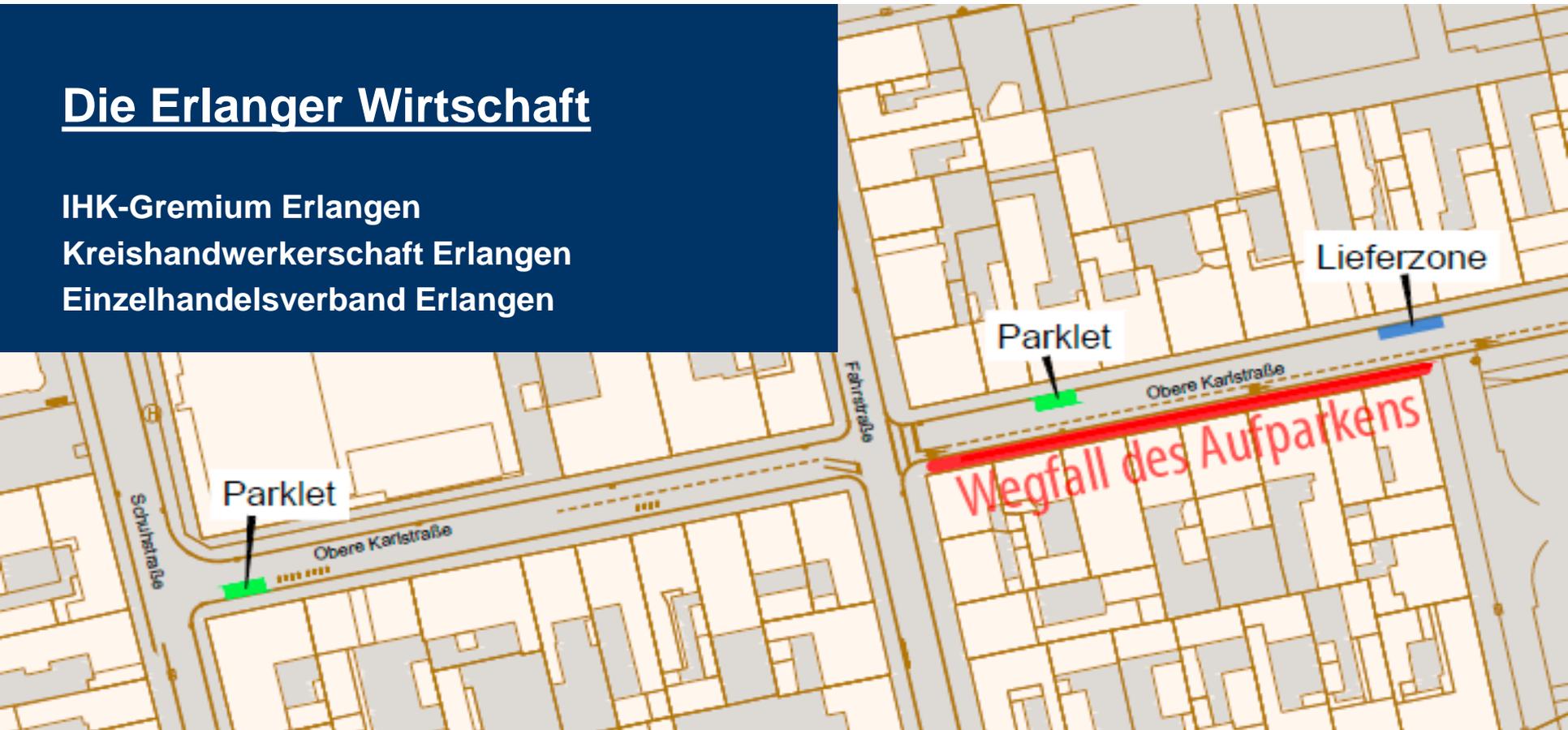


## Die Erlanger Wirtschaft

IHK-Gremium Erlangen

Kreishandwerkerschaft Erlangen

Einzelhandelsverband Erlangen



## Die IHK als legitimierter Repräsentant der Wirtschaft

- **Körperschaft des öffentlichen Rechts**
  - > Pflichtmitgliedschaft für Unternehmen am Standort
  - > hoheitliche Aufgaben für den Staat (Bsp. Berufsausbildung & Prüfungen, Corona-Hilfen, Außenhandel)
  - > Gebot der politischen Neutralität
  - > Gebot der demokratischen Legitimation
  - > Repräsentation durch Wahlen für alle Branchen und gewählte Gremien vor Ort
- **IHK Nürnberg für Mittelfranken** (Zahlen vom 1.1.2021)
  - > 138.069 Mitgliedsunternehmen (davon 36.317 mit HR-Eintrag)
  - > davon 42 tsd Dienstleistung, 34 tsd Handel, 17 tsd Produktion, 7 tsd Gruppe Gastgewerbe, 4 tsd Verkehr
  - > Größenspektrum vom Siemens-Konzern bis zum 1-Personen-Solarzellenbetreiber
  - > gewählte Vollversammlung mit Hauptverwaltung in Nürnberg
- **IHK-Gremium Erlangen**
  - > für 4 Jahre (2020-2024) repräsentativ gewähltes Vertretungsgremium in der Stadt mit 24 Mitgliedern
  - > regelmäßige Gremiumssitzungen zur Information und Meinungsbildung
  - > Vorsitzender und Stellvertreter gewählt aus dem Gremium heraus

**Enge Abstimmung mit Kreishandwerkerschaft und Einzelhandelsverband  
mit ähnlich organisierten demokratisch legitimierten Strukturen**

**VEP: Vereinbarung & Umsetzung – die ersten Erfahrungsschritte ...**



## Vorstellungsgegensätze speziell zu Parkraum MIV während Geschäftszeiten

### Verbindendes Verständnis

- ✓ Werthaltigkeit der Flächen in der Innenstadt
- ✓ Bedeutung des Straßenbildes für Attraktivität
- ✓ Notwendigkeit für ein Umdenken in der Mobilität

### Ziel:

Eindämmung Mobilität  
durch Entzug der  
Haltemöglichkeiten

### Methodik:

Priorität Anwohnerparken  
zu Lasten Besucherparken



### Methodik:

Ermöglichung notwendiger Mobilität  
durch mehr freien und schöneren  
Platz auf verringerter Fläche

### Ziel:

Priorität Anreize durch Attraktivität  
vor Abschreckungsgedanken

- I. Konzeptvorschlag Oktober 2021
- II. Beteiligung und Fakten als Basis
- III. Auflösung Konfliktfelder
- IV. Vorschlag für Vorwärtsbewegung

## Leitlinien:

- **Betrachtung gemeinsame Anliegerinteressen**  
statt Konflikt Anwohner- vs. Besucherinteressen
- **Differenzierung Parken nach Nutzungswert**  
Dauerparken vs. Kurzzeitnutzung, Erreichbarkeit vs. Verdrängung
- **Positiv-Angebot**  
statt Negativ-Beschränkung

## Strukturierung Anliegen der Betroffenen = **Anlieger**

### Gewerbe...

- ✓ **Gäste Be-/Entladen** (Dauer reiner Ladevorgang – max ¼ Std)
- ✓ **Gästeparken Kurzzeit** (< 1 Std)
- ✓ **Gästeparken Langzeit** (> 1 Std)
- ✓ **Lieferlogistik fremd** (Paketdienste, Speditionen etc.)
- ✓ **Lieferlogistik eigen** (eigene Liefer-/Servicefahrzeuge)
- ✓ **Mitarbeitendenparken**
  
- ✓ **Handwerkerfahrzeuge**

### Anwohner...

- ✓ **Be- und Entladen** (Dauer reiner Ladevorgang – max ¼ Std)
- ✓ **Kurzzeitparken** (< 1 Std)
- ✓ **Nachtparken** (18 – 8 Uhr)
- ✓ **Langzeitparken**



## Strukturierung Anliegen der Betroffenen = Anliegermatrix

### Gewerbe:

- ✓ Gäste Be-/Entladen
- ✓ Gäste Kurzzeit
- ✓ Gäste Langzeit
- ✓ Lieferlogistik fremd
- ✓ Lieferlogistik eigen
- ✓ Mitarbeitendenparken
- ✓ Handwerkerfahrzeuge

### Anwohner:

- ✓ Be- und Entladen
- ✓ Kurzzeitparken
- ✓ Nachtparken
- ✓ Langzeitparken



Kurzzeit-  
parken



Parkhaus  
mobili-  
sierung

Anlieger-  
parken

Peripheres  
Parken



## Strukturierung „Werkzeugkasten Kompensationslösungen“

A) „Innovative Ansätze mit neuen Chancen“:



**Mobilitätszone**

 paybyphone®

APCOA  FLOW

B) „Klassische Ansätze neu interpretiert“:

**Kurzzeitparken & Anliegerparken**

C) „Ausweichflächen bereitstellen“:

**Parkhausmobilisierung & Peripheres Parken**

## a) Innovative Ansätze mit neuen Chancen



- > geförderte Parkhaus-Stellplatzgenerierung für Elektromobilität
- > Nutzung gezielt für E-Fahrzeuge betroffener Anlieger & Gäste

In Nürnberg vom OB  
zur Chefsache erklärt.  
In Fürth bereits auf  
sehr gutem Niveau.

- E-Fahrzeuge Bewohnern und Betrieben aktuell in Innenstadt mangelhafte Lademöglichkeit
- Verdoppelung Zulassungen in 2021 und Förderwürdigkeit E-Mobilität zum Klimaschutz
- Vorhandene attraktive Förder- und Finanzierungsprogramme für Ladesäulen
- Ungenutzte Parkflächen und sogar 2 dauerhaft abgesperrte Etagen im Parkhaus Henkestraße (Eigentümer Sparkasse Erlangen, Betreiber Apcoa)
- ✓ Verhandlung Stadt Erlangen mit Eigentümer und Betreiber über Ladesäulen-Bestückung
- ✓ Nutzung bestehendes Modell EON bzw. Interesse ESTW zu neuem Modell
- Koppelung von vergünstigten Zeit- und Dauerparkplätzen mit effektiver Nutzung Lade-Infrastruktur für tatsächliche, umweltfreundliche und CO<sup>2</sup>-neutrale E-Mobilität auch in der Innenstadt

## a) Innovative Ansätze mit neuen Chancen



### Mobilitätszone

- > Wichtige Vorhaltung freier Reaktionsflächen für gegebenen Kurzfristbedarf
- > Nutzung Gewerbe (Lieferlogistik eigen & fremd) + **Gäste + Bewohner**

**Aktuell Obere Karlstraße:  
Ladezonen werden nicht  
erkannt und dauerhaft  
zugeparkt!**

- ✓ **Zeitlimit:** konkreter Be- und Entladevorgang, maximal  $\frac{1}{4}$  Std. regulär  
(mit Ausnahmetatbeständen z.B. Sonderbetriebsform mit Genehmigung,  
Handwerker mit Tätigkeit vor Ort, Umzug ...)
- ✓ **Anzahl Plätze:** immer Länge als 2er-Gruppe, hiervon **Minimum 3 pro 4 Betriebe**
- ✓ **Verteilung:** maximale Distanz 40m / 20m zu Betrieben mit Großwaren
- ✓ **Tageszeitregelung:** 8-18 Uhr, darüber hinaus in der Nacht als Anliegerparken

## a) Innovative Ansätze mit neuen Chancen

### APCOA FLOW

- > Flexible Parkgebührenabwicklung über Monatsrechnung
- > Nutzung für Dauerparker & Zeitparker aus Gruppe Betriebsfahrzeuge + Mitarbeitende + Bewohner
  - Sofort einsetzbares, bestehendes System der vereinfachten und flexiblen Monatsabrechnung aller Parkhausnutzungen (Dauerparker und Zeitparker)
  - Einfache Handhabung auch für Gewerbe und Kommune durch transparente Rechnungsstellung
- ✓ Verhandlung Stadt Erlangen mit Apcoa hinsichtlich Auslastungssituation Parkhaus Henkestraße mit Großabnehmer-Rabattierung  
(Vorschlag: Abschlag 25% = 90,- EUR statt 120,- EUR Monatsmiete)
- ✓ Zusätzliche kommunale Unterstützung für betroffene Anlieger mit Entfall Straßen-Stellplätze als Beitrag Innenstadtentwicklung  
(Vorschlag: Zusatzabschlag 25% = 60,- EUR statt 120,- EUR Monatsmiete)
- Preisstellung analog erfolgreich angenommenes Modellprojekt Adlerstraße Nürnberg

## a) Innovative Ansätze mit neuen Chancen

### paybyphone<sup>®</sup>

- > Sehr einfache Parkgebührenabwicklung über App & Gutscheinsystem
- Nutzung für Gäste der Gewerbebetriebe + Besucher der Bewohner
  
- International etabliertes System, Gründung und Firmensitz sunhill technologies GmbH in Erlangen
- Sofortige Einsetzbarkeit (für Parken Theaterplatz & Fuchsenwiese bereits lange in Nutzung)  
Hardware bei Zweckverband kommunale Verkehrsüberwachung bereits lange im Einsatz
- Koppelungsmöglichkeit mit System Apcoa Flow für präferierte Parkhausnutzung
- Leicht handhabbares Gutscheinsystem für Abnahme insbesondere durch Kommunen
- Vorgespräch mit Citymanagement Erlangen bereits erfolgt und aufgreifbar
- Kostenvorteil über Schlummeranteil und Sammelabnahme
  
- ✓ Kooperationsvereinbarung Stadt Erlangen / Citymanagement mit sunhill technologies GmbH über flächendeckenden Einsatz für alle Parkflächen in Erlangen
- Kooperationsmodell Stadt Erlangen / Citymanagement mit Betrieben und Anwohnern über attraktives Gutscheinanangebot als Signaleffekt der Willkommenskultur für Betroffene und Externe

## b) Klassische Ansätze neu interpretiert

### Kurzzeitparken konsequent ermöglicht

- ✓ **Zeitlimit:** maximal 1 Std. regulär  
(mit Ausnahmetatbeständen z.B. Sonderbetriebsform mit Genehmigung, Liefer-/Servicefahrzeuge ansässiger Betriebe, Handwerker mit Tätigkeit vor Ort)
- ✓ **Kosten:**  
Aufschlag 25% auf Stundentarif des nächstgelegenen Parkhaus bei Zahlung sowie kostenfrei im Zeitlimit für Anlieger (Bewohner + Betriebe) mit Berechtigungsschein oder für Handwerksbetriebe im Einsatz
- ✓ **Anzahl Plätze:** 50% der Restmenge nach Abzug Behindertenplätze und Ladezonen, in jedem Fall **Minimum 3 pro 4 Betriebe**
- ✓ **Verteilung:** **maximale Distanz 100m zu Betrieben**
- ✓ **Tageszeitregelung:** 8-18 Uhr, darüber hinaus in der Nacht als Anliegerparken

## b) Klassische Ansätze neu interpretiert

### Aus Bewohnerparken wird **Anliegerparken**

- ✓ **Zeitlimit:** maximal 24 Std. regulär  
(mit Ausnahmetatbeständen z.B. Gehbehinderung, Alter über 70, Familien mit Kleinkindern)  
darüber hinaus sicheres Stellplatzangebot in der Peripherie („Park&Ride“ mit Citylinie)
- ✓ **Einbeziehung Gewerbe:**  
Nutzung durch ausgewiesene Lieferfahrzeuge der Anliegerbetriebe  
(soweit keine Parkhaus-Unterbringungsmöglichkeit **näher 100m**) sowie  
Handwerker im Einsatz ohne Zeitlimit mit Berechtigungsschein
- ✓ **Anzahl Plätze:** 50% der Restmenge nach Abzug Behindertenplätze und Ladezonen  
(sowie Berücksichtigung Mindestanforderung Kurzzeitparken)
- ✓ **Tageszeitregelung:** reine Anliegerstellplätze ganztägig  
(Nutzung Kurzzeitplätze und Ladezonen nur in der Nacht 18-8 Uhr)

## c) Ausweichparkflächen bereitstellen

### Parkhausmobilisierung

- > kurzfristige Nutzung Bestand (P Henkestraße im Zentrum, P Fuchsenwiese im Westen)
- > absehbare Einbeziehungspotenziale (P Siemens im Südosten, P Uniklinikum im Nordosten)
- > Neubau (P Cubic im Zentrum, P Regnitzstadt an A73, P Aromagarten im Osten)
- ✓ **Zeitsymmetrie:** Zum Zeitpunkt Entfall Straßenparkplätzen sind gleichzeitig gemäß Fördermodell für die Betroffenen attraktivierte Parkhaus-Parkplätze anzubieten
- ✓ **Mengensymmetrie:** Es können nur so viele Straßenparkplätze entfallen wie Parkhaus-Parkplätze gemäß Fördermodell zu 97% der Jahresauslastung bereitgestellt werden können (**Rest 11 Tage**)
- ✓ **Einsatznähe:** Zur Durchführung Neugestaltung Straßenraum ohne / mit verringertem Straßenparken müssen Parkhaus-Kapazitäten gemäß Fördermodell in **max. 300m Entfernung** bereitstehen oder in diesem Radius innerhalb **2 Jahren** geschaffen werden

## c) Ausweichparkflächen bereitstellen

### Peripheres Parken

- > Stellflächen außerhalb der KernInnenstadt
- > P&R in Autobahnnähe ER Süd (Tennenlohe?), ER-West (Büchenbach?), ER Nord (Bubenreuth?)
- ✓ Reguläres Stellplatzangebot für Langzeit-Bewohnerparken (> 24 Std)
- ✓ Gäste- und Besucherparkplätze zu günstigeren Tarifen
- ✓ Abfang Spitzenauslastungszeiten (Rest 97% Jahreshöchstauslastung – Bsp. Adventssamstage)
- ✓ bei größerer Distanz (> 1km) und zu Hauptnutzungszeiten mit Shuttle-Bus-Anbindung attraktiviert

## Strukturierung Anliegen der Betroffenen = Anliegermatrix

Gewerbe:		Kurzzeit- parken	paybyphone	APCOA FLOW	Parkhaus mobili- sierung	Anlieger- parken	Peripheres Parken	
✓ Gäste Be-/Entladen	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
✓ Gäste Kurzzeit	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
✓ Gäste Langzeit	✓	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓
✓ Lieferlogistik fremd	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
✓ Lieferlogistik eigen	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
✓ Mitarbeitendenparken	✓	✗	✓	✓	✓	✗	✓	✓
✓ Handwerkerfahrzeuge	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Anwohner:	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
✓ Be- und Entladen	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
✓ Kurzzeitparken	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
✓ Nachtparken	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
✓ Langzeitparken	✓	✗	✓	✓	✓	✗	✓	✓

- I. Konzeptvorschlag Oktober 2021**
- II. Beteiligung und Fakten als Basis**
- III. Auflösung Konfliktfelder**
- IV. Vorschlag für Vorwärtsbewegung**

## Umfrageteil 1: Bisherige Verkehrspolitik

„Wie zufrieden sind Sie mit Ihrer aktuellen Situation hinsichtlich der ...“

- ... Erreichbarkeit für Ihre Kunden ...

	Schulnote (Median   Mittelwert)	Relevanz (0-100%)	
... zu Fuß“	1   1,9	88%	Als gleichermaßen wichtig eingeschätzt.
... mit dem Fahrrad“	1   1,5	82%	
... mit dem ÖPNV“	2   2,1	72%	Nur für 6 Innenstadtbetriebe ist die Erreichbarkeit mit dem Auto „weniger / nicht relevant“
... mit dem Auto“	5   4,0	86%	



## Teil 3: Ihre Anforderungen für das Forum Parkraumkonzept

„Bitte berücksichtigen und beherzigen Sie hierbei in ausgewogener Weise, dass die innerstädtischen Flächen knapp und wertvoll sind. Wir wollen Ihre Interessen und Bedürfnisse fundiert und realistisch gegenüber den anderen Interessengruppen und Anforderungen der Stadtgesellschaft vertreten. Geben Sie deshalb tatsächlich nur an, was für Ihre Firma konkrete, reale und betriebsnotwendige Anforderungen an das neue Parkraumkonzept sind bezüglich.... Anzahl + maximale Entfernung in m...

	Anzahl (Mittelwert   Spektrum)	Entfernung (Mittelwert   Spektrum)
... <b>Fahrrad-Stellplätze</b>	<b>11</b>   0-150	<b>43</b>   2-100
... <b>Ladezonen-Stellplätze</b> (limitiert für Be-/Entladen)	<b>1,5</b>   0-3	<b>41</b>   5-200
... <b>Kunden-Kfz-Stellplätze Kurzzeit</b> (bis 1 Std)	<b>5</b>   0-50	<b>90</b>   2-500
... <b>Kunden-Kfz-Stellplätze Langzeit</b> (über 1 Std)	<b>10</b>   0-150	<b>210</b>   5-500
... <b>Stellpl. Liefer-/Servicefahrz. des Betriebes</b>	<b>1</b>   0-3	<b>72</b>   5-500
... <b>Mitarbeiter-Kfz-Stellplätze</b>	<b>1</b>   0-3	<b>305</b>   50-1000
... <b>Ladestation E-Mobilität Fahrrad</b>	<b>1</b>   0-5	<b>106</b>   50-500
... <b>Ladestation E-Mobilität Kfz</b>	<b>1</b>   0-10	<b>221</b>   50-1000

... **Art und Nutzungsfrequenz der eigenen Liefer-/Servicefahrzeuge (als Freitext)**



## Statistische Abfragen zum Betrieb der Umfrageteilnehmer

... Branche:		<b>EH 54%   Gastro 23%   Handwerk 8%   DL 8%</b>
... Betriebsform:	persönliche Verbundenheit	<b>Inhabergeführt 88%   Filiale 12%</b>
... Mitarbeiterzahl:		<b>2 – 40, Durchschnitt 11</b>
... Besucher pro Tag:		<b>3125</b>
... Haupteinzugsbereich:		<b>10 – 600 km, Durchschnitt 82 km</b>
... Innenstadtstandort:		<b>Eingruppierung in 20 Bereiche</b>
... An diesem Standort seit:		<b>1910 – 2020, Durchschnitt 1983, Median 1996</b>
... Nach momentaner Gefühlslage am Standort noch bis:		<b>2023 – 2060, Durchschnitt 2032, Median 2030</b>

politisch stark unterschätzt

hohe Standortverbundenheit

hohe Innenstadt-relevanz

viele Existenzen

begrenzter Zeithorizont

## Workshop mit den Betroffenen Obere Karlstraße

(Teilnehmer: Sine-Design, Tanzschule Rupprecht, Media@Home Adloff, Baby-Laden, Laufmasche, Gartenhaus Hauke)

### Umsetzungserfahrungen der Anlieger seit Mitte August

- **Presseberichterstattung mit negativer Imagewirkung**
- **Kundenparkplätze durch Bewohnerparken verdrängt**
- **Reduktion der Kundenfrequenz, sowohl fußläufig als auch Kfz**
- **Akute Probleme mit Ladezonen + Logistik**
- **Verärgerung Kunden + Bewohner + Lieferanten**
- **Parklets unattraktiv, Fahrradständer vermüllt**
- **Verbessertes Erscheinungsbild Fassaden + Straße**

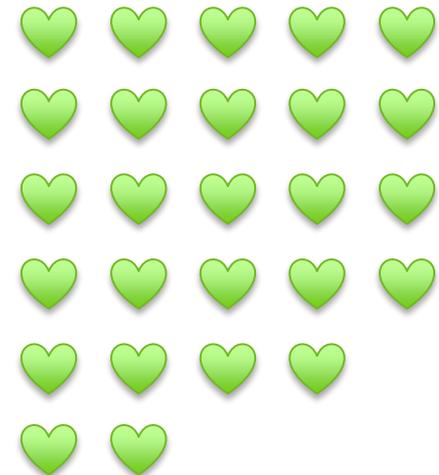


## Workshop mit den betroffenen Betrieben Obere Karlstraße

(Teilnehmer: Sine-Design, Tanzschule Rupprecht, Media@Home Adloff, Baby-Laden, Laufmasche, Gartenhaus Hauke)

### Vorschläge und Wünsche der Anlieger

- **Parkkonzept vor Ort mit Kurzzeitparken + ohne Langzeitparken**
- **Lösung und Reduzierung Parkdruck Bewohnerparken**
- **Bäume statt Parklets**
- **Besseres Licht + Straßengestaltung**
- **Leitsystem für ortsfremde Kunden**
- **Verkehrsberuhigte Zone mit weiterer Erreichbarkeit**

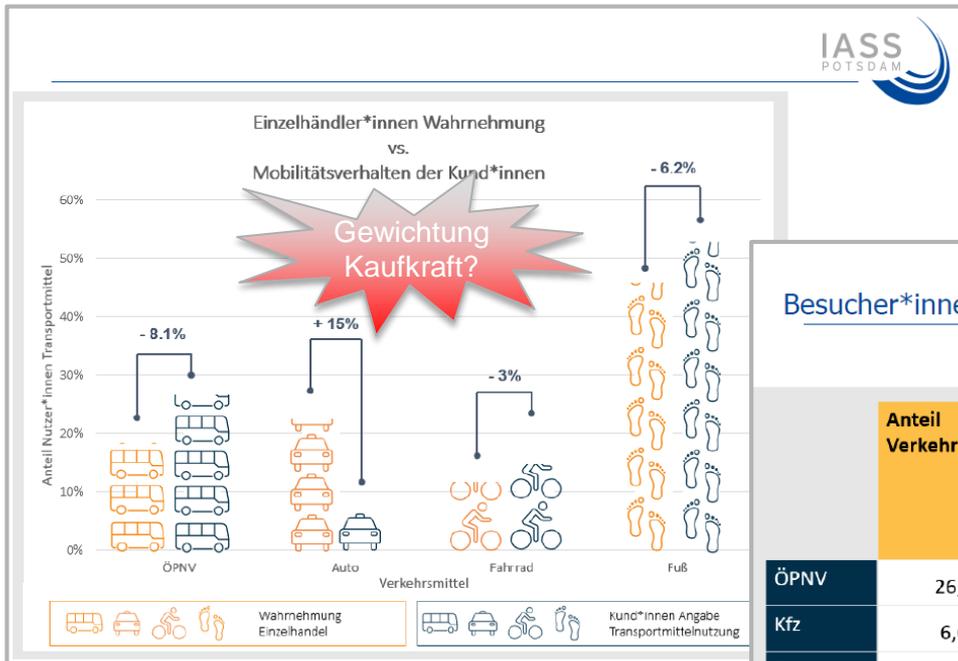


**Gefahr!**  
Betriebe denken bereits konkret über  
Abwanderung nach und wollen / können nicht  
mehr lange abwarten

- I. Konzeptvorschlag Oktober 2021**
- II. Beteiligung und Fakten als Basis**
- III. Auflösung Konfliktfelder**
- IV. Vorschlag für Vorwärtsbewegung**

## Studie Parkplätze vs. Einkaufsattraktivität

- Insitute for Advanced Sustainability Studies e.V. (IASS Potsdam)



**Gewichtung nach gewünschter Aussage!**

**Besucher\*innen: Verkehrsmittel, Besuchsfrequenz & Ausgaben**

	Anteil Verkehrsmittel	Durchschnittliche Besuche pro Woche	Durchschnittliche Ausgaben pro Besuch	Berechnete Durchschnittliche Ausgaben pro Woche (basiert auf Besuchsfrequenz)	Berechnete Gesamtausgaben pro Woche nach Verkehrsmittel	Anteil wöchentliche Gesamtausgaben nach Verkehrsmittel
ÖPNV	26,1 %	2,86	10,87 €	31,11 €	16.426 €	16,5 %
Kfz	6,6 %	2,80	23,45 €	65,60 €	8.659 €	8,7 %
Fahrrad	14,6 %	3,78	11,98 €	45,35 €	13.379 €	13,5 %
Fuß	52,1 %	4,97	11,63 €	57,82 €	60.652 €	61,0 %
Sonstiges	0,6 %	3,35	8,33 €	27,95 €	335 €	0,3 %

## Aktuelle Fahrradbügelplanung

Baureferat in EN-Bericht: „standortnah als Wunsch der Einzelhändler“

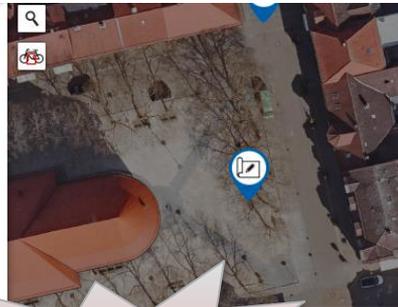
Status: in Planung



30 neue  
Fahrradbügel



...davon 3 Fahrradbügel für  
Lastenfahrräder



Neustädter Kirchenplatz Ost

Fahrräder statt  
Gastronomie

Status: Umsetzung in Vorbereitung



10 neue  
Fahrradbügel



...davon 2 Fahrradbügel für  
Lastenfahrräder



Käsecke

Fahrräder statt  
EH-Leuchtturm

### Resignation führt zu Rückzug der anliegenden Firmen

Juwelier Winnebeck, Radio Adloff, Eisen Seefried, Käsecke, Geschäft für Babymode und Kindersitze, Blumengeschäfte, Obstgeschäfte u.v.m.

... auch im Zusammenhang mit vielen weiteren Regelungen und Einschränkungen der Stadtverwaltung gegen Investitionen

Von den Unternehmen erlebtes Erlangen = von der „Lebenhilfe“ ...  
zur „passiven Sterbehilfe“ und nun weiter zur „aktiven Sterbehilfe“

Wollen wir  
das wirklich?



Trauen wir uns  
hierfür die  
Verantwortung  
zu tragen?

**Besuchfrequenz = Lebenselixier der Innenstadtbetriebe**  
**Beschleunigung von der langsamen Austrocknung zum gezielten Wasserentzug**

## Ausspielen des zunehmenden Parkdrucks in der Innenstadt

# „160% Überbelegung Anwohnerparken“

in Innenstadt Erlangen (= Verhältnis Anwohnerparkausweise zu vorhandene Stellplätze)

Verwaltung:

„Zahlung für Anwohnerparkausweis ist keine Parkgebühr sondern reine Gebühr für das Ausstellen eines Verwaltungsdokumentes“



Antrag gemäß § 28/ § 29 GeschO	
Eingang:	17.12.2020
Antragsnr.:	438/2020
Verteiler:	OBM, BM, Fraktionen
Zust. Referat:	Klärung durch RB
mit Referat:	

Erlangen, den 16.12.2020

**Anwohnerparkausweis soll auch auf Bezahlparkplätzen gelten**

Nicht nur wegen der Klimanotstandes, sondern auch im Interesse der AnwohnerInnen sollte das Parkraumangebot für Autofahrten in die Innenstadt z.B. zum Einkaufen oder abends zum Ausgehen eingeschränkt werden.

## Konzeptgegensätze Parkraumbewirtschaftung

### Verbindendes Verständnis

- ✓ Werthaltigkeit der Flächen in der Innenstadt
- ✓ Bedeutung des Straßenbildes für Attraktivität
- ✓ Notwendigkeit für ein Umdenken in der Mobilität

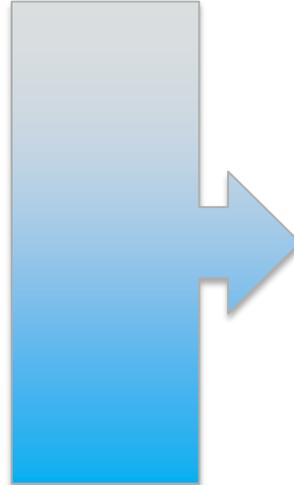
### „Mischprinzip“

#### Methodik:

Kostenfreies Parken von Anwohnern jederzeit auch auf Bezahlparkplätzen

#### Ergebnis:

Ganztägige Blockierung der Parkflächen durch Dauerparken von Anwohnern



### „Wechselprinzip“

#### Methodik:

Eng befristetes Bezahlparken zu den Geschäftszeiten vs. Anliegerparken außerhalb der Geschäftszeiten

#### Ergebnis:

Erreichbarkeit durch freie Plätze auf verringerter Fläche verbessern

- I. Konzeptvorschlag Oktober 2021**
- II. Beteiligung und Fakten als Basis**
- III. Auflösung Konfliktfelder**
- IV. Vorschlag für Vorwärtsbewegung**

## Das Mögliche umsetzen & das Nötige weiterentwickeln

### 1. Zeitnah möglich!

#### Start in Pilotstraßen – Erfahrungswerte für Innenstadt:

- Einführung **Peripheres Parken** am Parkplatz West mit Shuttle-Bus
- Einführung **Park-Wechselprinzip**
  - > z.B. 9-18 Uhr Geschäftszeit, z.B. 1-2 Std Maximaldauer
  - > Kompensation für Anwohner: Kurzzeit kostenfrei mit Parkscheibe + Parkhaus + Peripheres Parken
- Einführung **Mobilitätszonen** als echte Fortentwicklung der Ladezone
- Bevorzugung **E-Mobilität** wo immer aktuell schon möglich
- Umstellung vom Anwohner-Denken zum **Anlieger-Prinzip**
- Absicherung Akzeptanz und Umsetzung durch **lokale Beteiligung**
  - > Verständnis für Anwohner mit eingeschränkter Mobilität (Senioren, Kleinkinder, Gesundheit...)
  - > Verständnis für Anliegerbetriebe mit betriebsnotwendiger Logistik (Belieferung, Service-KfZ...)
  - > Verständnis für Sondergenehmigungen zur Lösung kurzfristiger oder spezieller Herausforderungen

## Das Mögliche umsetzen & das Nötige weiterentwickeln

### 2. Absehbar nötig!

#### Entwicklung starten – neue Perspektiven ermöglichen:

- **E-Ladeinfrastruktur** in Parkhäusern anstoßen und fördern
- **Digitale Abrechnungssysteme** für attraktive vernetzte Mobilitätsangebote anstoßen, verknüpfen und fördern
- **Parkhauskapazitäten** als wahrnehmbare Entlastung des Straßenparkens zulassen, einplanen und umsetzen
- **Peripheres Parken** organisieren und attraktiv gestalten
- **Anwohnerparken** in zeitgemäße Regelung transformieren (Kosten+Ort)
- **Wohnen und Wirtschaften** gemeinsam in der Innenstadt als ökologisch sinnvollste Perspektive verstehen und attraktiv gestalten



# Parkraumkonzept Erlanger Innenstadt

23.05.2022

## VERKEHRSENTWICKLUNGS- UND MOBILITÄTSPLAN ERLANGEN

### Erlangen als Standort in der Region

Funktionsgerechten und  
stadtverträglichen Schul-,  
Pendel- und Wirtschafts-  
verkehr gewährleisten

Erreichbarkeit alltäglicher  
Ziele sowie sozialer, kultu-  
reller und zentrenrelevanter  
(Handel/Gewerbe)  
Einrichtungen sichern

Hauptachsen zwischen  
Stadt und Region stärken

### Stadtentwicklung und Stadtplanung in Erlangen

Stadt der kurzen Wege als  
Beitrag zur Verkehrsreduzierung

Mensch, Gesundheit, Um-  
welt und Klima von ver-  
kehrsbedingten Einflüssen  
entlasten

Attraktiver Stadtraum durch  
Berücksichtigung einer an-  
gemessenen Aufteilung des  
Verkehrsraums

### Mobilität in Erlangen – Zusammenspiel aller Verkehrsarten

Unterschiedliche Mobilitätsbe-  
dürfnisse, insbesondere Barriere-  
freiheit, zur Gewährleistung  
sozialer Teilhabe berücksich-  
tigen und Verkehrssicherheit  
erhöhen

Verkehrsartenübergreifende  
Nutzung der Verkehrsmittel  
(Multimodalität) steigern

Anteile des Umweltverbundes  
im Modal Split steigern (ÖPNV,  
Radverkehr, Fußverkehr)

### Wirtschaftliche Aspekte des Verkehrs

Bezahlbarkeit der Verkehrs-  
angebote für die Nutzenden  
sicherstellen

Qualität des ÖPNV-Ange-  
botes in Stadt und Region  
verbessern

Erhalt und Verbesserung  
der Qualität der Verkehrs-  
infrastruktur

Zukunft Erlangen: Mobilität sichern, Stadtqualität stärken.

## \_Situation in Erlangen



## Forum Mobilität

22.06.2021

- Wert von (Park)-flächen
- Ergebnisse VEP
- Analyse Bestand
- Erste Ergebnisse

## Forum Mobilität

14.10.2021

- Problemstellung
- Gründe
- Handlungsempfehlungen

## Austausch IHK

18.01.2022

## Austausch UKER

19.01.2022

## Austausch IHK

09.02.2022

## Austausch Contipark

16.02.2022

## Forum Mobilität

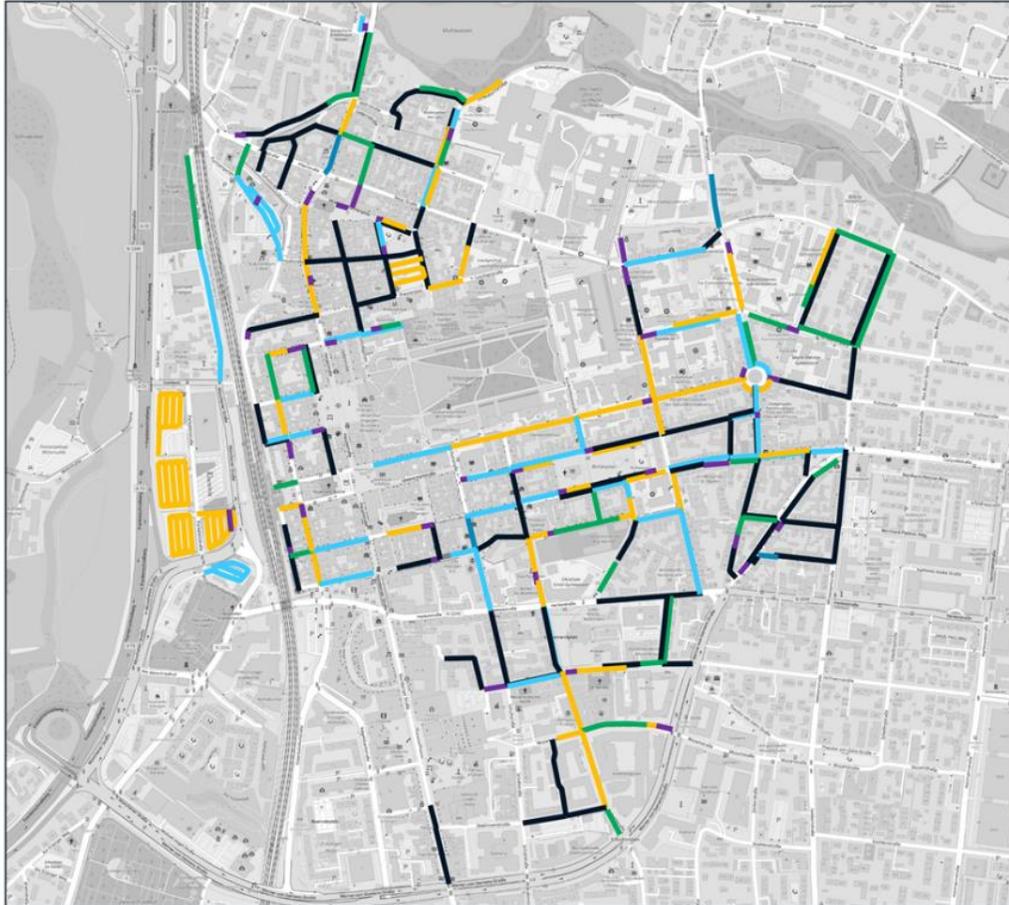
17.02.2022

- Ergebnisse Austausch Nutzergruppen
- Parkraumkonzept
- Ausblick

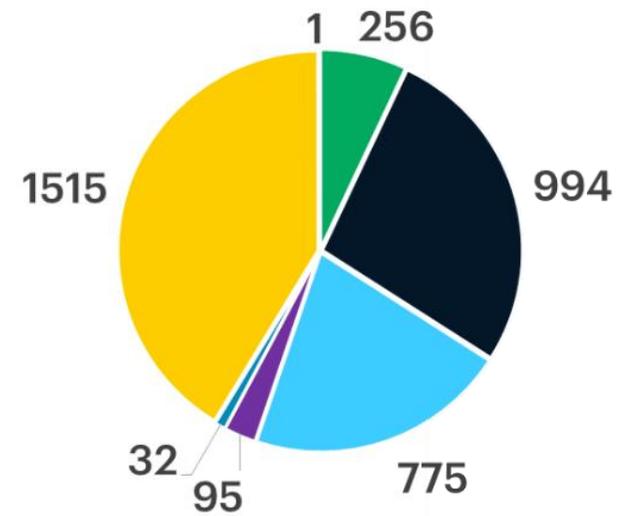
## Ziele für Parkraumkonzept

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

# \_Aktuelle Bewirtschaftung



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



# \_Änderungsvorschlag

**Behindertenstellplätze**



**Behindertenstellplätze**

**Temp. gebührenpflichtig**



**Temp. gebührenpflichtig**

- Mit Höchstparkdauer

**Freies Parken**



**Bewohnerparken im Wechsel- bzw. Mischprinzip**

- Mit/Ohne Höchstparkdauer je nach Tarifgebiet

**Reines Bewohnerparken**



**Bewohnerparken im Mischprinzip**



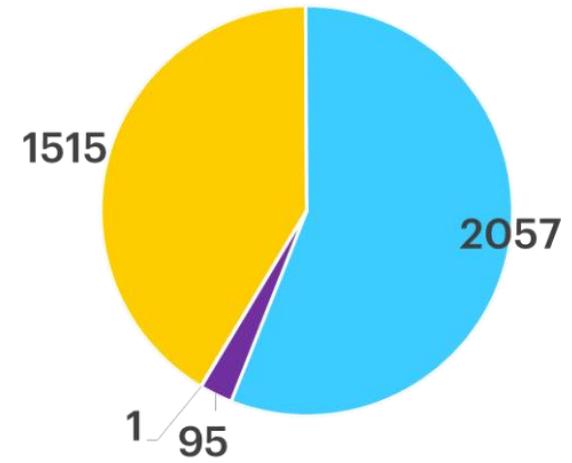
**Ladezonen**

- Nutzung für Lieferverkehr und zum Be- und Entladen

# \_Parkregelung Alternative



- Behinderteparken
- Temp. gebührenpflichtig
- Bewohnerparken, temp. gebührenpflichtig (Misch- bzw. Wechselprinzip)



Motorradstellplatz

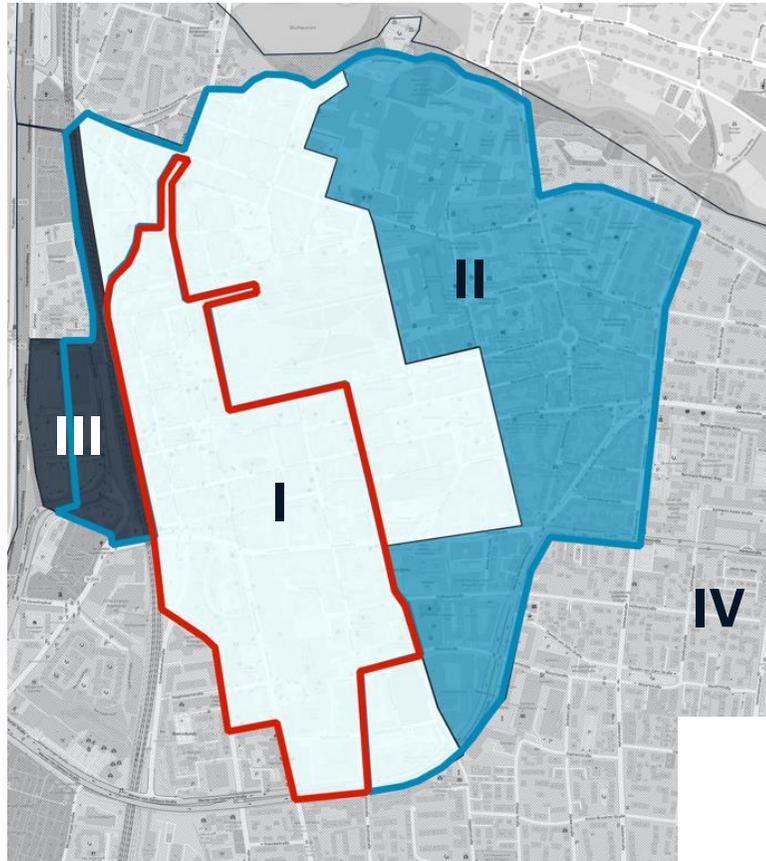
## **Ziele für Parkraumkonzept**

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

## \_Gewünschte Nutzungen



# \_Tarifzonen und Tarifierfassung



## Zone I

**Kurze Parkdauer**  
2,60€ pro Stunde  
Höchstparkdauer vorzugsweise 1h max. 2h

## Zone II

**Gemischte Parkdauern**  
2,00€ pro Stunde  
Ohne Höchstparkdauer

## Zone III

**Dauerparker**  
1€ pro Stunde  
Tagesticket 5€

## Zone IV

Restliches Stadtgebiet

### Aktuell

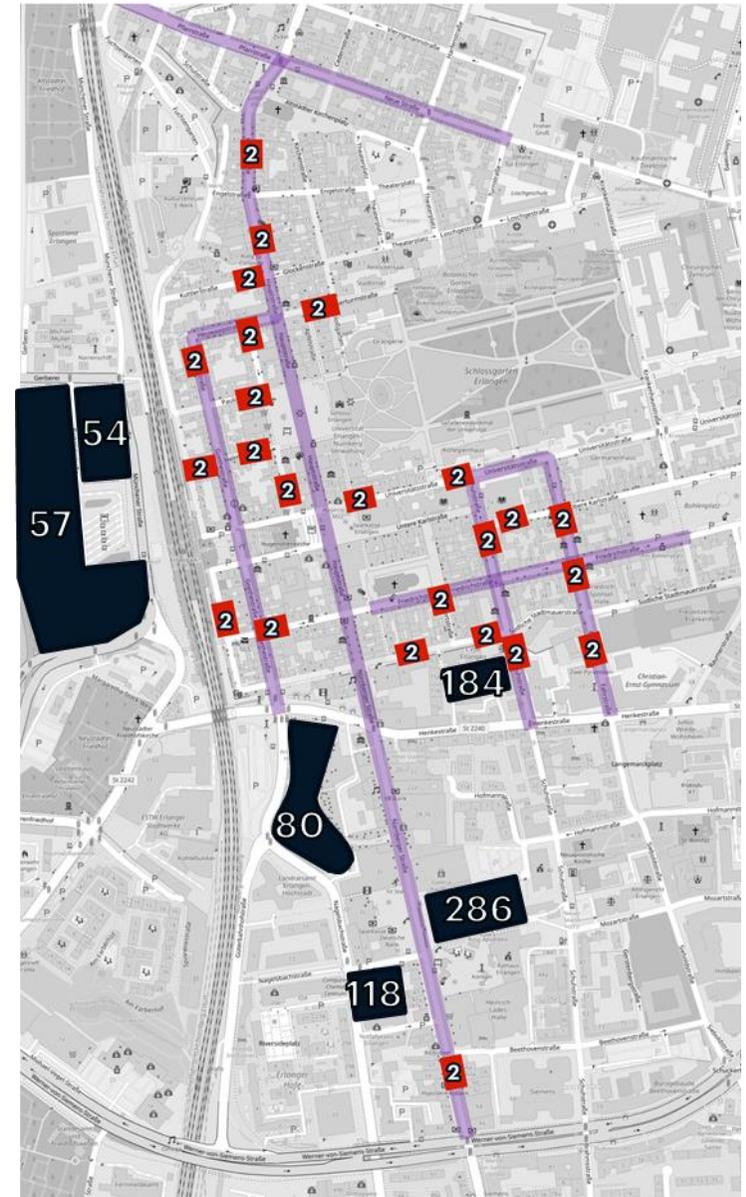
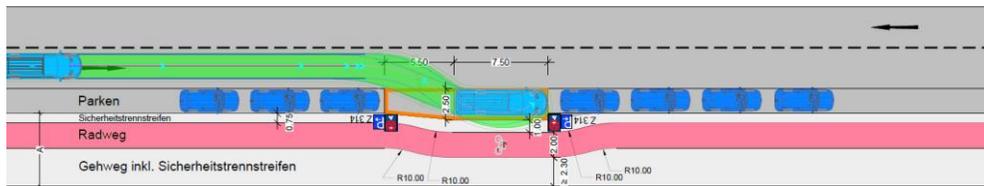
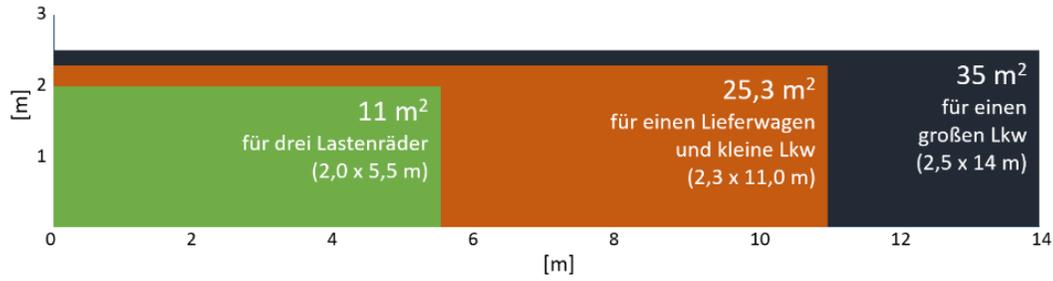
— Tarifzone 1 (1,50€ pro Stunde)

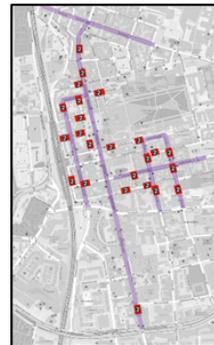
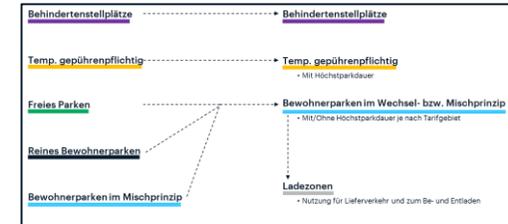
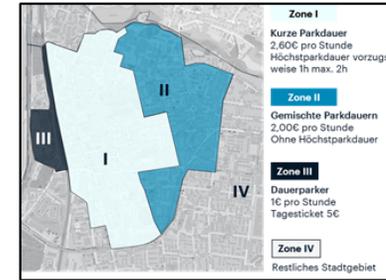
— Tarifzone 2 (1,20 € pro Stunde)

## **Ziele für Parkraumkonzept**

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

# \_Ladezonen

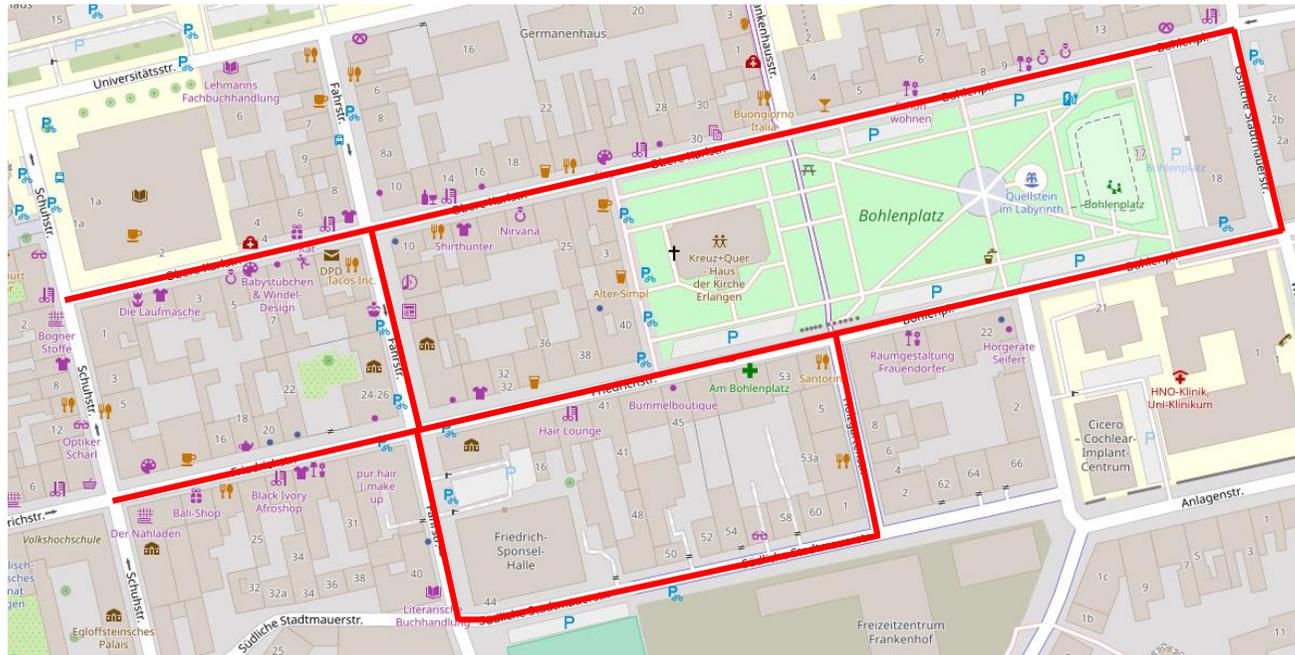




# Pilotprojekt

Parkraumkonzept Innenstadt  
Erlangen

# \_Räumlicher Umgriff



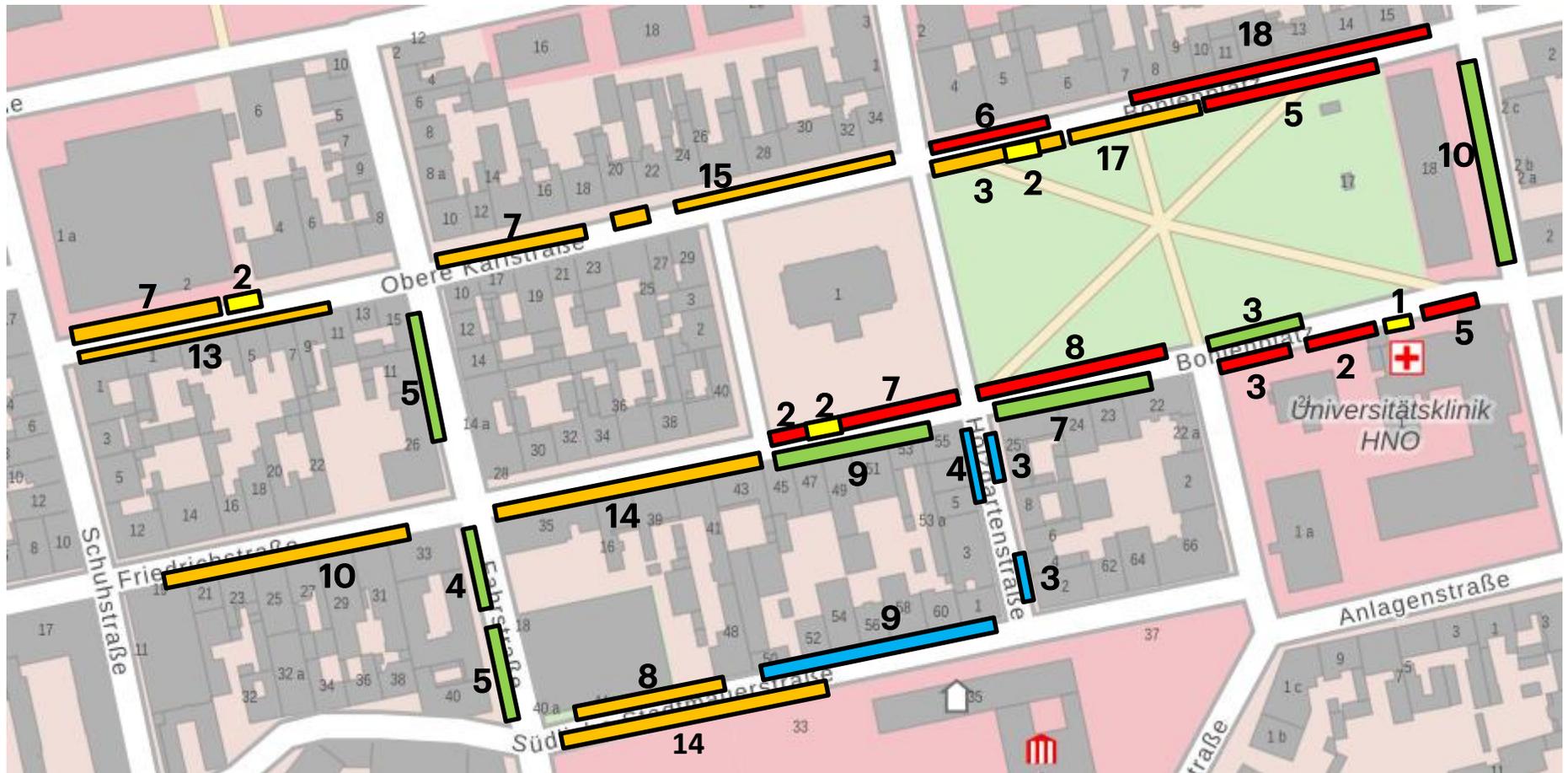
- Obere Karlstr./Bohlenplatz/Östl. Stadtmauerstr./Friedrichstr./Fahrstr./Holzgartenstr./Südl. Stadtmauerstr.
- Im Testgebiet sind alle aktuell wesentlichen Parkregelungen vorhanden  
→ Realistisches Testszenario

# \_Zeitlicher Ablauf

Zeitplan Pilotprojekt Parkraumkonzept Innenstadt					
Aufgabe	2022				
	KW	KW	KW	KW	KW
	21	...	...	...	40
Forum Mobilität - Parkraumkonzept	23.5.				
Konkretisierung/Abstimmung Pilotprojekt					
UVPA-Beschluss			Juni/Juli		
Detailplanung Pilotprojekt					
Start Umsetzung Pilotprojekt					Oktober

- Nach UVPA-Beschluss zum Parkraumkonzept (Juni/Juli) sollen die detaillierten Planungen des Pilotprojekts starten
- Umsetzung Q4/2022-Q1/2023

# \_Aktuelle Parkregelungen



 = Bewohner frei, temporär gebührenpflichtig (Mischparken)

 = temporär gebührenpflichtig

 = nur Bewohner

 = freies Parken

 = Behindertenstellplätze

## Vorschlag IHK

1. Entfall des Anwohner-Dauerparkens während des Tages (8-18 Uhr), dafür:
2. Einführung Wechselprinzip
  - Flächendeckende Einführung gebührenpflichtiges Kurzzeitparken (8-18 Uhr, max. 1 Std.), auch gültig für Anwohner mit Bewohnerparkausweis, mind. 50 % der Stellplätze bzw. 3 Stellplätze pro 4 Betriebe
3. Exklusives Bewohnerparken wird zu „Anliegerparken“ (max. 24 Std., für Gewerbe + Anwohner, max. 50 % der Stellplätze)

### Anzahl Stellplätze

Exklusives Bewohnerparken	Freies Parken	Bewohnerparken im Mischprinzip	Temporär gebührenpflichtig	Gesamtanzahl
43	19	108	56	226

Anliegerparken	Freies Parken	Bewohnerparken im Mischprinzip	Temporär gebührenpflichtig	Bewohnerparken im Wechselprinzip	Gesamtanzahl
max. 113	0	0	0	mind. 113	226

- Die Gesamtanzahl der Stellplätze ändert sich zunächst nicht

## Vorschlag IHK

### Kompensationsangebot für Anwohner:

- Bewohnerparkausweis in Verbindung mit gestellter Parkscheibe gilt kostenfrei wie bezahlter Parkschein (bei Wechselprinzip)
  - Anwohner können Parkplatz West mit Ausweis unbefristet nutzen und den Klinikbus zur Erreichung kostenfrei nutzen
  - Anwohner aus den betroffenen Adressen erhalten ein vergünstigtes Angebot für Parkhaus-Dauerparkplätze
- Zum Vorschlag der IHK gibt es seitens der Straßenverkehrsbehörde die Auffassung, dass insbesondere die Einführung des „Wechselprinzips“ und des „Anliegerparkens“ in dieser Form rechtlich nicht zulässig ist

# Vorschlag PB Consult

## Vorschlag Gutachter:

Temporär gebührenpflichtige Parkstände bleiben. Freie Stellplätze, alle Arten Bewohnerparken werden zu Bewohnerparken im Misch- bzw. Wechselprinzip (Umwandlung von exklusivem Bewohnerparken, freiem Parken)

## Anzahl Stellplätze

Vorher:

Exklusives Bewohnerparken	Freies Parken	Bewohnerparken im Misch- bzw. Wechselprinzip	Temporär gebührenpflichtig	Gesamtanzahl
43	19	108	56	226

Nachher:

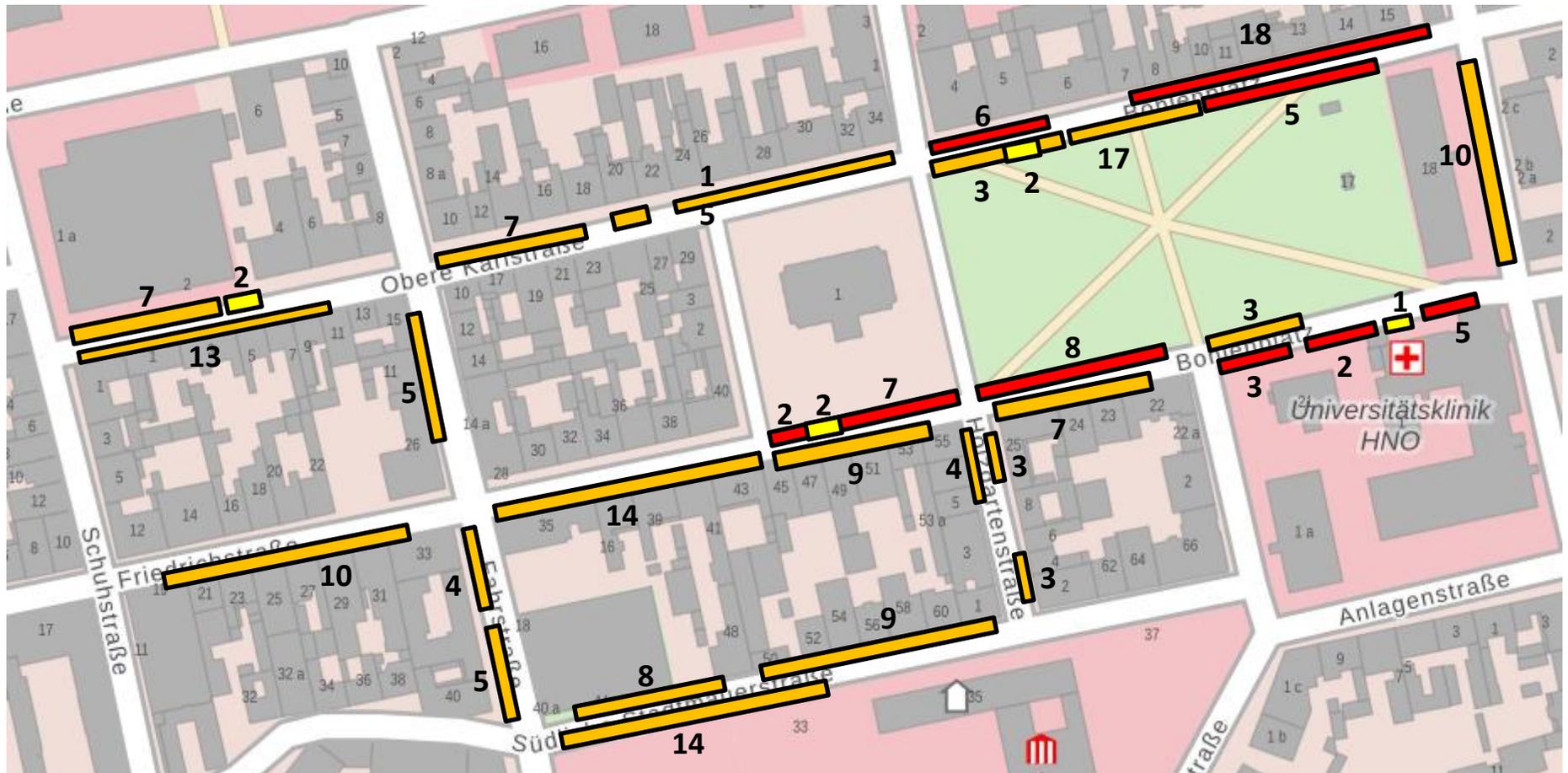
Exklusives Bewohnerparken	Freies Parken	Bewohnerparken im Misch- bzw. Wechselprinzip	Temporär gebührenpflichtig	Gesamtanzahl
0	0	170	56	226

- Die Gesamtanzahl der Stellplätze ändert sich zunächst nicht

Einbindung Parkhausbetreiber?

- Gespräche laufen bereits, weitere werden in Kürze aufgenommen
- Ziel: Anwohner im Bereich des Pilotprojekts erhalten ein vergünstigtes Angebot für Parkhaus-Dauerparkplätze

# \_Vorschlag PB Consult



 = Bewohner (Misch-/Wechselprinzip)

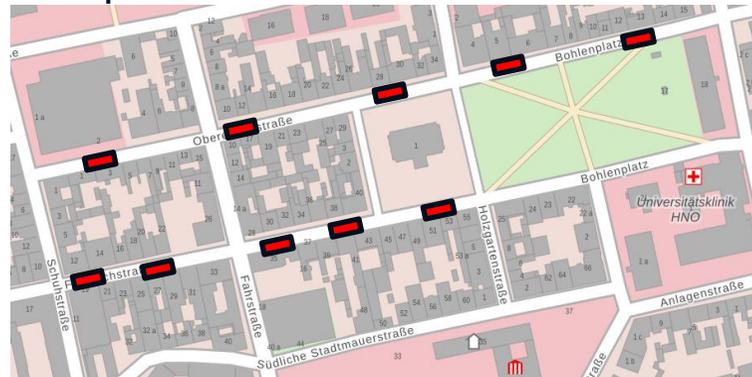
 = temporär gebührenpflichtig

 = Behindertenstellplätze

## Einführung Ladezonen

- Zusätzliche Bereitstellung neuer Ladezonen (gewerblich + privat nutzbar)
  - Ladezonen werden zeitlich begrenzt, z. B. 8-18 Uhr, sonst Anwohnerparken
  - Festlegung von Standort und Anzahl der Ladezonen durch Beteiligung der örtlich ansässigen Einzelhändler/Gastronomie/Anwohner/UKER
- > dazu Veranstaltung mit Vertretern dieser Interessensgruppen im kleinen Format, z.B.
- jeweils zwei Vertreter Anwohner/Einzelhandel/Gastronomie/UKER +Stadtteilbeirat
  - (City-Management)
  - Gutachterbüro
  - 2-3 Mitarbeiter Verwaltung (Mobilitätsplanung Stadt Erlangen)
- Pro Ladezone wird eine Fläche von 2 Stellplätzen benötigt

Beispiel:



## **\_Nächste Schritte**

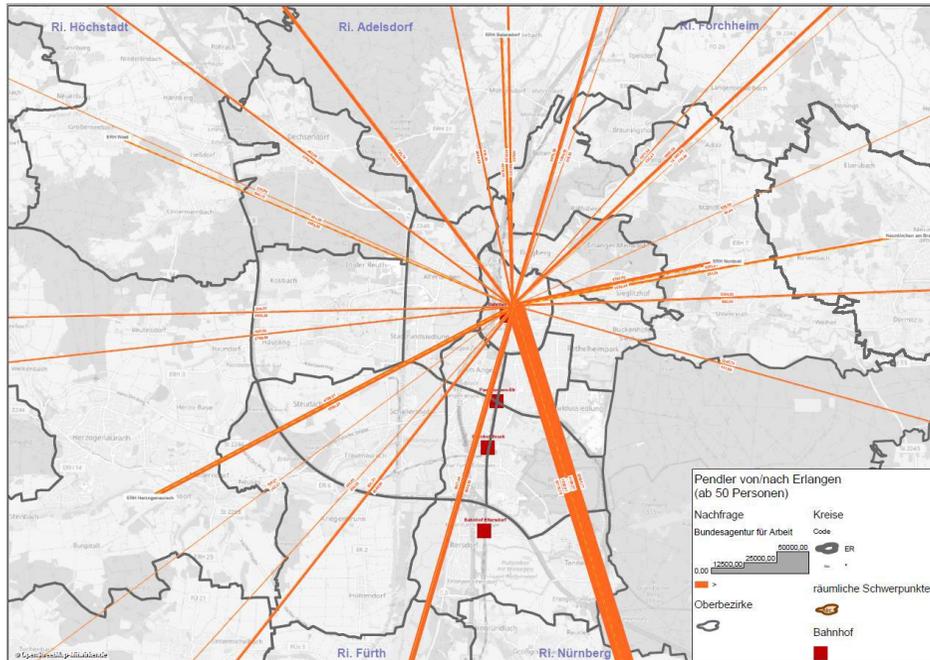
- Konzept für Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit/Evaluation zur Umsetzung Pilotprojekt wird erarbeitet
- Beteiligung von betroffenen Anwohner\*innen, Stadtteilbeirat, ansässigem Einzelhandel, UKER mithilfe geeigneter Beteiligungsformate (Hinweise, Anregungen der Öffentlichkeit sind erwünscht und sollen bei der Umsetzung des Pilotprojektes möglichst einbezogen werden)

# \_Ausblick Forum Mobilität Juli – Fortschreibung des Nahverkehrsplans

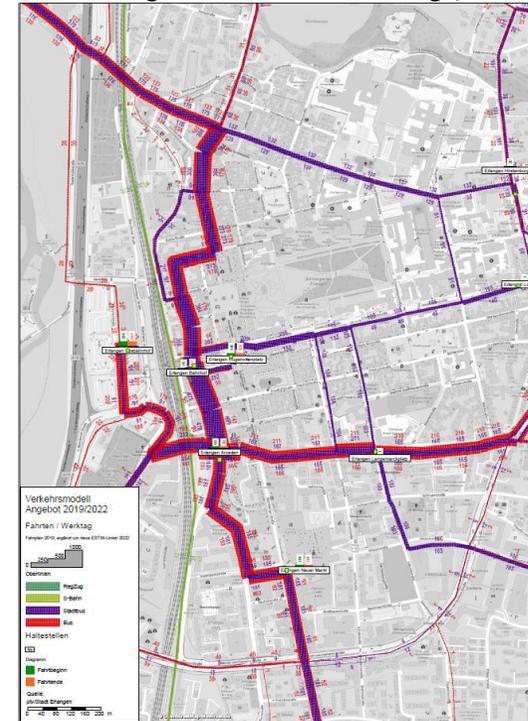
## Inhalte für das Forum Mobilität im Juli (KW 29/30)

- Analyse des vorhandenen ÖPNV-Angebotes anhand vorliegender Daten und des Verkehrsmodells
- Vorstellung wesentlicher Erkenntnisse und Ergebnisse und Folgerungen für die Planung

Ausschnitt Pendlerverflechtungen



Fahrtenangebot an einem Werktag (Verkehrsmodell)



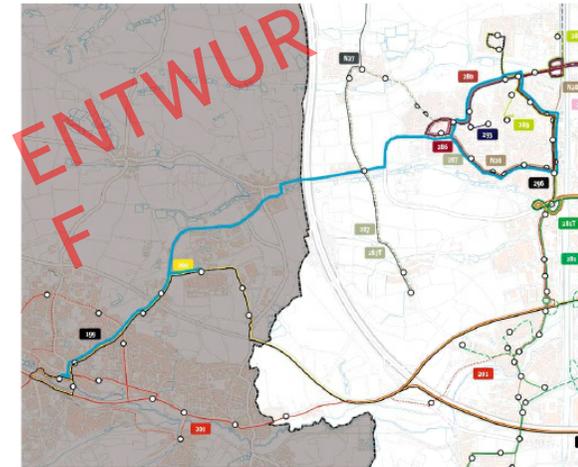
Darstellungen: plan:mobil, MTG Verkehrsplanung: Verkehrsmodell Stadt Erlangen

## Inhalte für das Forum Mobilität im Juli (KW 29/30)

- Aktueller Bearbeitungsstand
- Vorstellung und Diskussion von Maßnahmensteckbriefen und Konzepten

### Beispiel eines Maßnahmensteckbriefes

Expressbus Büchenbach - Herzogenaurach				
<b>Hintergrund</b>	▪	Aktuell keine direkte Busverbindung zwischen Büchenbach und Herzogenaurach		
	▪	Mit Umstieg über Busbahnhof / Hbf. oder Äußere Bruckerstraße mit Fahrzeit von 45 Minuten		
<b>Planungsansatz</b>	▪	Nachfragepotenziale für Direktverbindung vorhanden, Büchenbach – Herzogenaurach (pro Tag ca. 1.300)		
	▪	Einrichtung einer neuen Expressbus-Verbindung zwischen Büchenbach über Häusling, Haundorf, HerzoBase nach Herzogenaurach		
	▪	Linienweg: Lindnerstraße – Odenwaldallee – Steigerwaldallee – Markt – Lindnerstraße – Haundorf Ost – Herzo Base – PUMA Way – Kärntnerstraße		
	▪	Fahrzeit rund 25 Minuten		
<b>Bedienungsangebot</b>	▪	Anschlussbildung:		
	▪	ER-Lindnerstraße in Richtung Zentrum und Paul-Gossen-Straße		
	▪	HZA-Kärntner Str.: Stadtbus		
<b>Verkehrliche Bewertung</b>	Mo - Fr	Sa	So + Fei	
	T30	/	/	
<b>Wirtschaftliche Bewertung</b>	▪	Sinnvolle Expressbusverbindung mit Ausrichtung auf Pendelnde		
<b>Anmerkungen / Offene Fragen</b>	▪	Attraktivierung des ÖPNV durch Reisezeitverkürzung		
<b>Empfehlung zum weiteren Umgang</b>	▪	xx Fahrplankilometer / Jahr		
	▪	Ausrichtung auf Mo-Fr oder weiteres Fahrtenangebot		
	▪	Gefäßgröße		
	▪	In der weiteren Bearbeitung weiterverfolgen		



Vielen Dank für **Ihre**  
**Aufmerksamkeit**

PB Consult   Rothenburger Str. 5   90443 Nürnberg   [www.pbconsult.de](http://www.pbconsult.de)