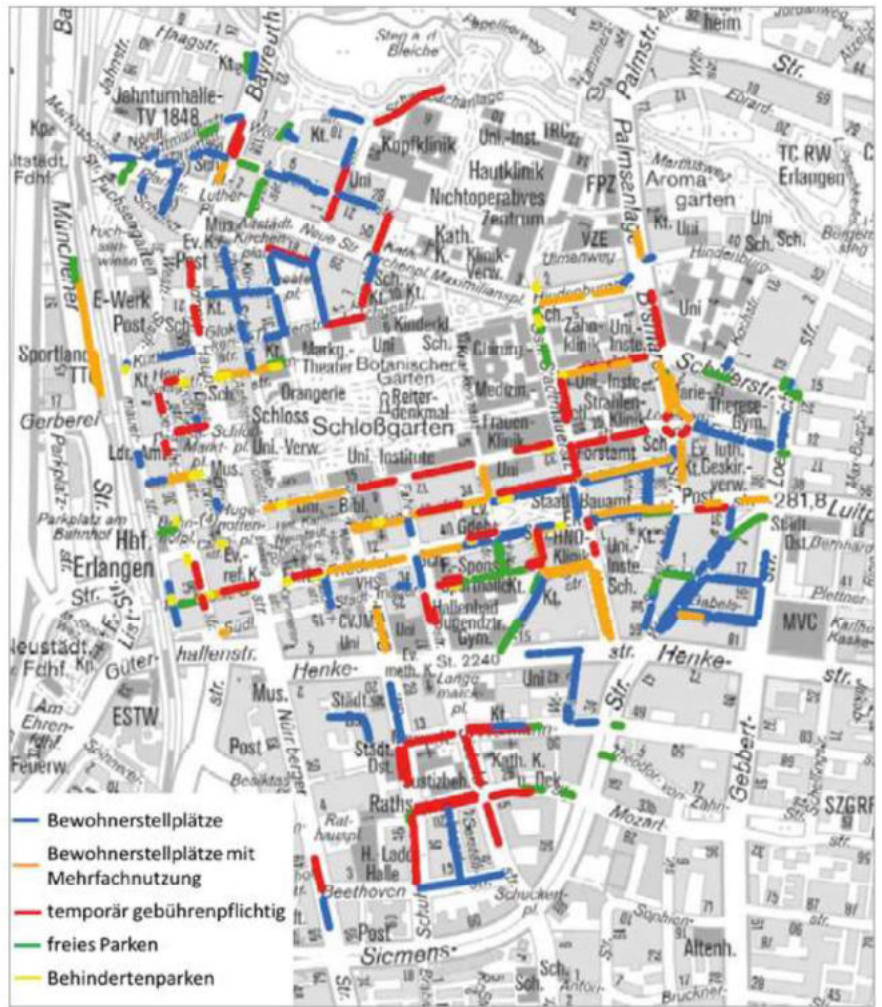
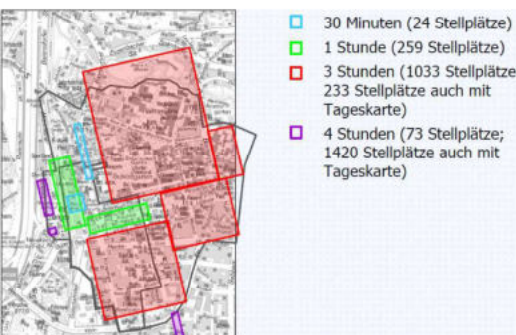


Abb. 27: Bewirtschaftungsformen der öffentlichen Stellplätze in der Innenstadt (Stand: 2019); Quelle: Stadt Erlangen

_Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030

Die aktuelle Lage auf einen Blick

- Im Vergleich mit anderen Städten verfügt die Erlanger Innenstadt über ein hohes Angebot an Stellplätzen
 - große Flächeninanspruchnahme
 - weniger Raum für andere Nutzungen wie Baumpflanzungen, Entsiegelungsmaßnahmen Fahrradparken oder Aufenthalt
- Die Parkplätze sind in der Innenstadt räumlich sehr heterogen verteilt
- Hoher Parkdruck und starke Parksuchverkehre führen zu einer erhöhten Belastung durch den MIV im innerstädtischen Straßennetz
- Die Grenzen der Tarifzonen sind schwer verständlich
- Die Parkgebühren wurden seit der Einführung des Euro im Jahr 2002 nicht mehr erhöht und sind entsprechend günstig
- Beeinträchtigung anderer Verkehrsteilnehmer*innen durch ruhenden Verkehr, insbesondere durch Aufparken auf Gehwegen und häufiges Falschparken



Stadt	Anzahl Einwohner*innen Stand 12/2014	Stellplätze (SP) in größeren Parkierungseinrichtungen im Innenstadtbereich	SP/1.000 EW
Erlangen	ca. 106.000	ca. 6.100 SP	58
Würzburg	ca. 125.000	ca. 7.200 SP	57
Coburg	ca. 41.000	ca. 2.200 SP	54
Regensburg	ca. 142.000	ca. 7.700 SP	54
Ingolstadt	ca. 131.000	ca. 6.600 SP	50
Bayreuth	ca. 72.000	ca. 3.500 SP	49
Bamberg	ca. 72.000	ca. 3.300 SP	46
Fürth	ca. 122.000	ca. 3.200 SP	26
Augsburg	ca. 280.000	ca. 7.000 SP	25
Nürnberg	ca. 500.000	ca. 5.700 SP	11

Tabelle 4: Stellplatzzahl in Erlangen und Vergleichsstädten; Quelle: Geva Hamburg & Partner (2006)



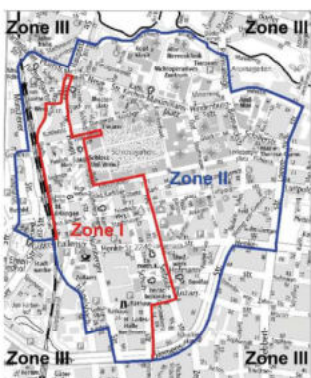
Zielkorridor



_Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030

Ziele des Parkraumkonzeptes – Beschluss UVPA 22. Juli 2014

- Verbesserung des Sicherheitsempfindens der Verkehrsteilnehmer
- Entwicklung eines Gesamtkonzeptes zur Entlastung der Innenstadt von Durchgangsverkehr und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Bündelung von Parkflächen zur Vermeidung von Parksuchverkehr sowie Einführung beziehungsweise Optimierung des Parkleitsystems
- Unterordnung des MIVs gegenüber den Ansprüchen von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen innerhalb der Innenstadt
- Einheitliche, umfassende und verständliche Tarifsysteme
- Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur über restriktive Parkraumbewirtschaftung im Innenstadtbereich
- Sicherung der Erreichbarkeit alltäglicher Ziele und zentrumsrelevanter Einrichtungen
(Ausbau multimodaler Angebote, z.B. FahrradP, kostenloser ÖPNV, Kombi-Ticket)



Tarifzone	Preisspanne
Tarifzone 1	bis zu 2,50 €/Stunde (bis zu 5 € pro Aufenthalt)
Tarifzone 2	1,20 €/Stunde bis 1,50 €/Stunde (bis zu 6 € pro Aufenthalt)
Tarifzone 3	0,60 €/Stunde bis 1,00 €/Stunde beziehungsweise Tickets mit längerer Parkdauer/Kombitickets

Tabelle 5: Vorschlag für die preisliche Regelung der Tarifzonen; Quelle: gevas humberg&partner



Agenda

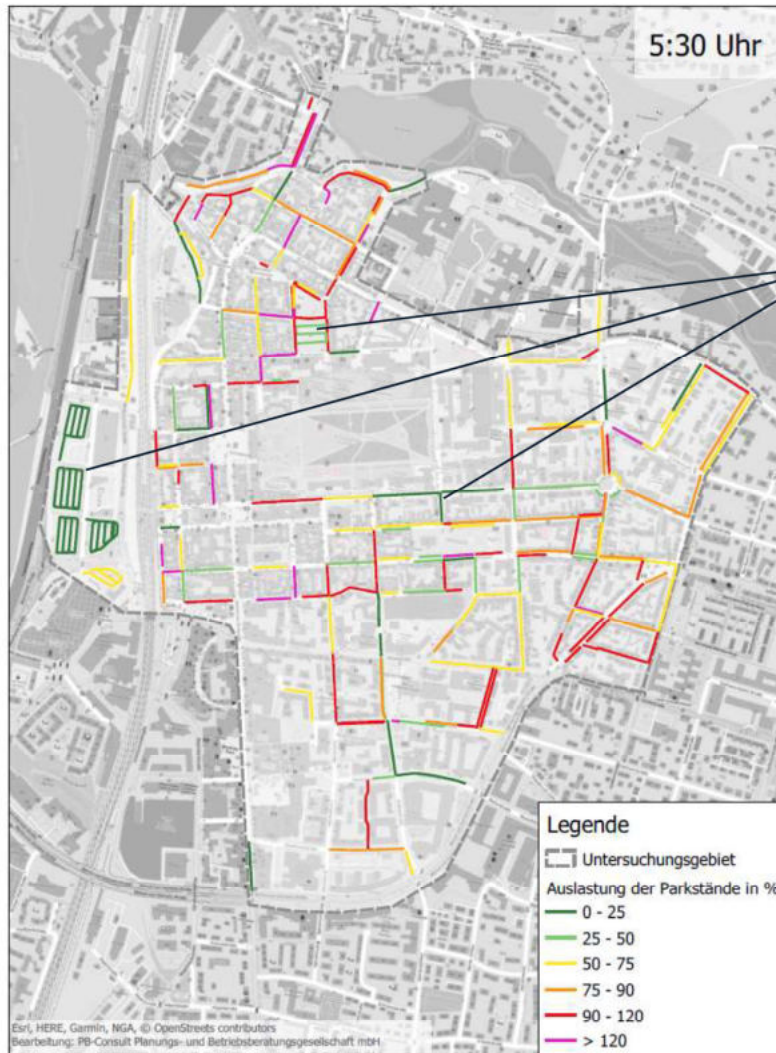
- 1 Vorstellung PB Consult
- 2 Hintergrund
- 3 ParkRaum – wertvolle Ressource
- 4 Ergebnisse des Verkehrsentwicklungsplans
- 5 Analyse der Bestandsdaten**
- 6 Folgerungen aus der Analyse

_Auslastung Parkstände

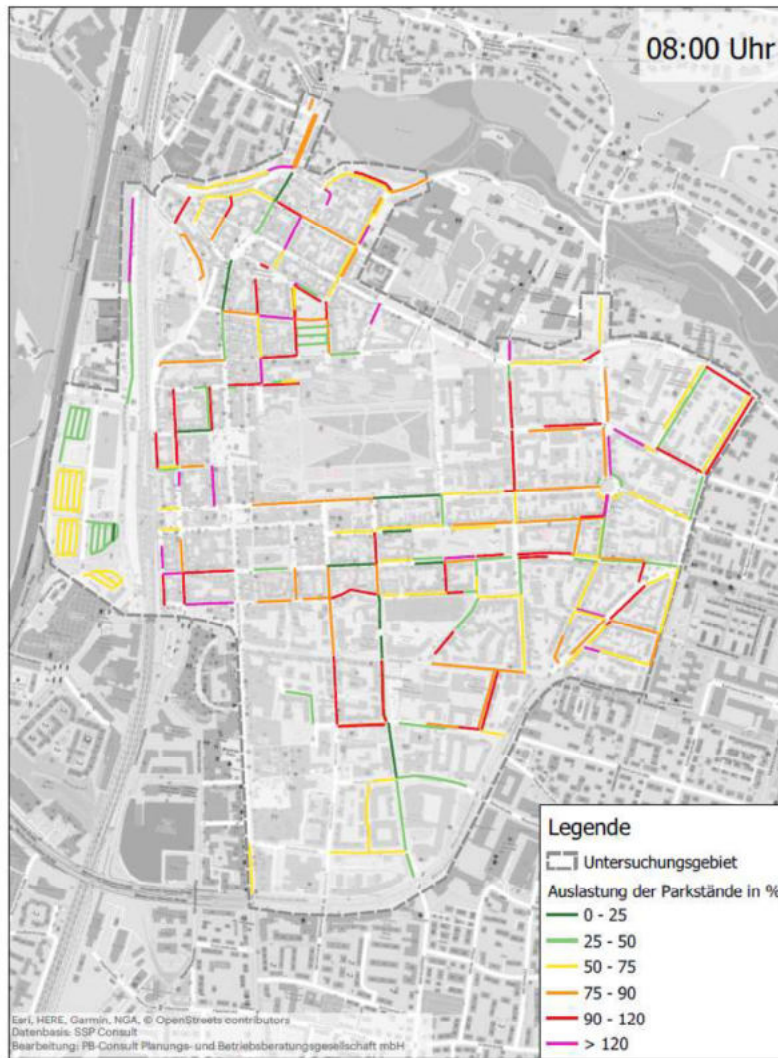
5:30 Uhr

Geringste Auslastung
am Morgen: 55%
Gebietsauslastung

Temporär
gebührenpflichtig
gering ausgelastet

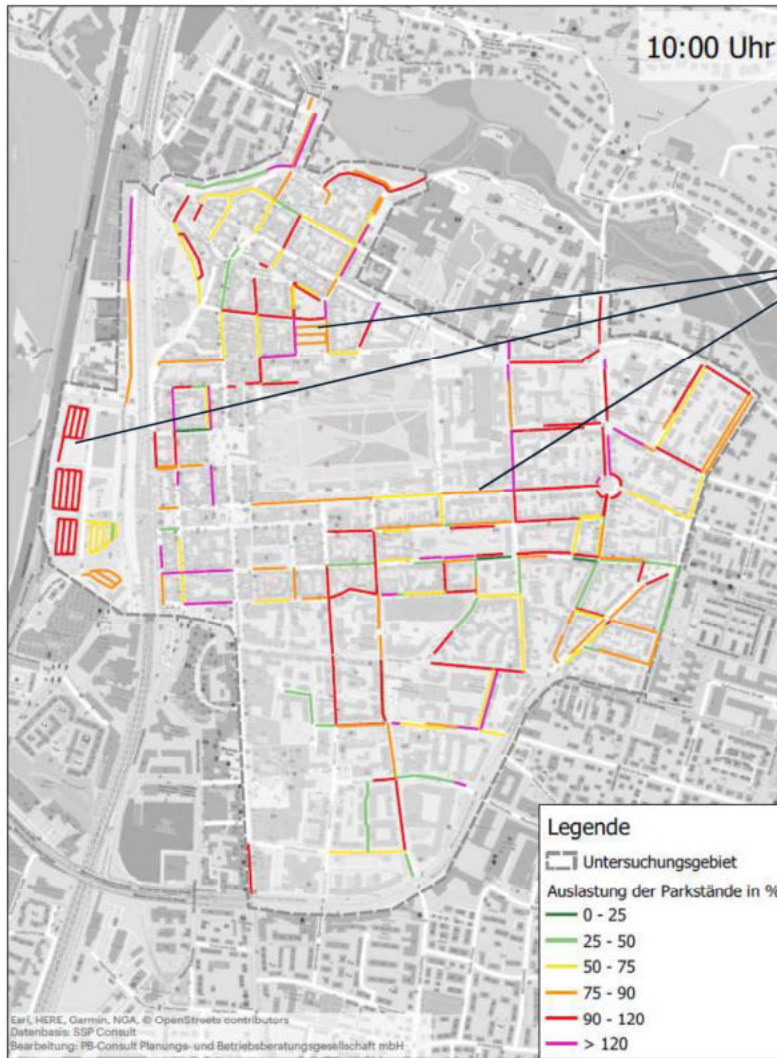


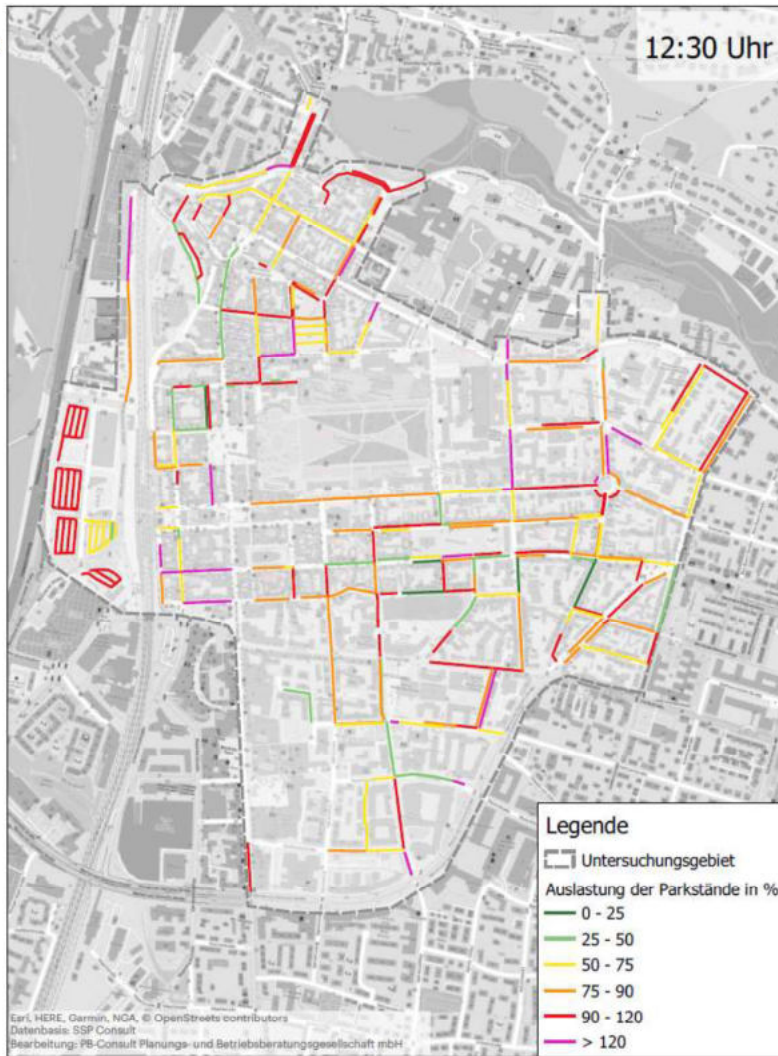
_Auslastung Parkstände

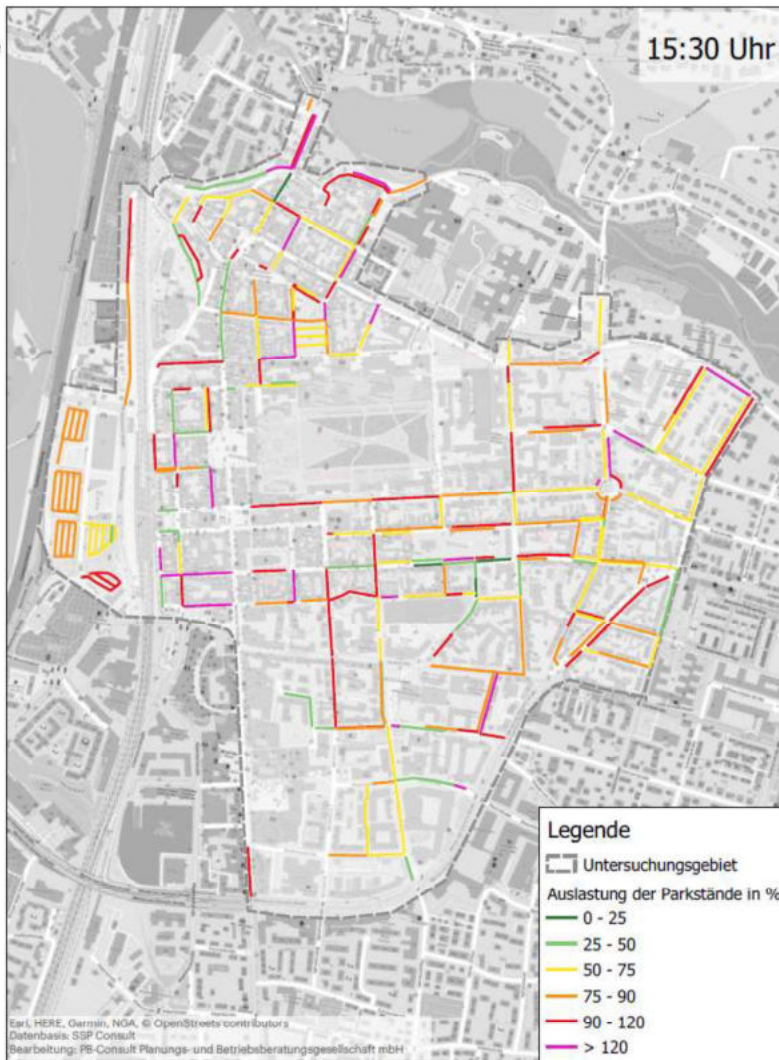


Auslastung im gesamten Gebiet steigt auf 67 %

_Auslastung Parkstände





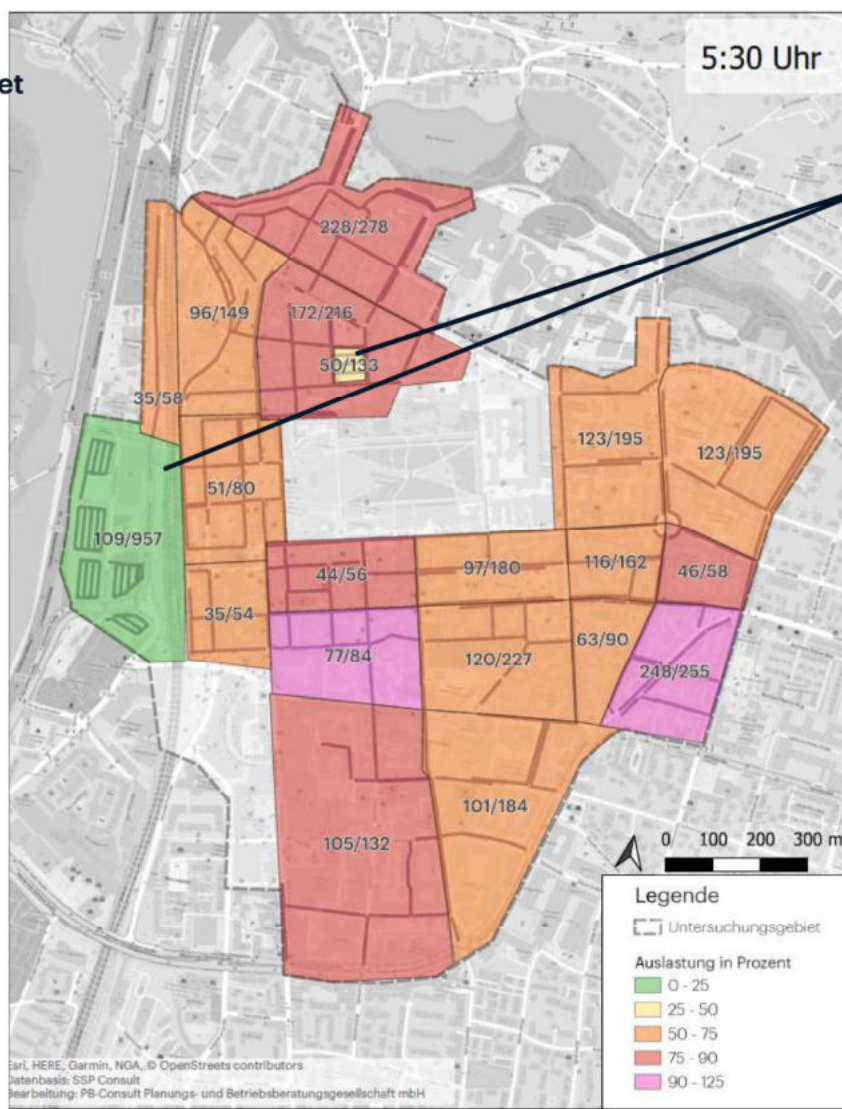






_Auslastung nach Gebiet

5:30 Uhr



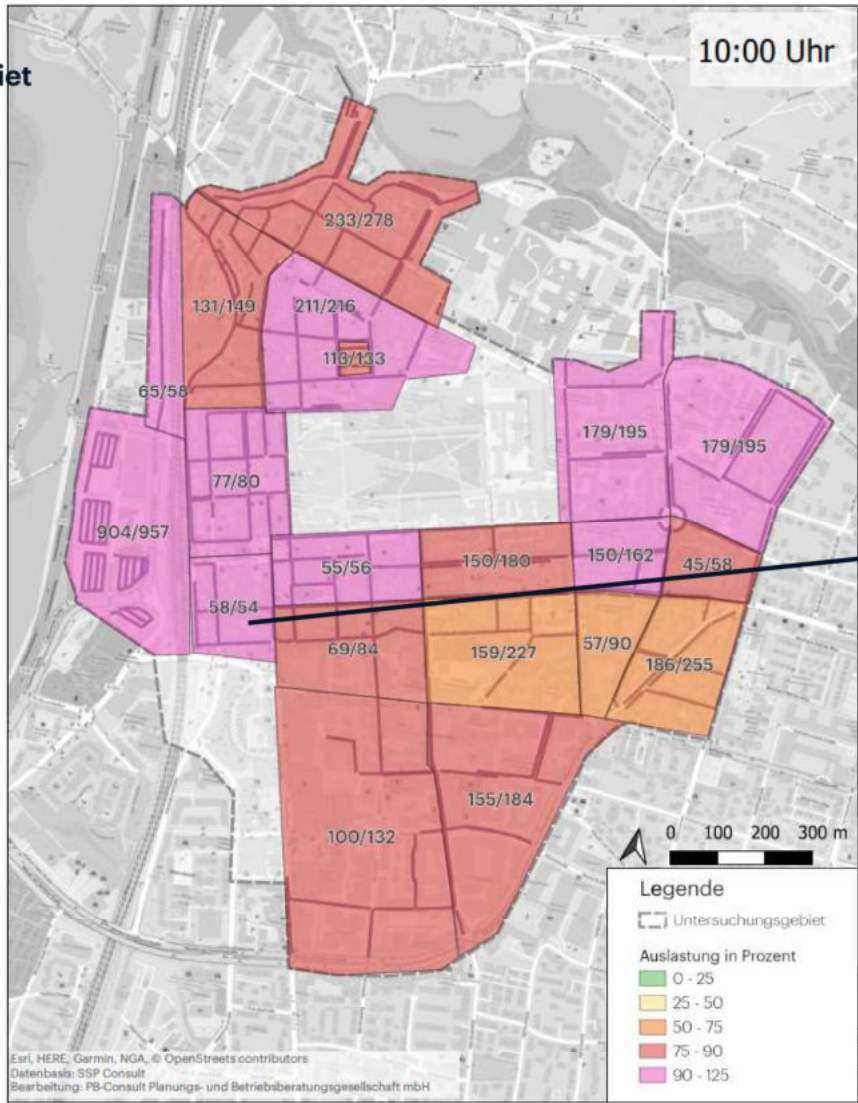
Auslastung
Großparkplatz < 25 %

Auslastung
Theaterparkplatz
< 50 %

Alle weiteren Gebiete
Auslastung
> 50 - 125 %

© 2019 HERE, HERE, Garmin, NGA, © OpenStreets contributors
Datenbasis: SSP Consult
bearbeitung: PB-Consult Planungs- und Betriebsberatungsgesellschaft mbH

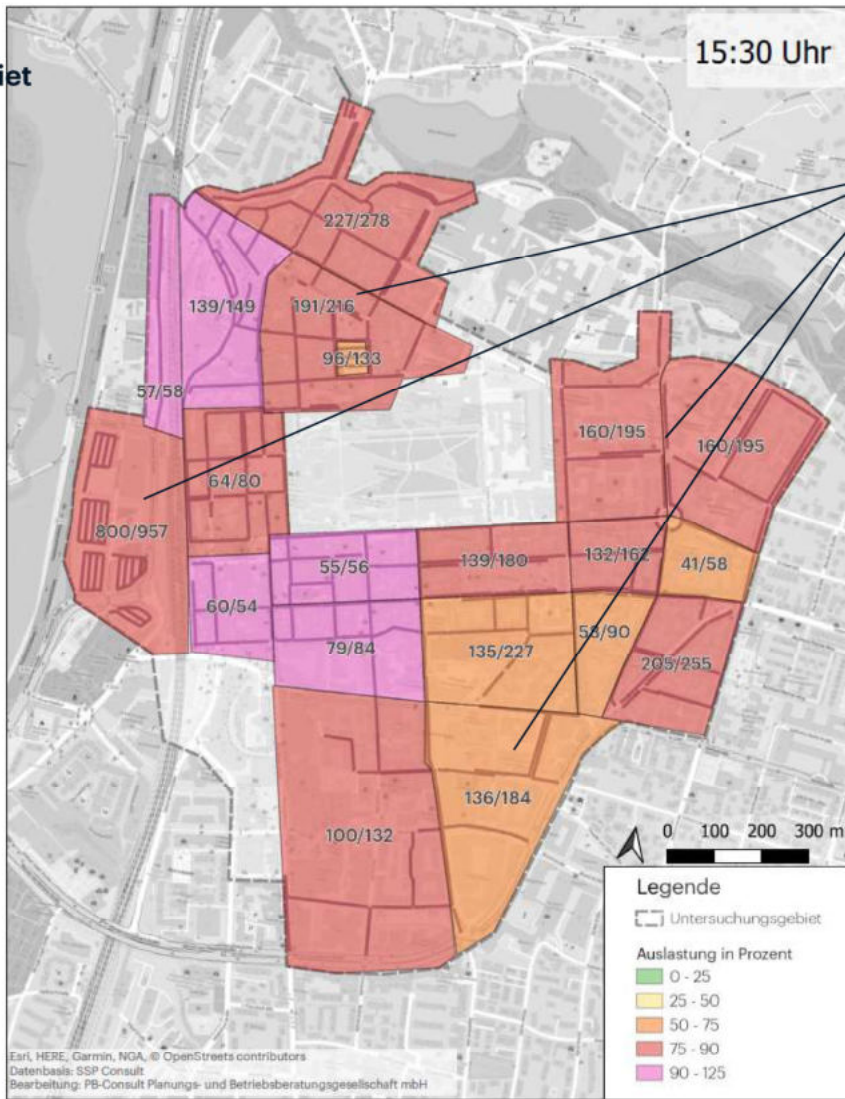
_Auslastung nach Gebiet



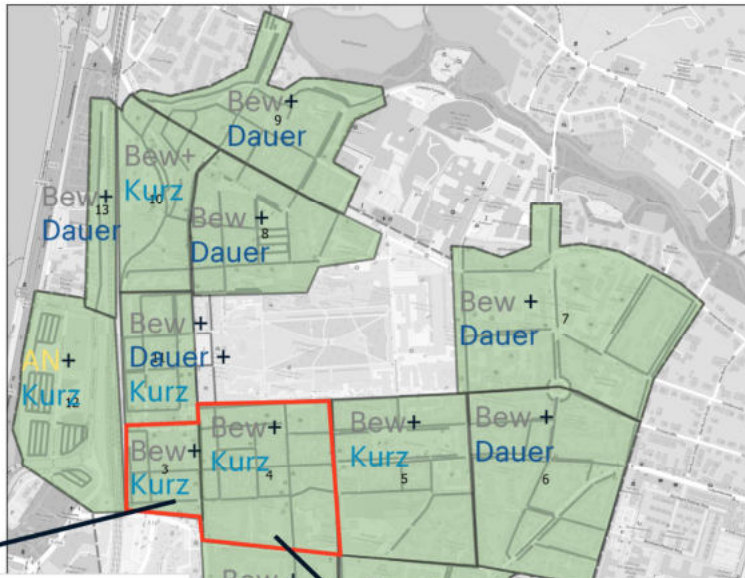
_Auslastung nach Gebiet

15:30 Uhr

Nachmittag:
Parkdruck nimmt ab



_Auslastung nach Gebiet - stärkste Nutzer*innengruppen



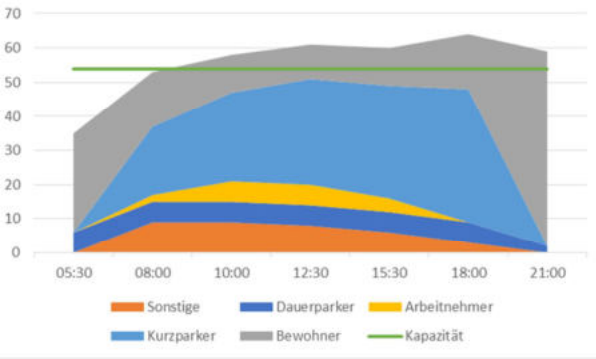
Bewohner in 12/13 Gebieten stärkste Gruppe

Dauerparker v.a. in den Randbereichen

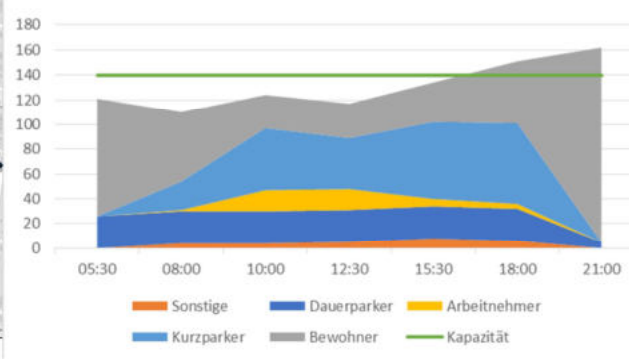
Im zentralen Bereich v.a. hoher Anteil Kurzzeitparker

Großparkplatz: Arbeitnehmer und Kurzzeitparker

Gebiet 3

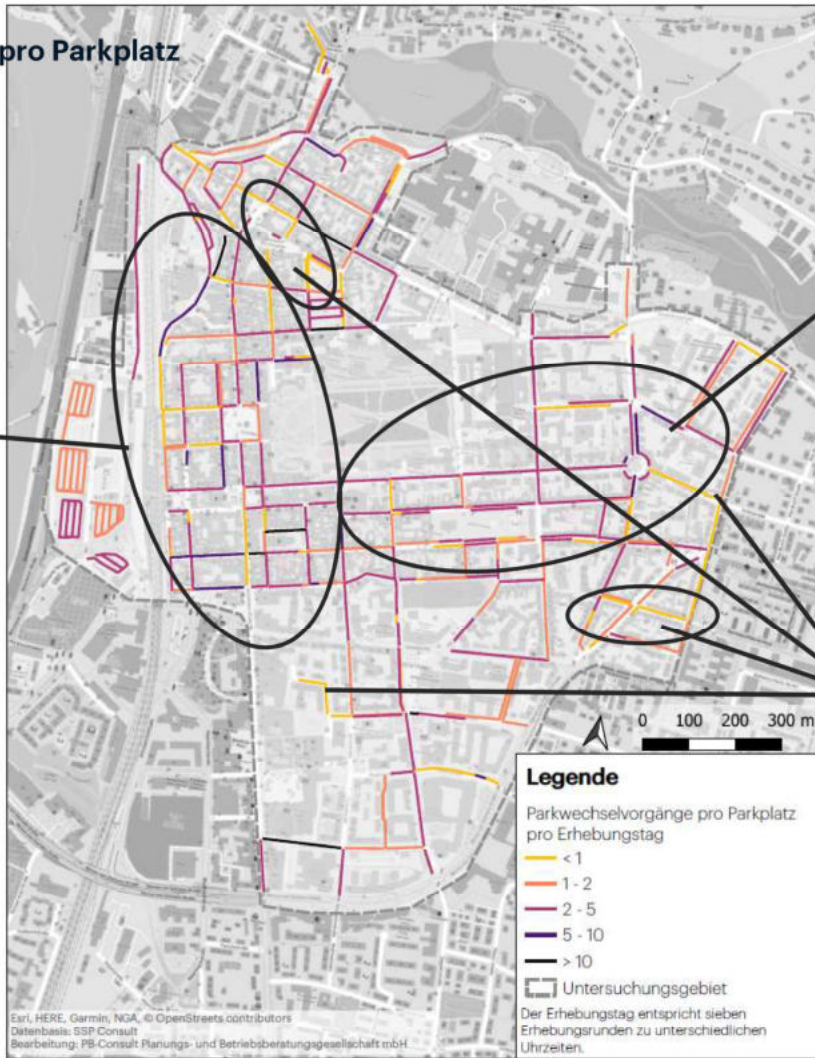


Gebiet 4



_Parkwechselfvorgang pro Parkplatz

Schwerpunkt
Straßenzüge mit
höchster
Frequentierung
im zentralen
Innenstadtbereich



Heterogene
Frequentierung der
Parkplätze

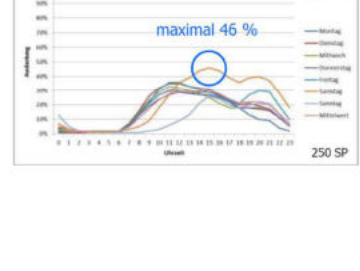
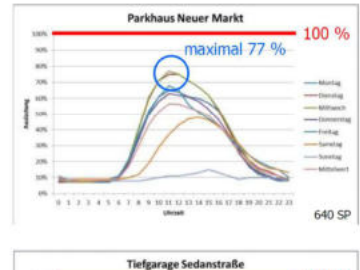
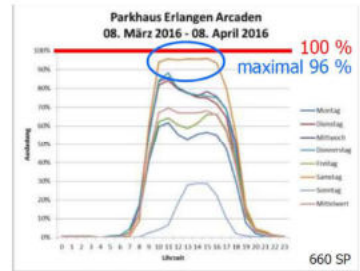
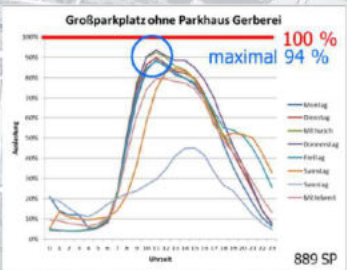
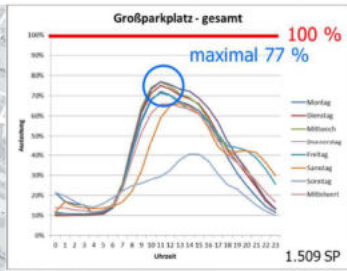
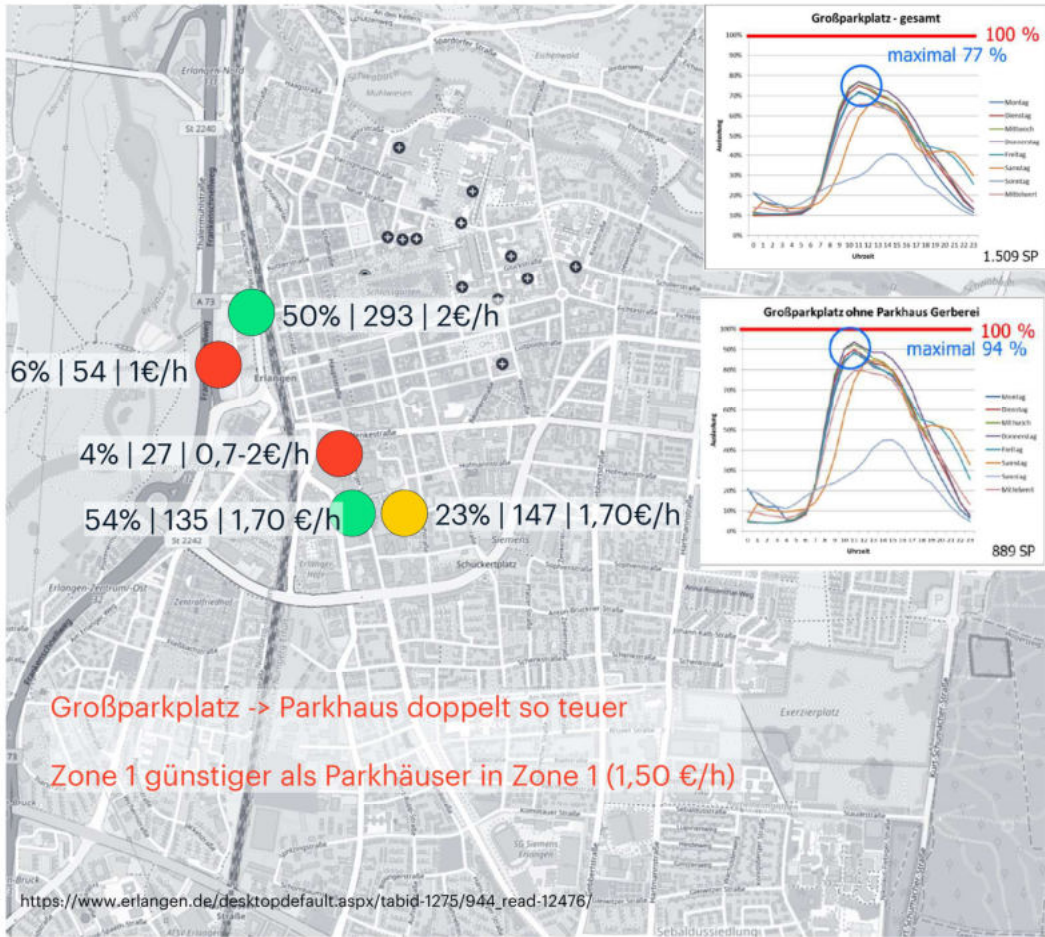
Hohe Frequentierung
in östlicher Innenstadt

Bewohnerparken an der
Oberfläche in den
Randbereichen

häufig niedrige
Frequentierung

>Dauerparker im
Straßenraum

_Kapazitäten in bestehenden Parkieranlagen



Warum ist die Auslastung der Parkhäuser
geringer als die Auslastung der Parkplätze
im öffentlichen Raum?



www.slido.com #mobil

Fazit der Untersuchung

- Hohe Auslastung des Parkraumes in Erlangen insbesondere an der Oberfläche
- Kapazitäten in einigen größeren Parkieranlagen nicht ausgeschöpft
- Hoher Anteil an Bewohner- und Dauerparkenden im Straßenraum, insbesondere in den Randbereichen
- Hoher Anteil an Kurzzeitparkenden sowie hohe Frequentierung der Parkplätze im Kernbereich Innenstadt
- Kernbereich Innenstadt mit engen Straßenräumen und hoher Nutzungsdichte im Seitenraum (Gebiet 3+4) wird intensiv für den ruhenden Verkehr genutzt (hohe Frequentierung & Auslastung)



Foto: Stadt Erlangen
Großparkplatz

vermeiden – verlagern – verträglich gestalten

Verkehr vermeiden und verlagern

- (Betriebliches) Mobilitätsmanagement
- Digitale Angebote
- Förderung ÖPNV (z.B. Kostenfreie City-Linie)
- Fördern Rad (z.B. Ausbau Radwege und Fahrradparken)
- Förderung Fuß (z.B. kurze Wege, Erhöhung Aufenthaltsqualität)
- Informationsangebot („Bürger-Mappen“)

Verkehr verträglich gestalten

- Zeitliche Begrenzung
- Preis
- Begrenzung Nutzergruppen
- Mehrfachnutzung (z.B. Lieferzonen)
- Reduktion Stellplätze
- Parkleitsystem
- Verständlichkeit
- Elektromobilität

Kontrolle

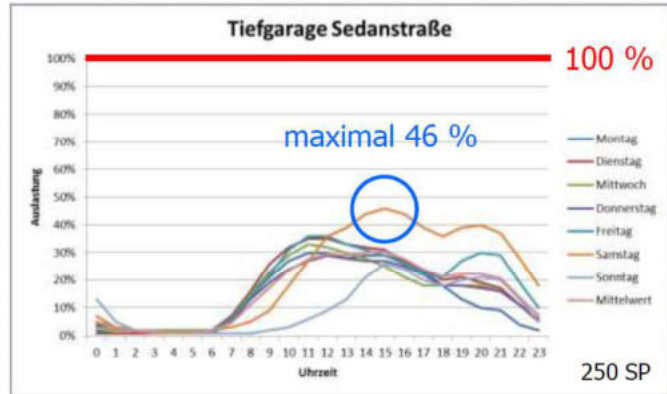
Fazit Parkierungsanlagen

Abstimmung mit Betreibern nötig
Beispiel:

Durchschnittliche Auslastung ca. 20%

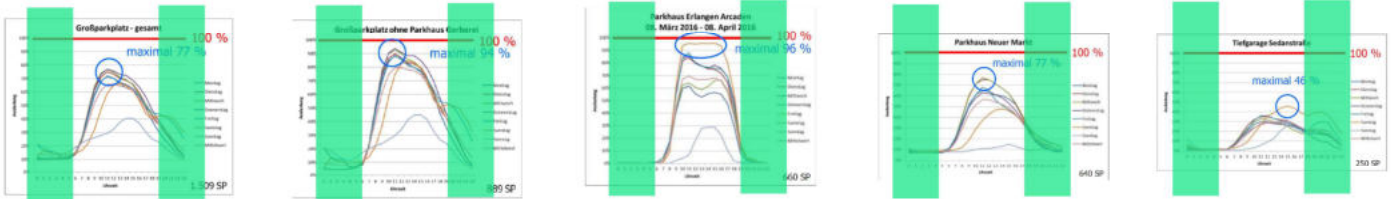
20% an 24h bei 1,70€ -> 85 Euro pro Tag

40% an 24h bei 1,00€ -> 100 Euro pro Tag



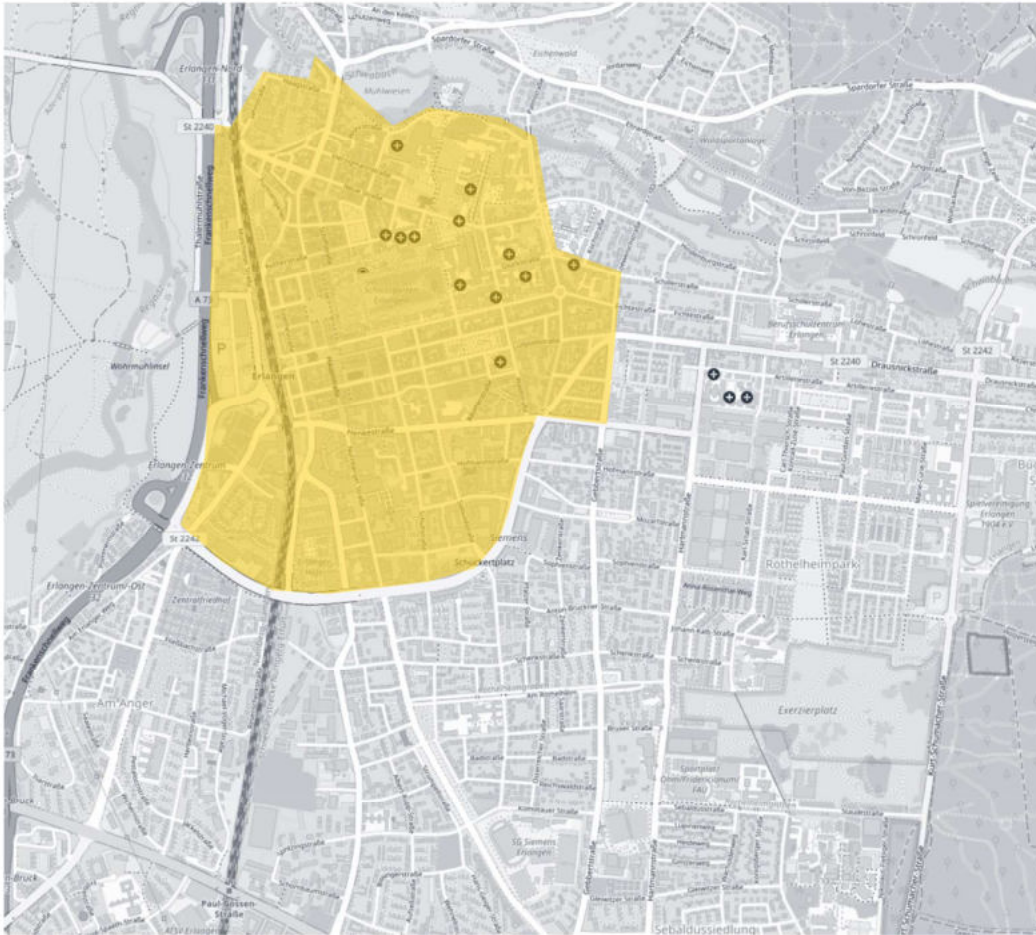
Ansatz:

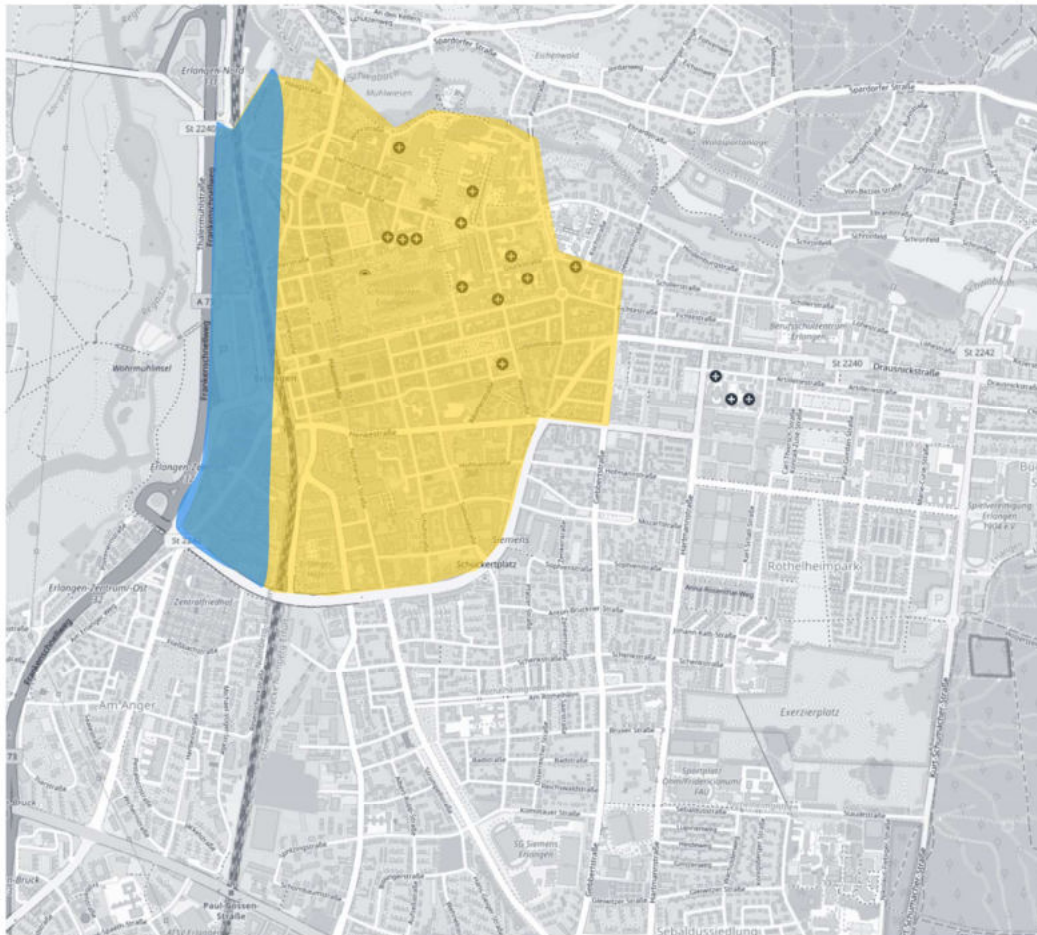
- Parkplätze in Parkierungsanlagen werden günstiger als umliegende Stellplätze, dafür steigt die Auslastung und der Gesamtumsatz!



- Nachts gibt es in nahezu jedem Parkhaus Potenzial -> Reduktion Bewohnerparken an Oberfläche möglich

Flächen in der Innenstadt als wertvolle Ressource

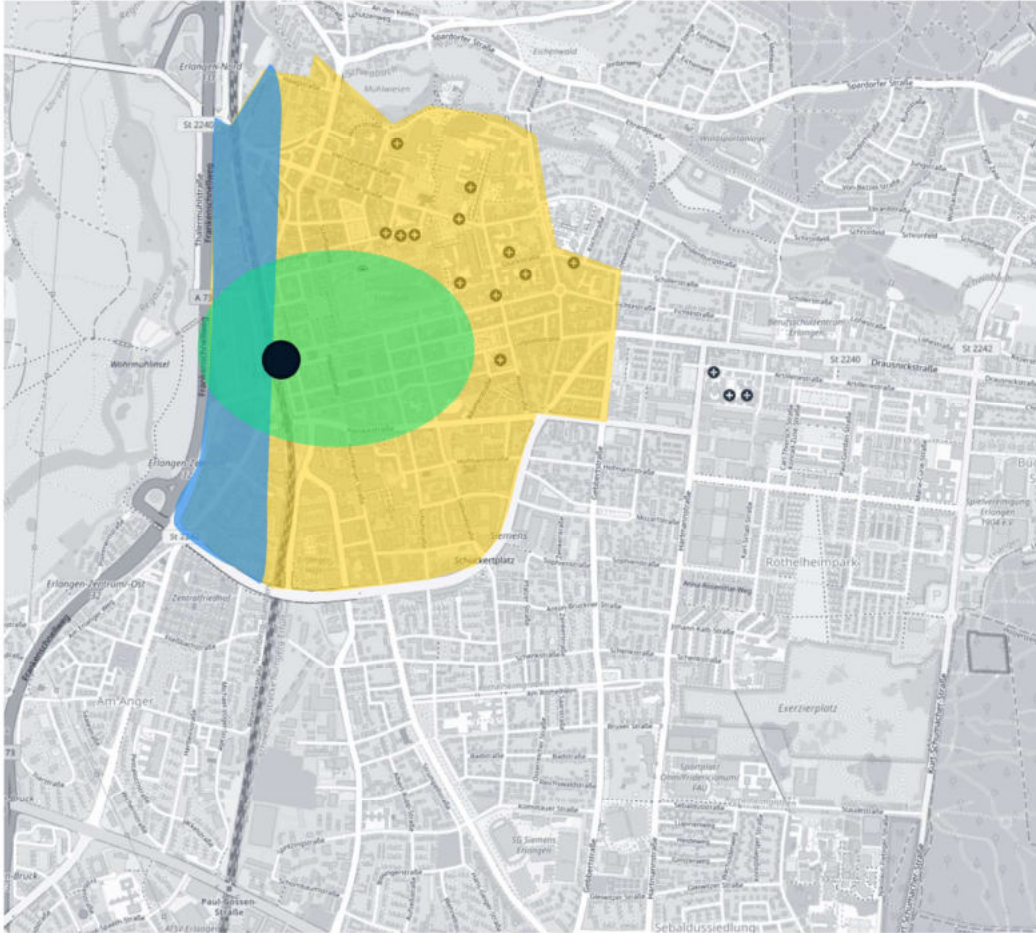




Flächen in der Innenstadt als wertvolle Ressource

Parkraum idealerweise an A73

_Folgerungen aus der Analyse



Flächen in der Innenstadt als wertvolle Ressource

Parkraum idealerweise an A73

Umzug Universität in Siemensgebäude

Stellplatzreduktion im zentralen Innenstadtbereich/BHF

Räumliche Schwerpunkte Parkraummanagement

Gebiet 3:
Nördliche Altstadt

Gebiet 1:
Sensibler historischer
Kernstadtbereich

Ideale Anbindung
durch ÖV

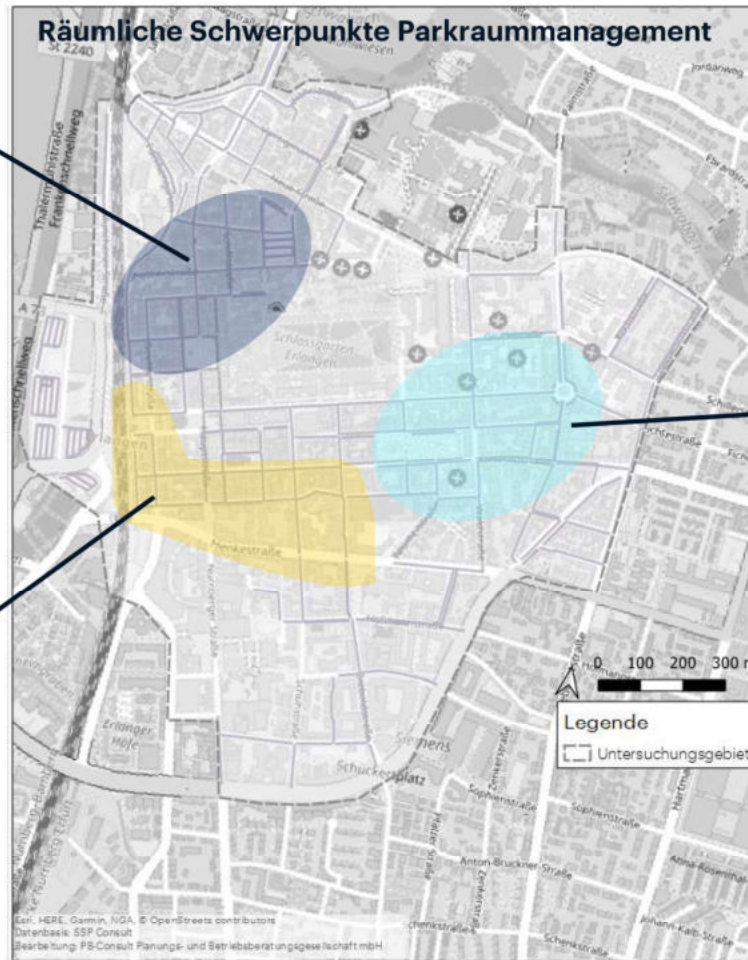
Freihalten von
Oberflächenparken

Vorrang: Liefern,
Anwohner und HBF

Kann ab sofort
umgestaltet werden

Gebiet 2:
Umfeld Universität

Veränderungen nach
Abschluss des
Umzuges



In welchen Bereichen oder Straßen in der Innenstadt sehen Sie konkreten Handlungsbedarf beim Parken?

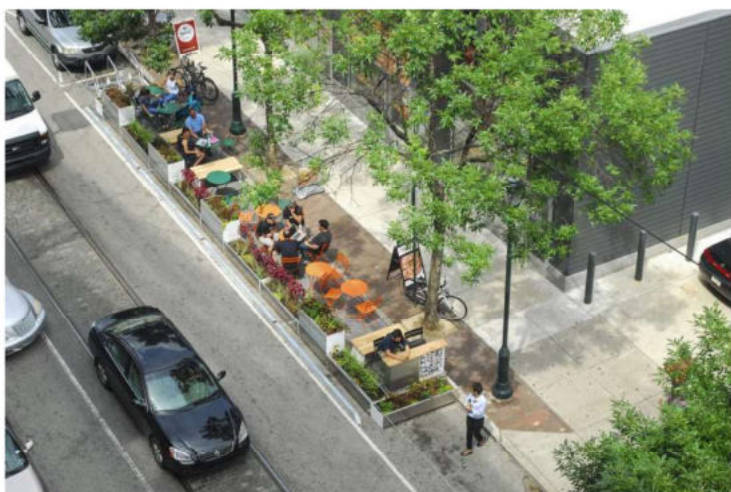


www.slido.com [#mobil](#)

Ziele Parkraummanagement Stadt Erlangen - Innenstadt

1. Verbesserung der Aufenthaltsqualität
2. Preisliche und räumliche Differenzierung nach Nutzergruppen
3. Einrichtung von Lieferverkehrszonen
4. Reduzierung des Gehwegparkens (1,80m Restbreite)
5. Verlagerung Dauerparker (Beschäftigte, Studenten etc.) zu Auffangparkplätzen
6. Mehrfachnutzung von Stellplätzen
7. Vereinfachung der Parkregelungen und des Parkleitsystems
8. Ausweitung Parkraumüberwachung

Foto 1: www.walnut-creek.org/departments/public-works/engineering-services/cypress-corner-mini-plaza
Foto 2: Eltis.org



Welche Maßnahmen ergeben sich für Sie aus der vorgestellten Analyse zum Parken in der Erlanger Innenstadt?



www.slido.com [#mobil](#)

Vielen Dank für **Ihre**
Aufmerksamkeit

PB Consult Rothenburger Str. 5 90443 Nürnberg www.pbconsult.de

Forum Mobilität

18 - 23 Jun 2021

Poll results

slido

Table of contents

- Bitte nennen Sie uns Ihre ersten Gedanken zu den Bildern.
- Warum ist die Auslastung von den Parkhäusern geringer als die Auslastung von den Parkplätzen im öffentlichen Raum?
- In welchen Bereichen oder Straßen in der Innenstadt sehen Sie einen konkreten Handlungsbedarf beim Parken?
- Welche Maßnahmen ergeben sich für Sie aus der vorgestellten Analyse zum Parken in der Erlanger Innenstadt?

Bitte nennen Sie uns Ihre ersten Gedanken zu den Bildern.

0 1 8

Gedankenloses Parken, ohne rücksicht

Mangelnde Rücksicht

Egoisten
Frust

rücksichtslos

Zu viel Auto

Wo ist die Polizei?

Ist das nötig?

Unattraktiv

Enge
Platzverschwendung

Mehr wert

Enger Gehweg

Schlecht genutzt

abschreckend

ungeordnet

die armen Fußgänger

Chaos

Illegal

Das ist das tägliche Ärgernis

warum wird nicht abgeschleppt?

Da komm ich nicht durch

Kein Platz für Fugänger

Blechlawine

Heißt das nicht eigentlich Gehweg?

slido

Warum ist die Auslastung von den Parkhäusern geringer als die Auslastung von den Parkplätzen im öffentlichen Raum?

0 1 8



Die Parkgebühren im öffentlichen Raum sind viel zu niedrig!

In welchen Bereichen oder Straßen in der Innenstadt sehen Sie einen konkreten Handlungsbedarf beim Parken?

Bei erlaubtem Gehwegparken immer Gebührenpflichtig machen! 24 Std/7Tage



Welche Maßnahmen ergeben sich für Sie aus der vorgestellten Analyse zum Parken in der Erlanger Innenstadt?

(1/2)

- Fahrradparkhäuser
- Dauerparker verlagern
- Parken koppeln an ÖPNV Preise
- Staffelung der Preise
- Zentrale Tiefgaragen oder Parkhäuser schaffen
- Parken für Arbeitnehmer
- Gehwegparken abschaffen
- ÖPNV besser Takt
- Konsequente Überwachung
- Dauerparkende Anwohner ins Parkhaus
- Kein Parken mehr für 30Euro pro Jahr. Damit entfällt die derzeitige Anwohnerparkregelung!
- Lieferverkehrszonen muss richtig heißen Ladezone
- ..
- Kostenloser ÖPNV in der Innenstadt
- Autofreie Innenstadt
- Verständliche Buslinie
- Parkhäuser attraktiver machen
- Auch Anwohnerparken ist zu oft DAUERparken!
- Multifunktional
- Kontrolle der Regeln

Welche Maßnahmen ergeben sich für Sie aus der vorgestellten Analyse zum Parken in der Erlanger Innenstadt?

(2/2)

- Parkleitsystem

VERKEHRSARTEN



VERKEHR...



TRENDS



RÄUME



INFRASTRUKTUR



VORTRÄGE

KONTAKT

ANALYSE•KONZEPTE•URBANE MOBILITÄT

Der große Unterschied zwischen Verkehr und Mobilität

13. Mai 2011 28. Dezember 2017 ein Kommentar Martin Randelhoff
 5 Minuten Lesedauer



Am Beispiel Lebensmitteleinkauf ist es gut nachvollziehen: muss ich ein paar Kilometer zum nächsten Supermarkt fahren oder kann ich zu Fuß zu einem nahe gelegenen Laden gehen? Das Ergebnis ist identisch, der Aufwand jedoch ungleich. - Foto: ja ma @ Unsplash - Gemeinfrei-ähnlich freigegeben durch die Unsplash-Lizenz

In letzter Zeit liest man sehr oft in den Medien, dass große Autohersteller nicht mehr nur PKW herstellen möchten, sondern sich zu sogenannten "Mobilitätsanbietern" weiterentwickeln wollen.

Fragt sich nur: Wie soll das gehen? [Daimler](#) setzt mit [Car2Go](#) auf Carsharing und auch viele andere Automobilhersteller wie [Volkswagen](#) oder [Peugeot](#) wollen mit Carsharingangeboten nachziehen. BMW und Porsche lizenzieren ihre Marke an Fahrradhersteller, die dann [BMW-](#) und [Porsche-Bikes](#) anbieten. Und auch die Deutsche Bahn AG möchte bis 2020 zum [führenden Mobilitätsanbieter Europas](#) werden.

Was ist eigentlich Mobilität?

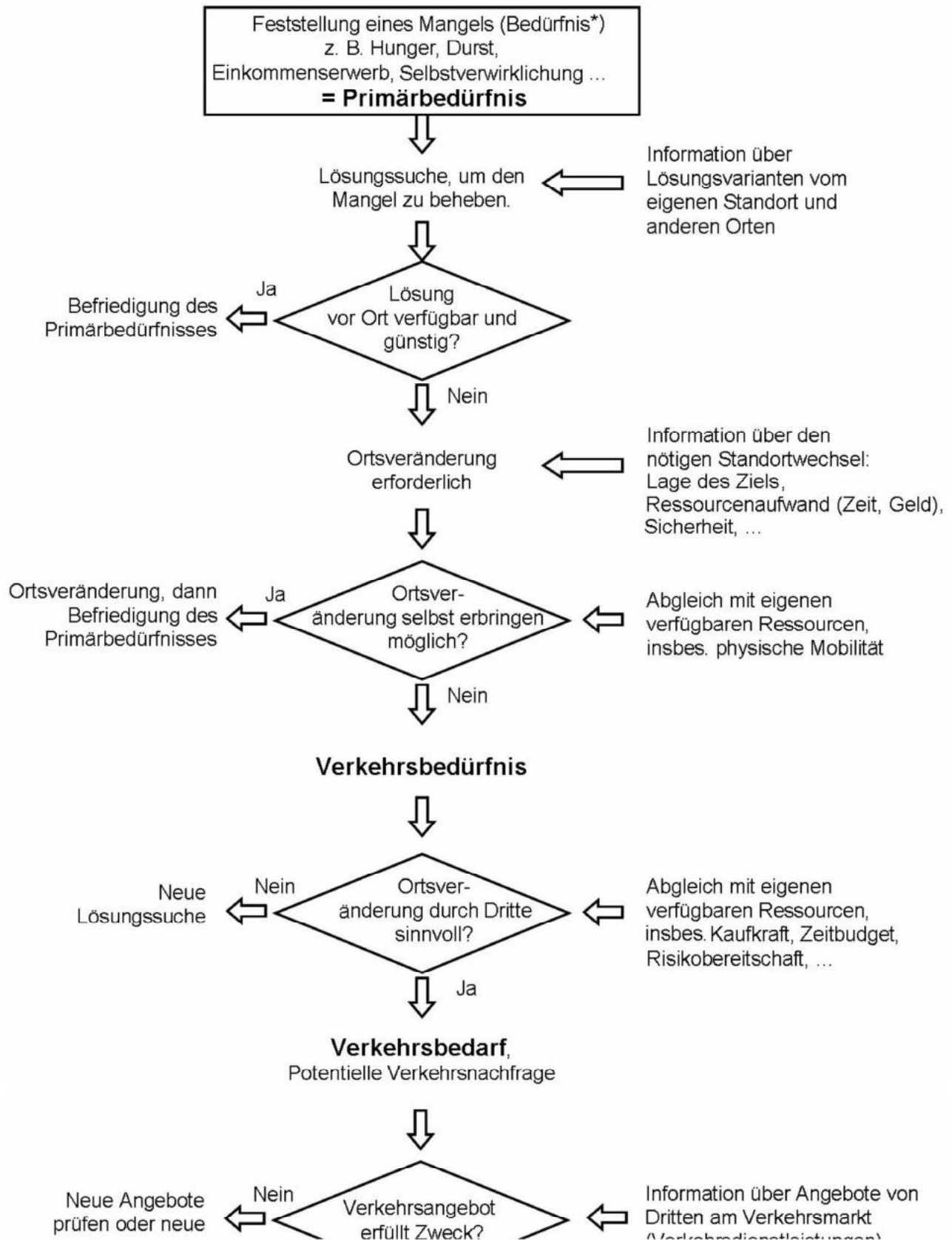
Die Beantwortung dieser Frage ist äußerst wichtig, wenn man über die Zukunft auf unseren Straßen, Schienen, Wasserwegen oder in der Luft nachdenken und Lösungen entwickeln will. Rein definitionsgemäß ist Mobilität folgendes:

Potentielle Mobilität ist die Beweglichkeit von Personen, allgemein und als Möglichkeit. Realisierte Mobilität ist realisierte Beweglichkeit, ist die Befriedigung von Bedürfnissen durch Raumveränderung (kurz: Mobilität). Verkehr ist das Instrument, das man dann für die konkrete Umsetzung der Mobilität benötigt. Verkehr umfasst Fahrzeuge, Infrastrukturen und die Verkehrsregeln und ist auch sehr gut messbar.

aus Becker, U.; Gerike, R.; Völlings, A.: Gesellschaftliche Ziele von und für Verkehr, Heft 1 der Schriftenreihe des Instituts für Verkehr und [Umwelt](#) e.V. (DIVU), S. 71; Dresden 1999

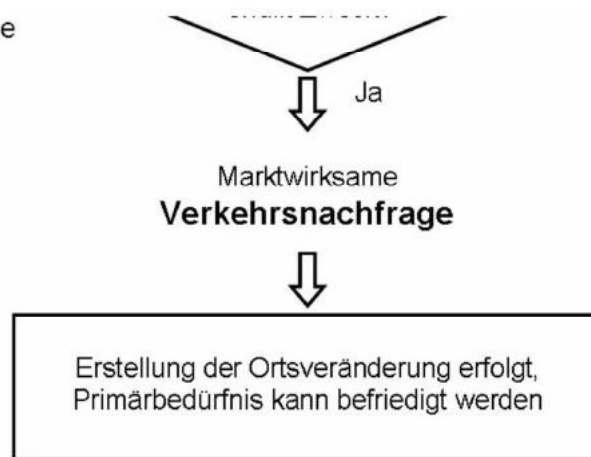
Als erstes fällt auf, dass es anscheinend nicht nur eine Form der Mobilität gibt. Mobilität ist ein vielschichtiges Phänomen.

Das Bedürfnis von einem Ort zum anderen zu kommen, entsteht nicht aus dem Nichts. Kein Mensch fragt zum Beispiel Verkehr nach. Dieser entsteht immer bei der Befriedigung eines anderen Bedürfnisses.



Lösungssuche

(verkehrsorientierten)



*) Bedürfnispyramide nach Maslow

Verkehrsbedürfnis im Schema – Hendrik Ammoser, Mirko Hoppe: Glossar Verkehrswesen und Verkehrswissenschaften, erschienen in der Reihe Diskussionsbeiträge aus dem Institut für Wirtschaft und Verkehr, Seite 46, Dresden 2006, ISSN 1433-626x

Das folgende Schaubild verdeutlicht den Unterschied vom Primärbedürfnis über das Mobilitätsbedürfnis hin zur [Verkehrsnachfrage](#) sehr gut: Als Beispiel kann man folgende Bedürfnisse anführen:

- Ich habe das Bedürfnis etwas zu essen. Folge: es entsteht eine Nachfrage nach einer Ortsveränderung von dem Ort an dem man sich derzeit befindet zu dem Ort, an dem es etwas zu Essen gibt. Früher war dies der Weg Dorf -> Feld / Markt / Stall und heute ist es der Weg Haus – Supermarkt.
- Ich habe das Bedürfnis etwas zu lernen. Folge: es entsteht eine Nachfrage nach einer Ortsveränderung von dem Ort an dem man sich derzeit befindet zu dem Ort, an dem man etwas lernen kann. Dies kann eine Schule, eine Universität, eine Musikschule, ein Museum oder eine sonstige Bildungsstätte sein.

Man kann dieses Spiel endlos weiterführen. Man sieht also, dass das Bedürfnis nach einer Ortsveränderung immer ein anderes Bedürfnis als Ursache hat. Menschen benötigen in der Regel einen Zugang zu Menschen, Orten, Gütern und Dienstleistungen, damit sie ihre Bedürfnisse befriedigen können. Die Möglichkeit bzw. Fähigkeit der Menschen, diese von ihnen gewünschten Ziele erreichen zu können, wird durch den Begriff "Mobilität" beschrieben. Dabei bleibt aber völlig offen, auf welche Weise sie ihr Ziel erreichen!

Mobilität steht also nur für einen Verkehrsbedarf, der als Folge sozialer / gesellschaftlicher Aktivitäten wie Wohnen, Arbeiten, Bilden, Erholen (bei Personen) und Produktion, Handel, Konsumtion (bei Gütern) und ihrer

räumlichen Trennung entsteht. Diese Trennung nimmt aufgrund der zunehmenden Arbeitsteilung und der räumlichen Ausbreitung von Städten bei gleichzeitigem Abbau ländlicher Strukturen immer weiter zu.

Will man die Mobilität innerhalb einer Gesellschaft, einer Stadt oder eines Raumes bewerten, so muss man untersuchen, welche Möglichkeiten unterschiedliche Gruppen der Bevölkerung (Kinder, Jugendliche, Erwachsene, ältere Menschen, Behinderte...) haben, ihre Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen.

Darunter fällt die ältere Dame, die nicht mehr so gut zu Fuß ist und für die der Arztbesuch in die nächste Stadt sehr beschwerlich ist. Darunter fällt ebenso die sechzehnjährige Tochter, die abends in die Disko will und von ihren Eltern gefahren werden muss. Und darunter fällt auch der zwölfjährige Junge, der für den Besuch des nächsten Gymnasiums erst eine dreiviertel Stunde mit dem Schulbus fahren muss. Und die Bushaltestelle ist nochmals 15 Minuten Fußmarsch entfernt.

Um diese Menschen mobil zu halten, muss man ihr persönliches Mobilitätsbedürfnis kennen und versuchen es zu befriedigen. Und daran arbeiten unzählige Verkehrsplaner Tag für Tag.

Und was ist jetzt Verkehr?

Im Gegensatz zur Mobilität ist Verkehr nur das Mittel zum Zweck. Verkehr ist definitionsgemäß die

Zielgerichtete Ortsveränderung von Personen, Gütern, Nachrichten unter Verwendung von Energie und Information einschließlich Unterstützungsprozessen (z.B. Lager- und Umschlagprozesse)

Man kann also sagen, dass Verkehr nur ein Instrument zur Befriedigung des Mobilitätsbedürfnisses ist. Es lässt sich aber nicht sagen, wie viel Verkehr bei der Umsetzung des jeweiligen Bedürfnisses erzeugt oder gar benötigt wird. In der Regel haben wir zumindest in Städten die Wahl, ob und wenn ja wie und wo wir unsere Bedürfnisse befriedigen und welche Verkehrsmittel wir dabei nutzen.

Neben der tatsächlich realisierten Mobilität gibt es also auch nicht realisierte, aber potentiell mögliche Mobilität.

Ein Wachstum der Mobilität ist gesellschaftlich erwünscht und sollte auch Ziel sein. Wachstum im Verkehr ist jedoch ein sehr fragwürdiges Ziel.

Fazit

Verkehr und Mobilität bezeichnen Unterschiedliches. Mobilität kann man nicht mit Verkehr gleichsetzen, denn mit demselben Mobilitätsgrad kann viel oder wenig Verkehr verbunden sein. Je lokaler und dezentraler die Strukturen sind, desto mehr Mobilität habe ich als Einzelner. Dazu muss ich nicht einmal ein Angebot eines sogenannten "Mobilitätsanbieters" nutzen.

Denn ein sogenannter "Mobilitätsanbieter" bietet gar keine Mobilität an, sondern nur eine Verkehrsdienstleistung. Möchte jemand eines hohes Maß an Mobilität anbieten oder Mobilität sicherstellen, so bietet er den Menschen eigentlich nur die Wahl zwischen besonders vielen Verkehrsdienstleistungen an.

Das Ziel muss jedoch eine bedürfnisgerechte Mobilität (für alle) mit gleichzeitig weniger Verkehr sein. Für die Erreichung dieses Ziels brauchen wir eine breite Palette an Verkehrsmitteln. Diese sollten von PKW-Herstellern, der Bahn, Mitfahrgelegenheiten, Car- und Bikesharinganbietern, Infrastrukturanbietern, Kommunen (sichere Straßen, Fuß- und Radwege) und vielen anderen angeboten bzw. ihre Nutzung ermöglicht werden.

Dann klappt das auch mit einer nachhaltigen Mobilität!

Hat Ihnen dieser Artikel weitergeholfen? Es gibt noch mehr!

Lassen Sie sich über neue Artikel und Aktualisierungen benachrichtigen.

Erhalten Sie eine Benachrichtigung über neue Artikel, Artikelaktualisierungen, ausgewählte Linktipps sowie Hinweise auf das nächste Future Mobility Camp - 100 % werbefrei! ([Weitere Informationen zum Newsletter](#))

E-Mail

Ich bin kein Roboter. reCAPTCHA
Datenschutzerklärung - Nutzungsbedingungen

JETZT ANMELDEN

Der Versand der Newsletter erfolgt über den Anbieter rapidmail GmbH, bei dem die E-Mail-Adresse und weitere Informationen zum Versand und zur Erfolgsmessung (u.a. Öffnungsrate, Klicks) gespeichert werden. Die Datenspeicherung erfolgt innerhalb Deutschlands.

Durch Eintrag Ihrer E-Mail-Adresse gestatten Sie mir, Ihre Daten entsprechend der Datenschutzerklärung zu verarbeiten und Ihnen Informationen via E-Mail zukommen zu lassen. Sie können den Empfang des Newsletters jederzeit über den Abmeldelink in den E-Mails kündigen. Bei Fragen stehe ich Ihnen unter info@zukunft-mobilitaet.net zur Verfügung.

Die Datenschutzerklärung mit Informationen zum Datenschutz und Widerrufshinweisen finden Sie hier.

teilen

twittern

teilen

teilen

teilen

mitteilen

Pocket

E-Mail

drucken

RSS-feed



Verfasst von:

Martin Randelhoff

Herausgeber Zukunft Mobilität.

Wissenschaftlicher Mitarbeiter und Doktorand am Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung an der Fakultät Raumplanung der Technischen Universität Dortmund.

Ist interessiert an innovativen Konzepten zum Lösen der Herausforderungen von morgen insbesondere in den Bereichen urbane Mobilität, Verkehr im ländlichen Raum, Wirkung autonomer Fahrzeugsysteme und nachhaltige Verkehrskonzepte.

Kontaktaufnahme:

Telefon +49 (0)351 / 41880449 (voicebox)

E-Mail: randelhoff [ät] zukunft-mobilitaet.net

✉ Abonnieren ▼



An Diskussion beteiligen

B *I* U ~~S~~



1 KOMMENTAR



Oldest ▼



Vorstadt Strizzi

🕒 28. Dezember 2017 18:44

Ich finde es gut, mal über Mobilität und Verkehr zu philosophieren.

Ich finde es auch gut, beide Begriffe zu trennen.

Der Mobilitätsbegriff oben greift jedoch m.M.n. zu kurz.

Mobilität selbst ist ein Grund- oder Primärbedürfniss. Nebenbei: Mobilität schon der ersten Moleküle und Großmoleküle ist eine Bedingung ohne die es Evolution, wie wir sie kennen, nicht geben würde.

Sind wir nicht mobil, bewegen wir uns also nicht, so werden wir krank.

Mobilität hat für Menschen keine dienende, also sekundäre Funktion. Sie hat eine sowohl für das Individuum wie für die Gesellschaft konstituierende Funktion.

Daran muss sich Stadt- und Verkehrsplanung messen lassen.

Unsere spezielle Art der Mobilität, äußerst labil auf zwei Beinen, im ständigen Kampf ums Gleichgewicht, unterscheidet Mensch vom Tier. Der aufrechte Gang, für den zur Aufrechterhaltung des labilen Gleichgewichts die (abstrakte) Antizipation von wechselnden positiven und negativen Beschleunigungen, unebenen Boden, Querbeschleunigungen in Kurven, beim Tragen von Lasten etc (Körpermathematik) vergleichsweise große Gehirnressourcen benötigt wird, ging dem Gehirnwachstum in der Stammesgeschichte der Spezies Homo stets voraus.

Bis zum heutigen Tag ist die Mathematik, die man auch als die Wissenschaft vom (abstrakten) Gleichgewicht bezeichnen kann, die höchste Form der Abstraktion und die Königin der Wissenschaften. Das Gleichheitszeichen, das die Balance symbolisiert, ist ihr Grundgesetz.

Und: Das allgemeinverbindliche Recht, dessen Einführung und Entwicklung in der kulturellen Evolution hin zur Zivilisation die entscheidende Rolle einnimmt, wird zumeist als Waage dargestellt.

Anlässlich des sehr schlechten Abschneidens der Hamburger Abiturschüler bei den Mathevorbereitungen vor ca 1 Jahr habe ich mir diese Gedanken zum Thema Mobilität und Menschsein gemacht:

<https://radverkehrhamburg.wordpress.com/2017/01/28/kinder-blos-weg-hier-wie-die-verkehrspolitik-hamburgs-kinder-dick-dumm-und-drogensuchtig-macht/>



0



Antworten