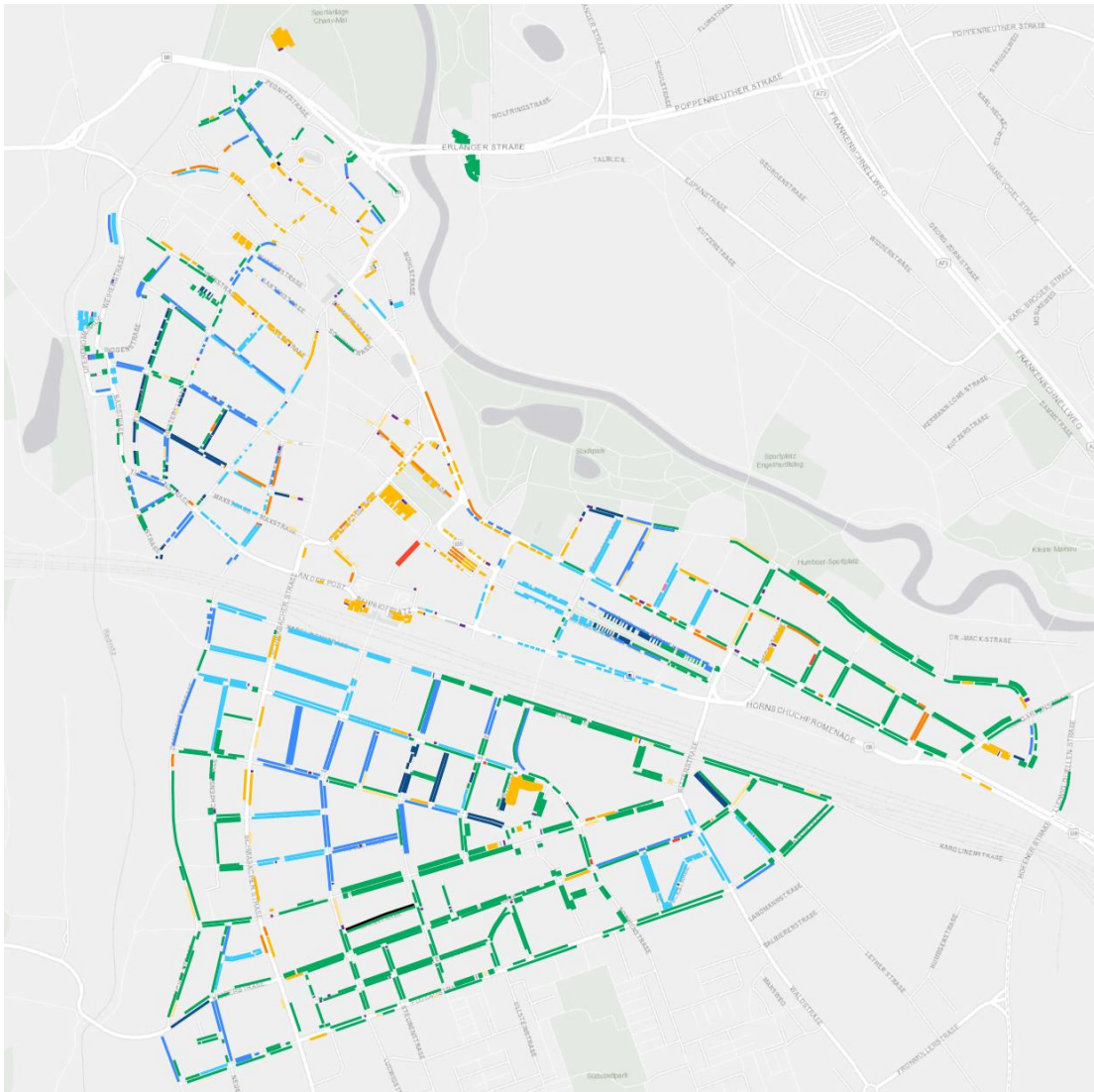


Parkraumkonzept Stadt Fürth

2714-4395-A/La

Datum: 07.11.22



Auftraggeber

Stadt Fürth
Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehrsplanung
Hirschenstraße 2
90762 Fürth

Auftragnehmer

PB Consult GmbH
Rothenburger Straße 5
904443 Nürnberg

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

Weitergabe an Dritte

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

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

1.	Aufgabenstellung	4
2.	ParkRaum – wertvolle Ressource.....	5
3.	Parkraumerhebung	8
3.1.	Vorbereitung	8
3.2.	Durchführung der Erhebung	11
3.3.	Methodik Auswertung der Erhebung	11
3.4.	Ergebnisse der Erhebung.....	12
4.	Parkraumkonzept.....	22
4.1.	Empfehlung Bewirtschaftungsarten	22
4.2.	Empfehlung Tarifzonen	25
4.3.	Empfehlung Tarifierung.....	29
4.4.	Empfehlung Ladezonen	30
4.5.	Weitere Handlungsempfehlungen	32
5.	Fazit	35
6.	Verzeichnisse	37

1. Aufgabenstellung

Die Stadt Fürth (Bayern) plant, im Zuge der Aufstellung eines Verkehrsentwicklungsplans (VEP), eine umfangreiche Parkraumanalyse und eine anschließende Erarbeitung eines Parkraumkonzeptes durchführen zu lassen, welches eine Schlüsselfunktion in der Steuerung der innerstädtischen Verkehrsflüsse einnehmen soll. Das starke Bevölkerungswachstum in den vergangenen Jahren, auf eine Einwohnerzahl von derzeit ca. 130.000 Personen, sowie der historisch gewachsene Stadtkern mit engen Straßenräumen führen immer wieder zu hohem Parkdruck sowie Falschparkern. Zudem hat die Feuerwehr vor allem im Bereich der Innenstadt immer wieder Probleme durch regelwidriges Parken im Kurvenbereich zu den Einsatzbereichen zu kommen. Durch eine Bestandsanalyse sollen alle Parkplätze im öffentlichen Straßenraum aufgenommen werden. Anschließend soll die Auslastung, die Bewegungshäufigkeit sowie die einzelnen Nutzergruppen ermittelt werden. Die in Bearbeitung befindlichen Ziele des VEPs sollen in die zu erarbeitenden Maßnahmenvorschläge einfließen.

Übergeordnetes Ziel der Untersuchung ist die Ausarbeitung eines in Zonen gegliederten und klar strukturierten Parkraumkonzeptes.

Die Zielstellungen der Parkraumuntersuchung sind im Einzelnen:

- Räumliche und zeitlich differenzierte Ermittlung der Anzahl und Auslastung der Parkplätze in der Innenstadt
- Bestimmung der Anteile der verschiedenen Nutzergruppen (Kurzzeitparker, Langzeit-/Dauerparker)
- Empfehlung von Maßnahmen zur Reduktion des Parkdrucks bei gleichzeitiger Verringerung der öffentlichen Parkplätze im Straßenraum, vor allem in der Innenstadt – ggf. mit verschiedenen Szenarien.

2. ParkRaum – wertvolle Ressource

Parkraum ist öffentlicher Raum – also ein Raum, der jeder Person gleich zur Verfügung stehen sollte. Höhere Parkgebühren machen eine Dauerbelegung eines Parkstandes im öffentlichen Straßenraum unattraktiv und erhöhen dadurch die Chance, einen Parkstand zu finden. Hierdurch werden weniger Parkstände im öffentlichen Straßenraum benötigt sowie der Parksuchverkehr reduziert. Vergleicht man den Platzverbrauch der unterschiedlichen Verkehrsmittel (vgl. Abbildung 1) wird deutlich, dass ein Abbau von Parkständen ein großes Flächenpotential besitzt. Ein Fahrzeug verbraucht im Stillstand mehr Fläche pro Person als die meisten anderen Verkehrsmittel während der Fahrt:

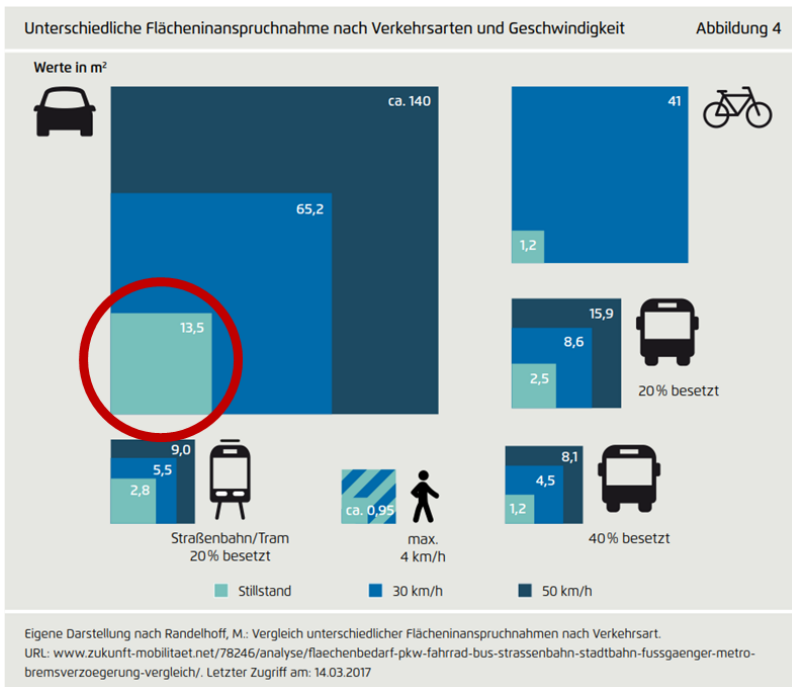


Abbildung 1: Flächenverbrauch Verkehrsmittel pro Person (Quelle: agoraverkehrswende.de)

Die Grafik zeigt deutlich: Pro Person ist der Flächenverbrauch eines Pkw mit Abstand am höchsten. Zusätzlich zu dem hohen Flächenverbrauch des ruhenden und fließenden Pkw-Verkehrs steigt die Anzahl an in Fürth zugelassenen Pkw kontinuierlich an. Dies liegt sowohl am Bevölkerungszuwachs der Stadt als auch an der steigenden Pkw-Besitz-Quote:

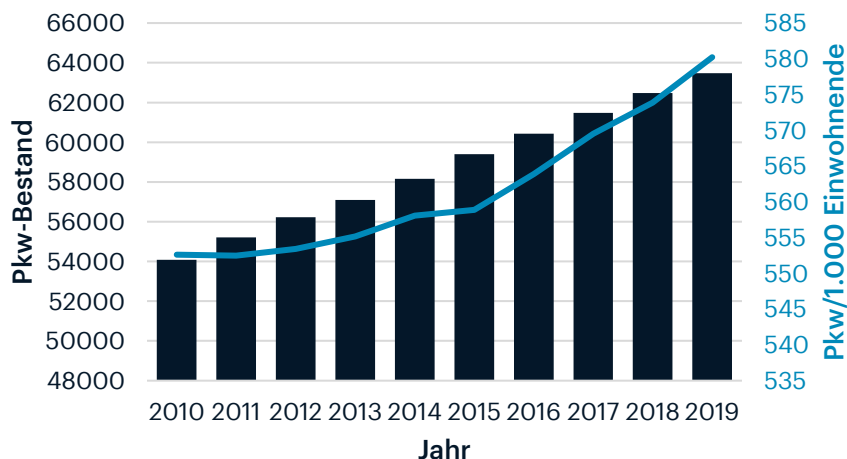


Abbildung 2: Entwicklung Pkw-Zulassungen und PKW/1000 Einwohner in Fürth (Quelle: Amt für Stadtfor-schung und Statistik für Nürnberg und Fürth)

Durchschnittlich steigt der Pkw-Bestand der Stadt Fürth um 1.245 Fahrzeuge pro Jahr. Bei einer durchschnittlichen Parkplatzgröße von 13,5 m² pro Stellplatz ergibt sich hieraus eine Fläche von knapp 17.000 m² pro Jahr:

$$\varnothing +1.245 \text{ Fahrzeuge pro Jahr} * 13,5 \text{ m}^2 \text{ pro Stellplatz} = 16.820 \text{ m}^2 \text{ pro Jahr}$$

Dies entspricht einer zusätzlichen Fläche von 2,3 Fußballfeldern pro Jahr (Abbildung 3).



Abbildung 3: Flächenverbrauch zusätzliche Fahrzeuge pro Jahr im Pkw-Bestand Fürth als Fußballfelder

Dieser öffentliche Raum steht jeder Person in gleichem Maße zur Verfügung – trotzdem besteht eine große Ungleichheit bei der Bepreisung dieser Fläche:

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

- Parkausweise für Bewohnende: 30,50 € pro Jahr (ca. 0,08 € pro Tag)

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

- Ein Marktstand in der Größe eines Parkstandes kostet in Fürth zwischen 43,20 € und 243 € am Tag¹

Die Kosten zur Nutzung öffentlicher Fläche sind in Fürth also je nach Nutzung bei gleichem Flächenverbrauch sehr unterschiedlich. Eine Parkraumbewirtschaftung soll prinzipiell helfen, das knappe Gut öffentliche Fläche gleichberechtigt zu verteilen und durch Mehrfachnutzung den vorhandenen Parkraum effektiver zu verwenden. Zusätzlich kann mit einer Parkraumbewirtschaftung der fließende Verkehr effektiv gelenkt werden.

¹ https://fuerther-markt.de/wp-content/uploads/2020/06/20190705_FM_Gebuehrensatzung.pdf

National und vor allem international wird diese Methode bereits erfolgreich angewendet, was sich in deutlich höheren Parkgebühren sowohl für das Kurzzeitparken, als auch für das Bewohnerparken auf Parkständen im öffentlichen Straßenraum widerspiegelt.²

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

Die Höchstgebühr für das Kurzparken finden sich in der:

Zuständigkeitsverordnung (ZustV) §10:

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

Bayern ist das einzige Land mit einer solchen Höchstgrenze.

Im ersten Quartal 2022 (vgl. SpA/0986/2022) hat die Stadt Fürth eine Erhöhung der Parkgebühren beschlossen. Die Parkgebühren betragen nach Anpassung der Parkgebührverordnung der Stadt Fürth 1,00 Euro (vorher 0,75 Euro) je angefangene halbe Stunde im Innenstadtbereich (roter Bereich in Abbildung 4), in der Jakob-Henle-Straße, zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Wendekurve sowie in der Nottelbergstraße im übrigen Stadtgebiet betragen die Parkgebühren 0,75 € (vorher 0,50 €) je angefangene halbe Stunde.

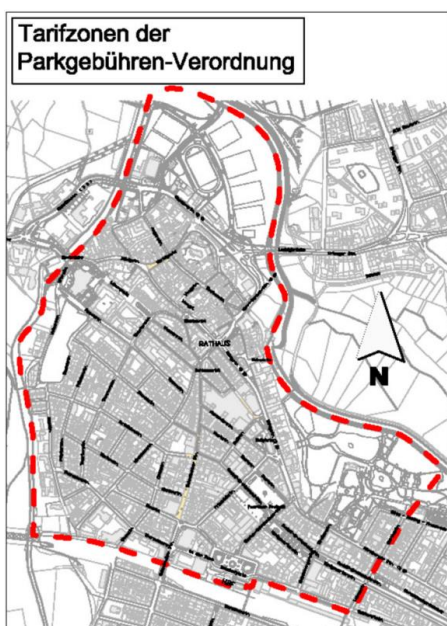


Abbildung 4: Innenstadtbereich (rot)

² <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/entwicklung/ausweitung/wirkung-anhebung-parkgebuehr.html>

3. Parkraumerhebung

Als Erhebungsart für die Parkraumuntersuchung wird eine Kennzeichenerfassung gewählt. Aus Datenschutzgründen wird dabei das Kfz-Kennzeichen ohne die Ortskennung dokumentiert. Diese Form der Erhebung ermöglicht neben der Auslastung auch die Erfassung der Parkdauer je Stellplatz. Auf Basis definierter Zeitprofile können die Parker zusätzlich in verschiedene Nutzerkategorien eingeteilt werden.

3.1. Vorbereitung

Bei der Wahl der Erhebungstage wird ein üblicher Werktag und ein Samstag außerhalb der Ferienzeit gewählt:

Samstag	24.10.2020	07:00 Uhr - 20:00 Uhr	2-Stundentakt
Dienstag	27.10.2020	05:00 Uhr - 21:00 Uhr	Stundentakt
Mittwoch	28.10.2020	05:00 Uhr - 21:00 Uhr	Stundentakt
Donnerstag	29.10.2020	05:00 Uhr - 21:00 Uhr	Stundentakt

Am Samstag fand nur eine Erhebung des Innenstadtbereiches statt.

An den Erhebungstagen fanden keine außergewöhnlichen Veranstaltungen statt, die das Parkverhalten maßgeblich beeinflussen können. Die Erhebung fand während der Corona-Pandemie statt. Während der Erhebung gab es jedoch keinen Lockdown:

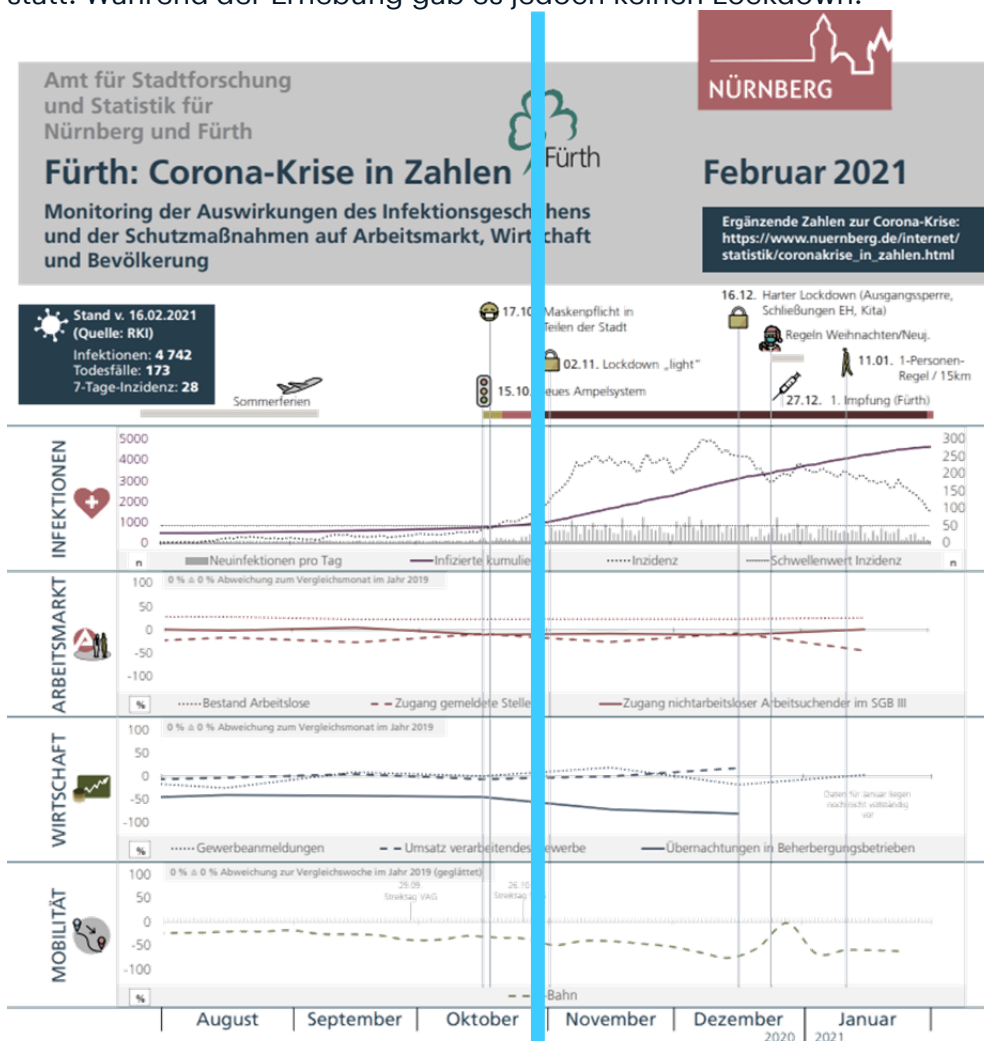
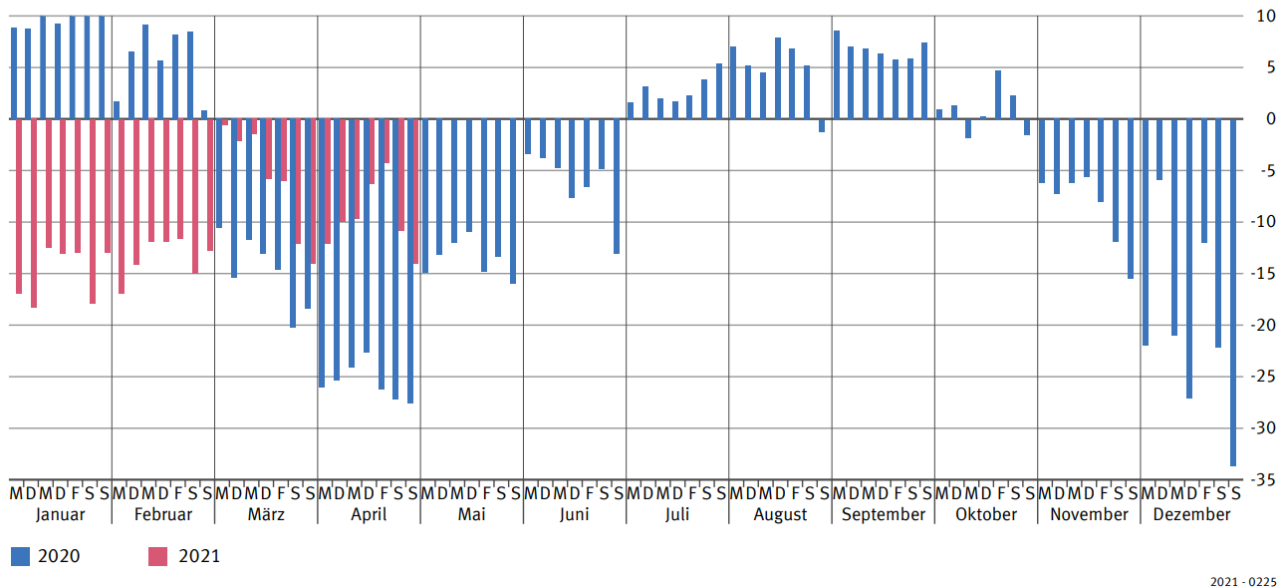


Abbildung 5: Corona-Krise in Zahlen (Quelle: Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth)

Laut dem Statistischen Bundesamt (Destatis) waren die Mobilitätsveränderungen im Oktober 2020 im Vergleich zu 2019 am geringsten:

Grafik 2

Mobilitätsveränderungen gegenüber 2019 nach Wochentagen und Monaten
in %



2021 - 0225

Abbildung 6: Mobilitätsveränderungen³ (quelle: Destatis 2021)

Auch der Anteil des MIV an den Wegen hat sich während Corona nicht verändert, die Veränderungen waren v.a. im ÖPNV spürbar:

VERKEHRSMITTELWAHL

STADTPROFIL

Nürnberg



Abbildung 7: Verkehrsmittelwahl Nürnberg (Quelle: VAG)⁴

³ https://www.destatis.de/DE/Methoden/WISTA-Wirtschaft-und-Statistik/2021/03/mobilitaet-corona-pandemie-032021.pdf;jsessionid=6DD2E401A797D8CE22DF6502E6D3B096.live731?__blob=publicationFile

⁴ <https://www.vag.de/ihre-vag/publikationen/mobilitaetsfakten>

Aufbauend auf den Unterlagen (Lagepläne) der Stadt Fürth findet eine ausführliche Bestandsaufnahme der vorhandenen Parkstände vor Ort statt. Bei der Aufnahme der Parkstände können sehr viele verschiedene Bewirtschaftungsarten und Begrenzungszeiträumen festgestellt werden:

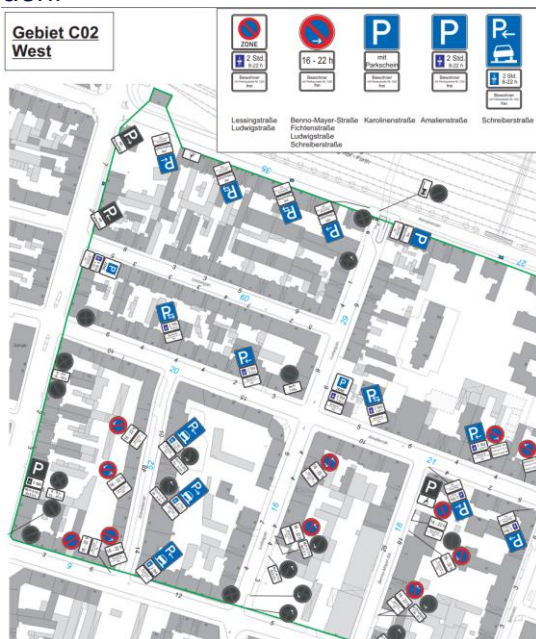


Abbildung 8: Beispiel Beschilderung in Fürth

Dies führt zu einer unübersichtlichen Anzahl an unterschiedlichen Beschilderungen - Eine Vereinfachung der Beschilderung ist in jedem Fall anzustreben („Vermeidung Schilder-Wald“). Sämtliche Informationen zu den Parkständen werden in einer Karte georeferenziert (vgl. Abbildung 2). Die Parkstände der Hornschuchpromenade werden aus der damaligen Erhebung übernommen (Februar 2019).

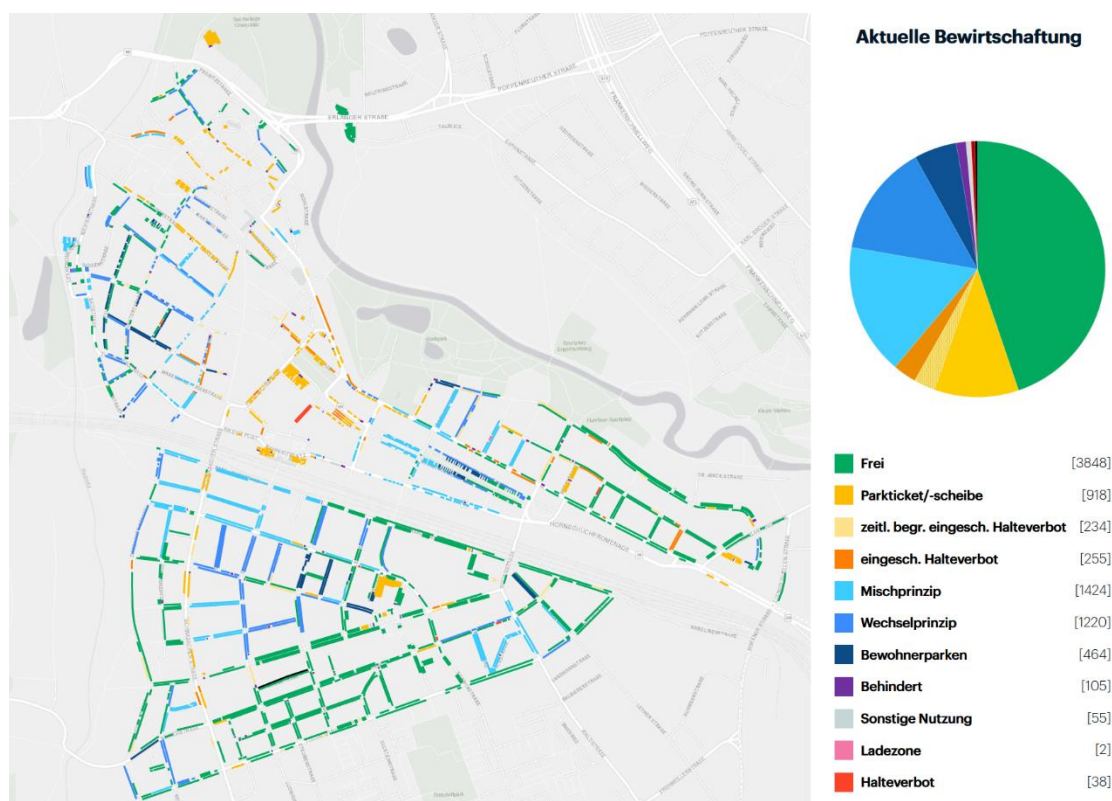


Abbildung 9: Ergebnis Bestandsaufnahme

Mithilfe dieser Grundlagen wird der Untersuchungsbereich in diverse Teilgebiete aufgegliedert. In jedem Teilbereich wird eine Route zur möglichst effizienten Dokumentation der Stellplatzsituation festgelegt. Nach Abschluss der Planung werden, speziell für die Untersuchung im Erhebungsgebiet, Erhebende von PB Consult für die Parkraumerhebung geschult.

3.2. Durchführung der Erhebung

Die Parkraumerhebungen finden aufgrund ihrer Länge in zwei Schichten statt:

Schicht 1: 05:00 - 14:00 Uhr (Samstag: 07:00 – 14:00 Uhr)

Schicht 2: 13:00 - 22:00 Uhr (Samstag: 13:00 – 20:00 Uhr)

Die Überschneidung der Schichten dient der Fehlerreduktion, da hierdurch eine gemeinsame Begehung der Route ermöglicht wird. Somit kann die identische Aufnahme der Parkplätze schichtübergreifend gewährleistet werden. Pro Schicht werden die Erhebenden von einer Projekt ingenieurin oder einem Projekt ingenieur begleitet, kontrolliert und unterstützt.

Die Erhebenden notieren dabei die Anzahl der freien Parkstände, die Kennzeichen der parkenden Fahrzeuge, potentielle Falschparker sowie das Vorhandensein von Bewohnerparkausweisen. Die Ergebnisse werden anschließend digitalisiert und zur Auswertung aufbereitet.

3.3. Methodik Auswertung der Erhebung

Für die Auswertung werden die digitalisierten Ergebnisse in die georeferenzierte Karte übertragen. Mithilfe der übersichtlichen Darstellung der Erhebungsergebnisse ist es anschließend möglich, das Parkverhalten zu bewerten.

Indikator zum Nachweis eines Parkstanddefizites ist das Vorkommen von Falschparkern (Parken in zweiter Reihe, im Halteverbot, etc.) sowie eine erhöhte Parkraumauslastung. Diese liegt laut „Empfehlungen für Verkehrserhebungen“ (EVE; Forschungsgesellschaft für Straßen- Verkehrswesen FGSV)) vor, wenn mehr als 80 % der Parkstände belegt sind:

Auslastung	Parkdruck
> 90%	Sehr hoch
80 - 90 %	Hoch
70 - 80 %	Mittel
60 - 70 %	Gering
< 60 %	Kein Parkdruck

Tabelle 1: Parkdruck nach EVE

Die Parkdauern werden ebenfalls nach den „Empfehlungen für Verkehrserhebungen“ kategorisiert, wobei aufgrund des 60-minütigen Erhebungsintervalls keine Ausweisung von „Ultra-Kurzparker“ möglich ist:

Art	Parkdauer
„Ultra-Kurzparker“	bis 30 Minuten
Kurzzeitparker	bis 3 Stunden
Mittelzeitparker	3 bis 6 Stunden
Langzeitparker	6 bis 10 Stunden
Dauerparker	über 10 Stunden

Tabelle 2: Parkdauern nach EVE

Durch die Aufnahme der Bewohnerparkausweise können die Bewohnende gesondert ausgewiesen werden. Als ergänzende Information wird den Fahrzeugen anhand der Parkdauern bestimmte Parkzwecke zugewiesen.

Die Einteilung in Parkzwecke erfolgt ausschließlich anhand des Parkprofils (Parkdauer, Uhrzeit), die Bewohnerparkausweise bleiben bei dieser gesonderten Untersuchung unberücksichtigt.

Art	Definition
Dauerparker	Fahrzeug belegt den Parkplatz ununterbrochen
Anwohner	Fahrzeug parkt morgens ab Beginn der Erhebung und/oder bis zum Ende des Erhebungszeitraums
Angestellte/Schüler	Fahrzeug wird bis 10:00 Uhr abgestellt und parkt dort für mindestens 4,5h
Kurzparker	Fahrzeug parkt max. 1h
Allgemein	Restliche Fahrzeuge (z. B. Besucher/Kunden etc.)

Tabelle 3: Einteilung Parkzweck

3.4. Ergebnisse der Erhebung

Da die Einteilung des Parkdrucks nach EVE sehr grob ist, wird eine feinere Abstufung für die Parkraumauslastung gewählt. Falls die Parkstände nicht markiert sind, wird die Anzahl der Parkstände auf Grundlage der EAR (Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs) abgeschätzt. Diese Anzahl stellt die Kapazität der Parkstände dar, wird diese Kapazität überschritten wird eine Auslastung von über 100% (lila) dargestellt. Bei unmarkierten Parkständen kann die Kapazität jedoch auch nur rein rechnerisch und nicht tatsächlich überschritten werden, z.B. wenn sehr kleine Fahrzeuge auf den Parkständen stehen. Die EAR gibt als Durchschnittswert ohne Markierung 5,20 m (inkl. Rangierabstand zwischen den Fahrzeugen) pro Parkstand an. Auf einem 21 m langen Abschnitt können laut EAR vier Fahrzeuge parken. Je nach tatsächlicher Fahrzeuglänge und den tatsächlichen Rangierabständen können auch mehr Fahrzeuge auf den unmarkierten Parkständen parken. (vgl. Abbildung 10)

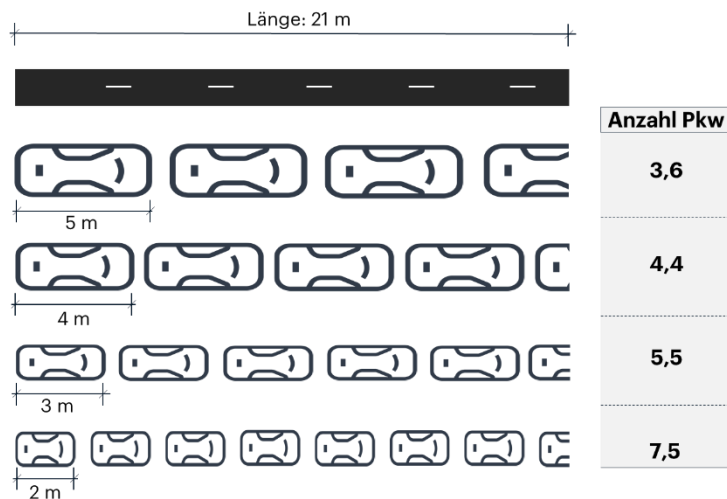


Abbildung 10: Vergleich Fahrzeuglängen

Die Ergebnisse der Erhebung liegen stellplatzscharf vor, für die Auswertung wurde mit der Stadt Fürth abgestimmt, dass die Erhebung zu Clustern zusammengefasst werden sollen. Als Clustering wurden hierbei die DIVAN⁵-Zellen gewählt. Die Auslastung dieser Cluster wurde für jedes Stundenintervall zwischen 05:00 Uhr und 21:00 Uhr erstellt und können dem Anhang entnommen werden. In der folgenden Darstellung sind die wesentlichen Zeitscheiben dargestellt:

⁵ Datenbasis für intermodale Verkehrsuntersuchungen und Auswertungen im Großraum Nürnberg

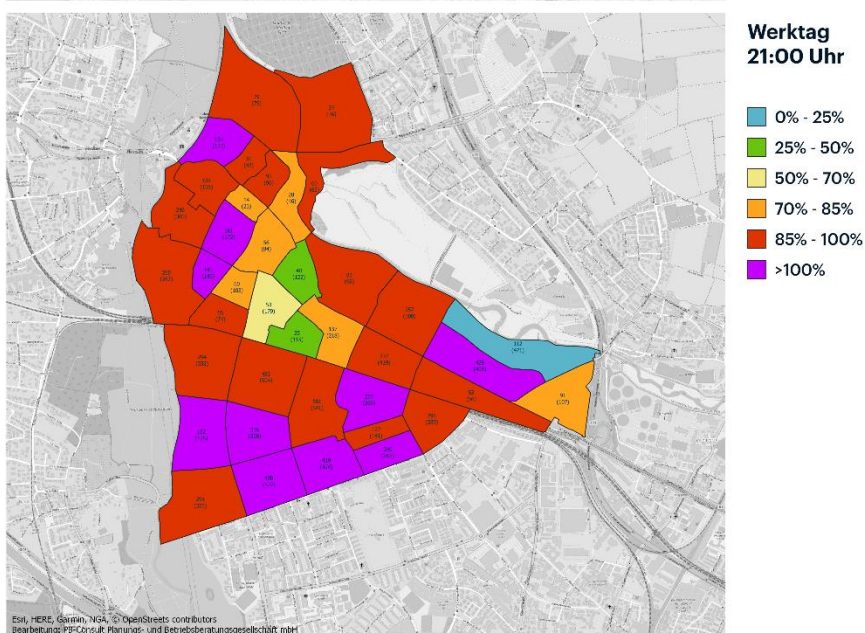
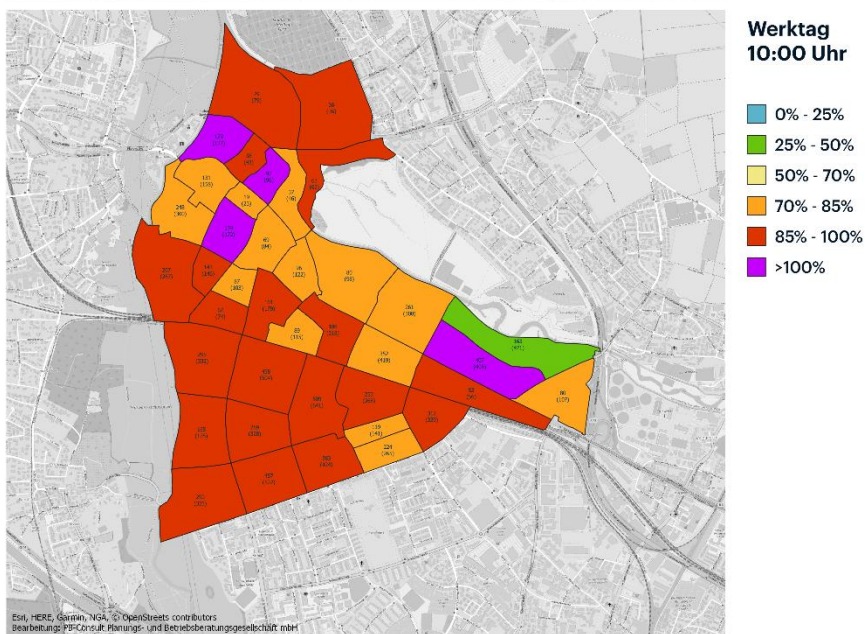
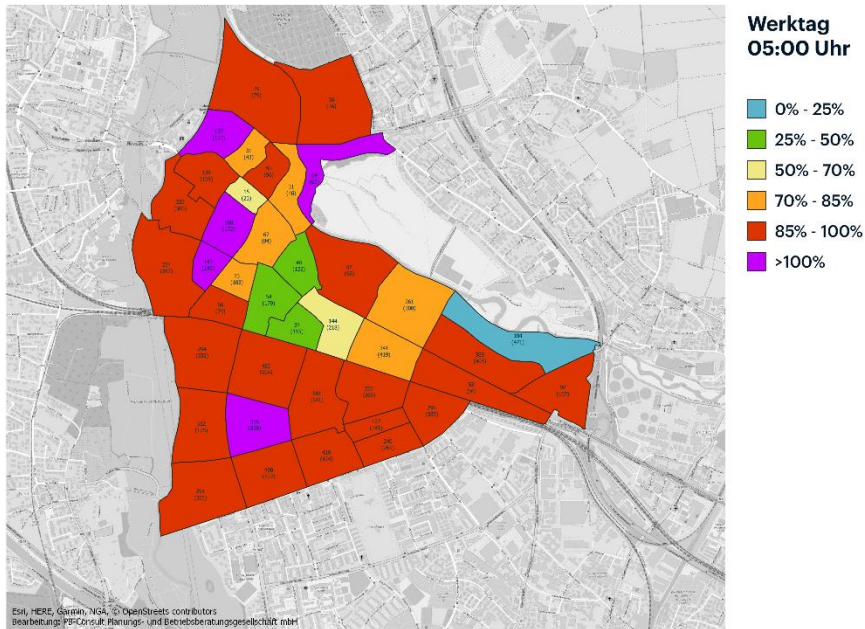


Abbildung 11: Auslastung ausgewählter Uhrzeiten Werktag

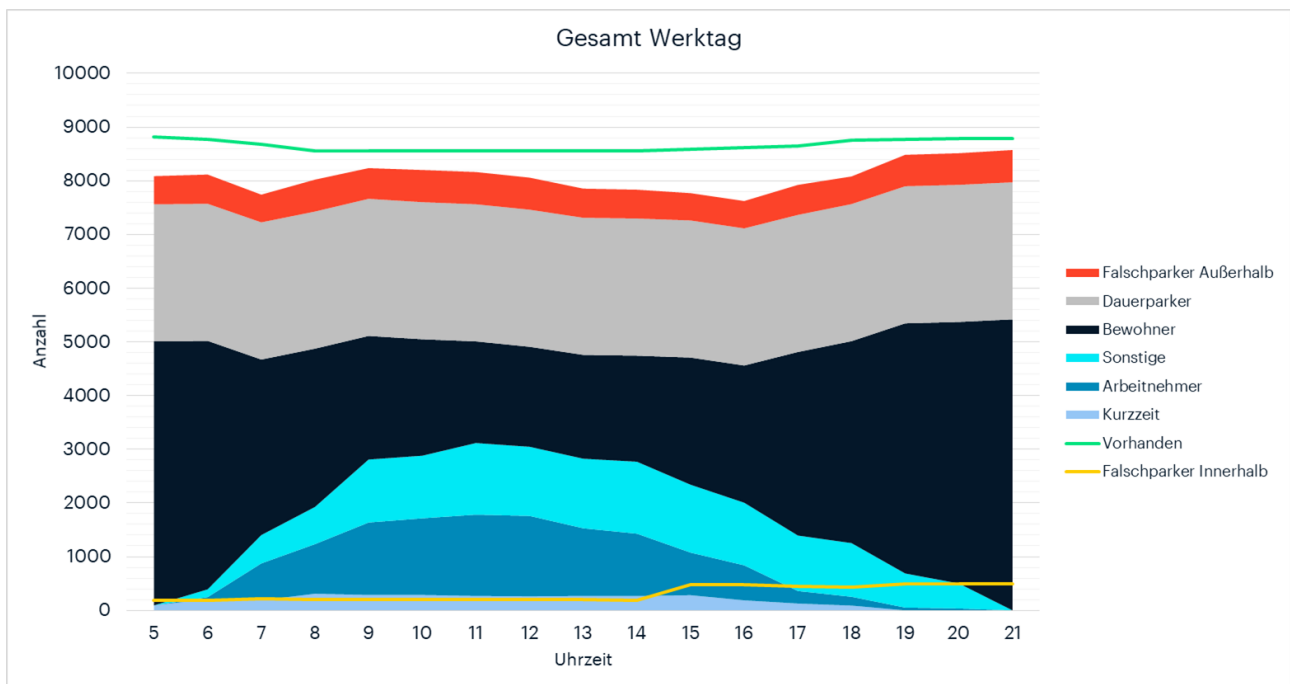


Abbildung 12: Auslastung der Parkstände in Fürth (Werktag)

Abbildung 11 und Abbildung 12 zeigen die hohe, ganztägige Auslastung in Fürth sehr deutlich. In einigen Clustern findet sich auch eine Überbelegung der Parkstände. V.a. die kostenfreien Parkstände (Süden) sind dauerhaft belegt – der Bereich der Fürther Freiheit zeigt die meisten freien Parkstände, dies liegt voraussichtlich an der Art der Bewirtschaftung. Auffällig hoch ist der hohe Anteil an dauerparkenden Fahrzeugen – 2.500 Fahrzeuge belegten die Stellplätze von 05:00 bis 21:00 Uhr. 16% dieser Fahrzeuge (rot) wurden werktags und Samstag auf dem gleichen Stellplatz aufgenommen, d.h. das Fahrzeug wurde in diesem Zeitraum nicht bewegt:

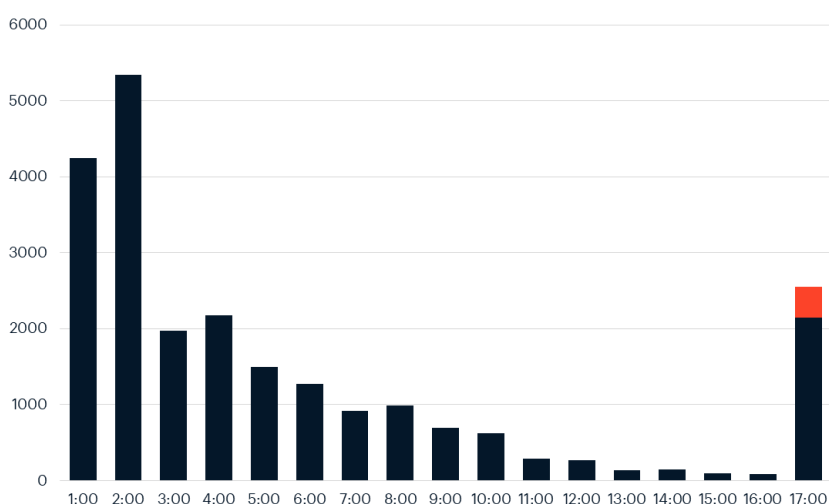


Abbildung 13: Verteilung Parkdauern im gesamten Erhebungsgebiet Werktag

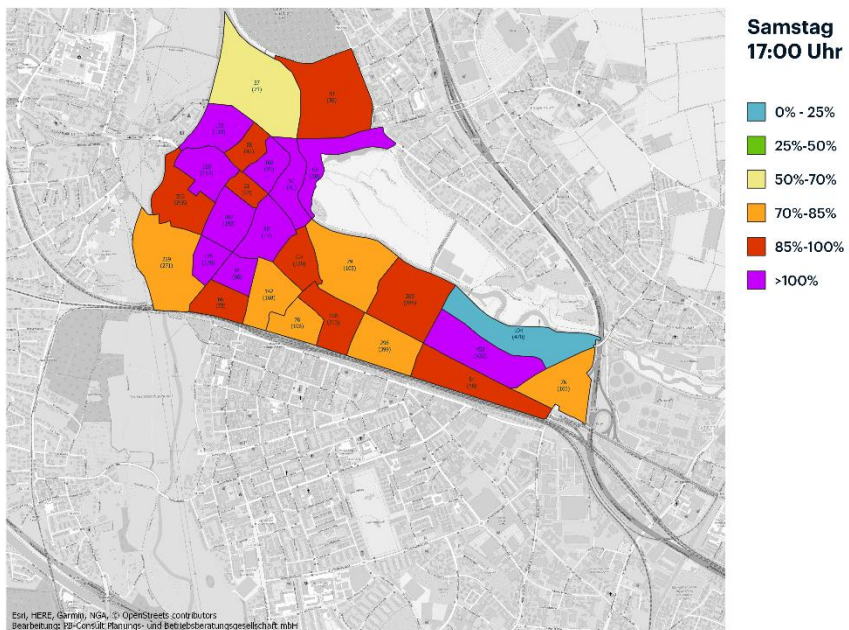
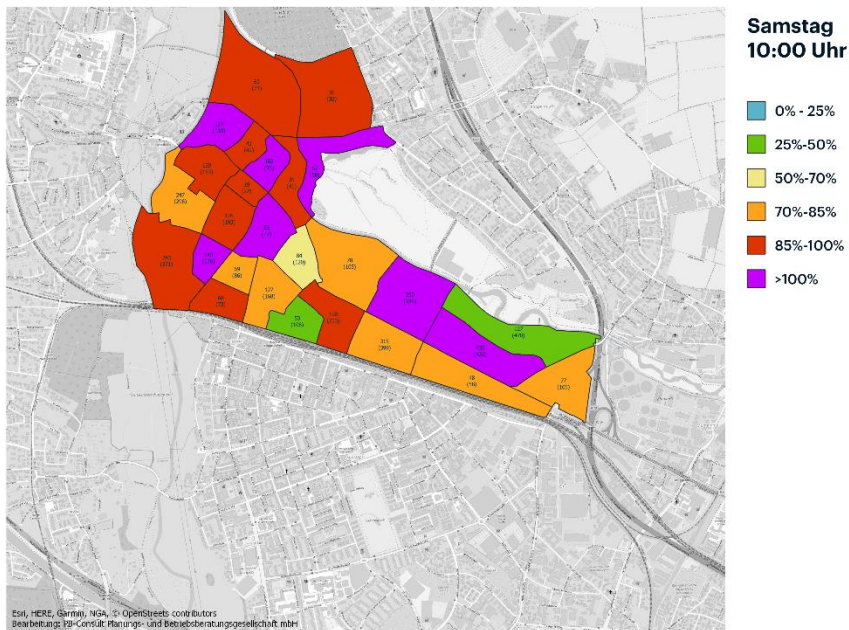
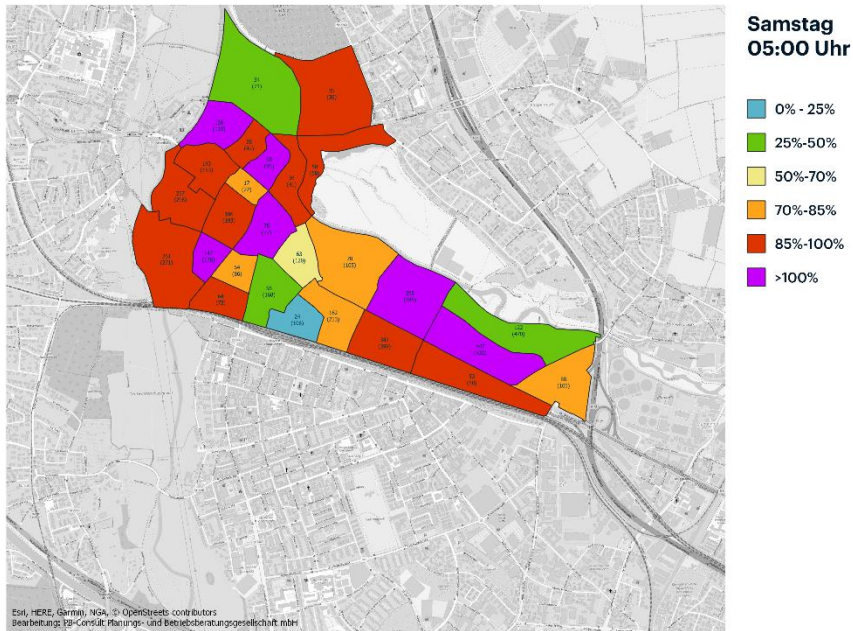


Abbildung 14: Auslastung ausgewählter Uhrzeiten Samstag

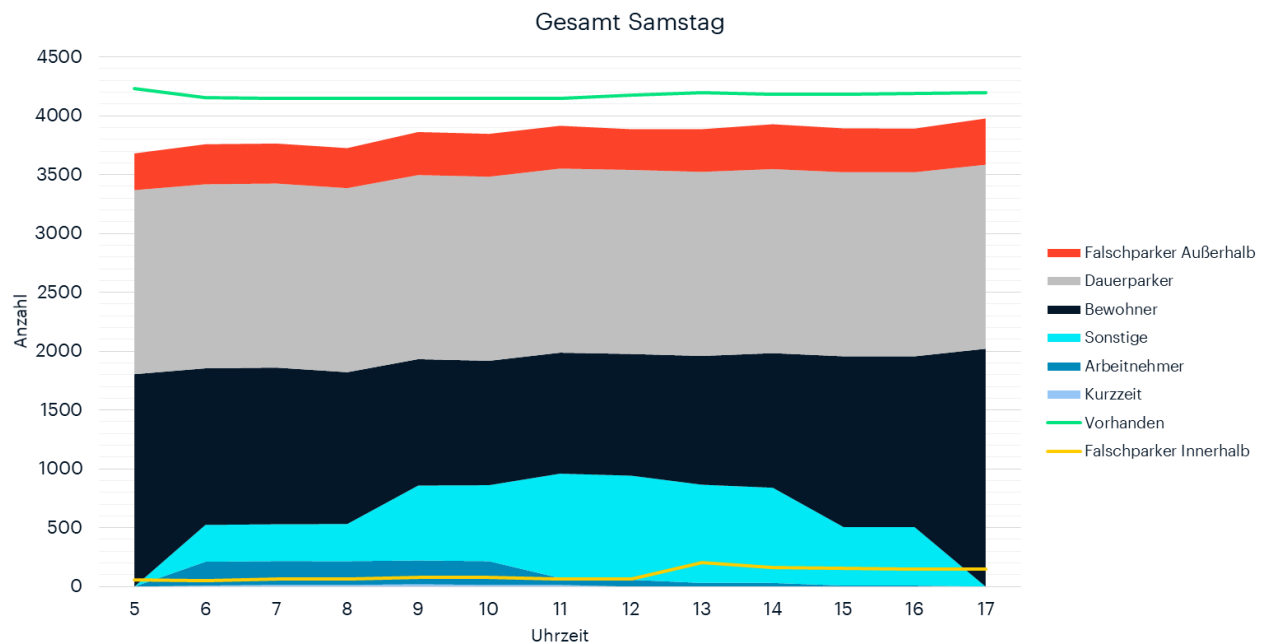


Abbildung 15: Auslastung über den Erhebungszeitraum inkl. Nutzergruppen (Samstag)

Die Auslastung am Samstag ist ebenfalls sehr hoch, es ist kaum Entlastung in den einzelnen Bereichen erkennbar. Auch hier ist der Anteil der Dauerparker sehr hoch. Beachtet werden muss hierbei allerdings der verkürzte Erhebungszeitraum. Die kürzere Betrachtung kommt an der Verschneidung der Daten mit den Daten der Erhebung der Hornschuchpromenade. Die Parkdauern am Samstag sind in der Innenstadt länger als an einem Werktag:

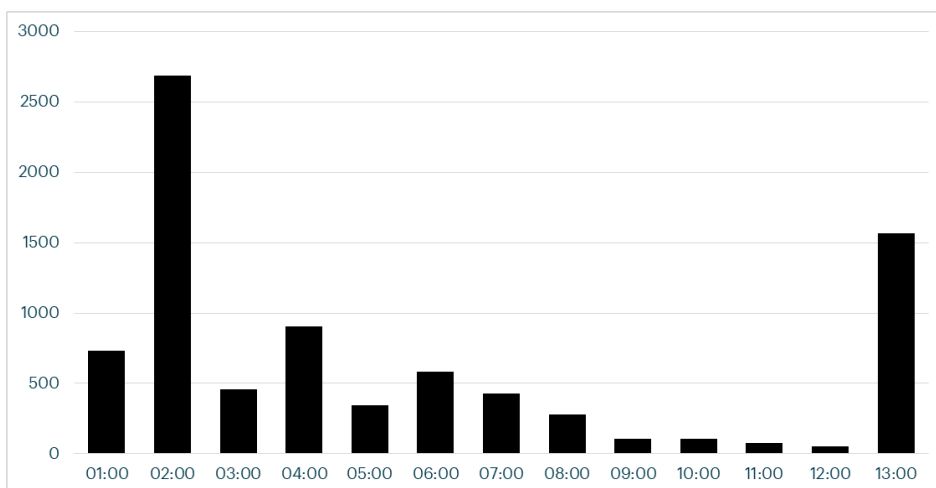


Abbildung 16: Anzahl Parkdauern Samstag Innenstadt

Dies liegt voraussichtlich an der geringeren Pkw-Nutzung sowie der vermehrten Freizeitnutzung.

Ein Vergleich zwischen den Parkdauern in der Innenstadt und in der Südstadt zeigt tendenziell etwas längere Parkdauern in der Südstadt:

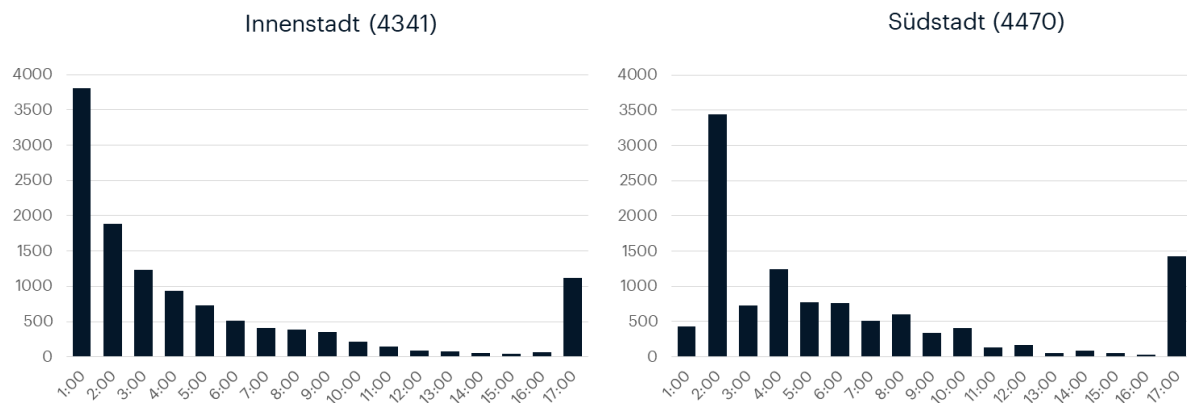


Abbildung 17: Vergleich zwischen der Verteilung der Parkdauern in Innenstadt und Südstadt

Ergänzend zu den öffentlichen Parkständen wird die Auslastung der Parkhäuser Friedrichstraße, Neue Mitte, Hornschuchcenter, Mathildenstraße, City Center, Stadthalle, Comödie, Saturn (Seit 01.07.2022 „Parkhaus am Kulturforum“), Scherbsgraben ermittelt. Die Daten wurden von den jeweiligen Parkhausbetreibern übergeben. Von allen Parkhausbetreibern wurde eine unterschiedliche Anzahl an Tagen übergeben, mindestens jedoch alle Tage einer Woche. In den Daten waren immer die Erhebungstage enthalten (24.10.2020, 27.10.2020, 28.10.2020, 29.10.2020). Aus den Daten werden die durchschnittliche Anzahl freier Stellplätze sowie die Auslastung von Dienstag bis Donnerstag (Standardwerktage, d.h. außerhalb von Ferienzeiten) ausgewertet und dargestellt. Die Darstellung zeigt die Anzahl der freien Stellplätze im Tagesverlauf. Die höchsten Auslastungen konnten zum Erhebungszeitpunkt in den Parkhäusern Saturn (mittlere Auslastung: 83%) und Comödie (mittlere Auslastung: 72%) festgestellt werden. Die geringste Auslastung im Parkhaus der Stadthalle (mittlere Auslastung: 15%), dem Parkhaus Neue Mitte (mittlere Auslastung: 17%) sowie dem Parkhaus Hornschuch Center (mittlere Auslastung: 17%) festgestellt werden.

Werktags (Durchschn. Di-Do)		frei																
Parkhaus	Kapazität	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00
Friedrichstraße	323	274	265	240	215	191	181	193	206	202	215	219	220	228	228	234	254	269
Neue Mitte	140	140	138	116	92	83	80	99	113	100	94	100	101	120	131	138	140	140
Hornschuch Center	685	614	605	583	542	515	492	490	508	534	535	540	551	572	586	597	607	612
Mathildenstraße	265	144	144	134	113	91	76	68	74	86	87	95	111	120	128	136	141	144
City Center	360	280	273	247	210	182	165	173	189	196	199	207	216	236	247	258	270	277
Stadthalle	300	259	252	235	223	218	215	215	222	226	235	245	252	252	252	239	254	257
Comödie	133	77	77	13	5	4	2	2	3	16	25	34	60	61	49	43	48	56
Saturn	142	54	54	48	35	19	7	10	14	15	10	7	5	20	21	25	39	48
Scherbsgraben	340	289	309	304	302	297	289	284	284	283	282	286	284	277	273	271	272	277

Abbildung 18: Anzahl freier Stellplätze pro Stunde

Die mittlere Auslastung über alle Parkhäuser entspricht 38%

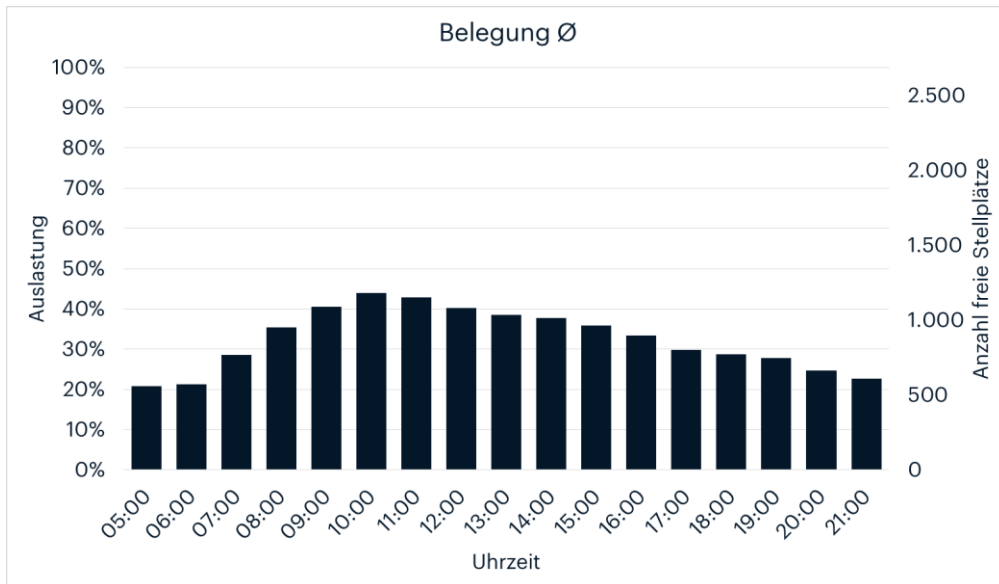


Abbildung 19: Durchschnittliche Auslastung der Parkhäuser an einem Standardwerktag

Abbildung 19 zeigt, dass zu jedem Zeitpunkt 56% der Kapazität, d.h. über 1.500 Stellplätze, frei zur Verfügung standen.

Die Parkhäuser befinden sich ausschließlich in der Innenstadt, nicht in der Südstadt. Die Parkgebühren in den Parkhäusern bewegen sich von mindestens 1,00€ pro Stunde (Stadthalle) bis zu maximal 3,80€ pro Stunde (Mathildenstraße) (vgl. Abbildung 30).

Die Ergebnisse der Parkraumerhebung zeigen eine sehr hohe Auslastung aller öffentlichen Parkstände, bei gleichzeitig freien Kapazitäten in den Parkhäusern. In fast allen Parkhäusern fand sich zu jedem Zeitpunkt eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen – trotz der sehr hohen Auslastung der öffentlichen Parkstände in einem 2-Gehminuten-Radius um die Parkierungseinrichtungen. Dies zeigt sich besonders deutlich, wenn die Ergebnisse in einer Karte darstellt werden:

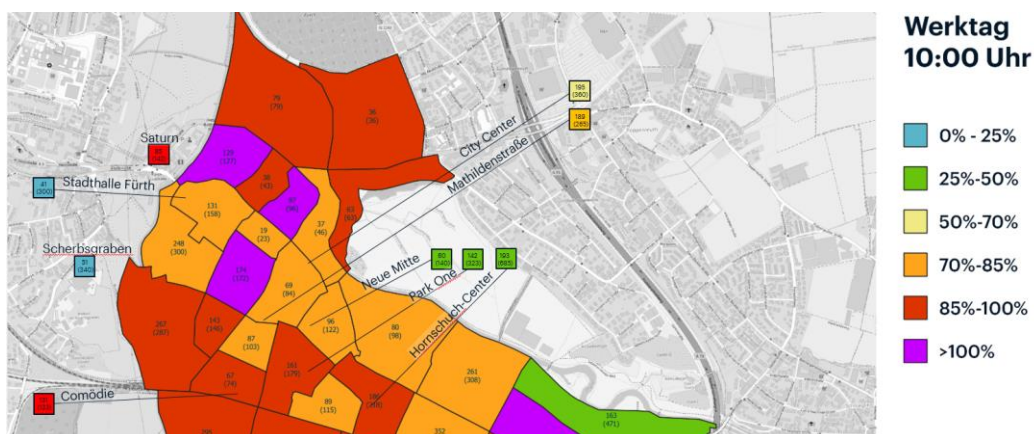


Abbildung 20: Auslastung öffentliche Parkstände und Parkhäuser 10:00 Uhr

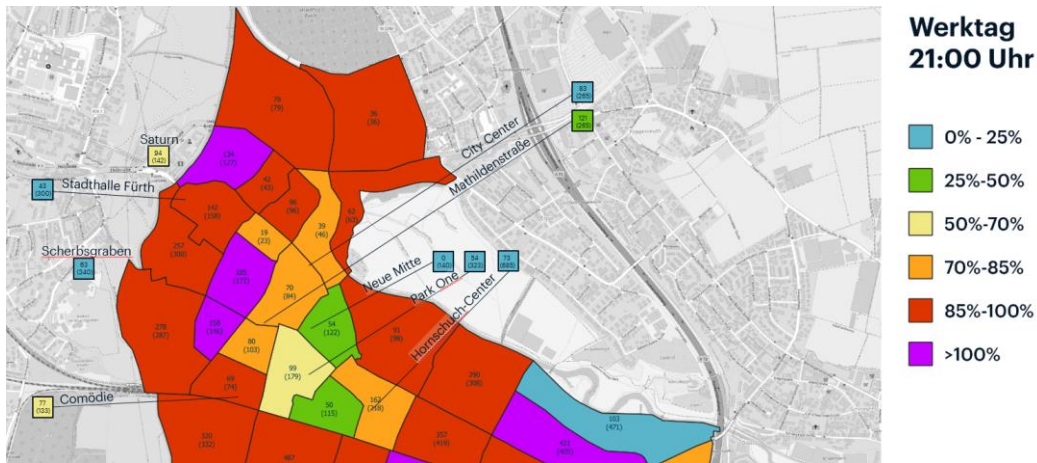
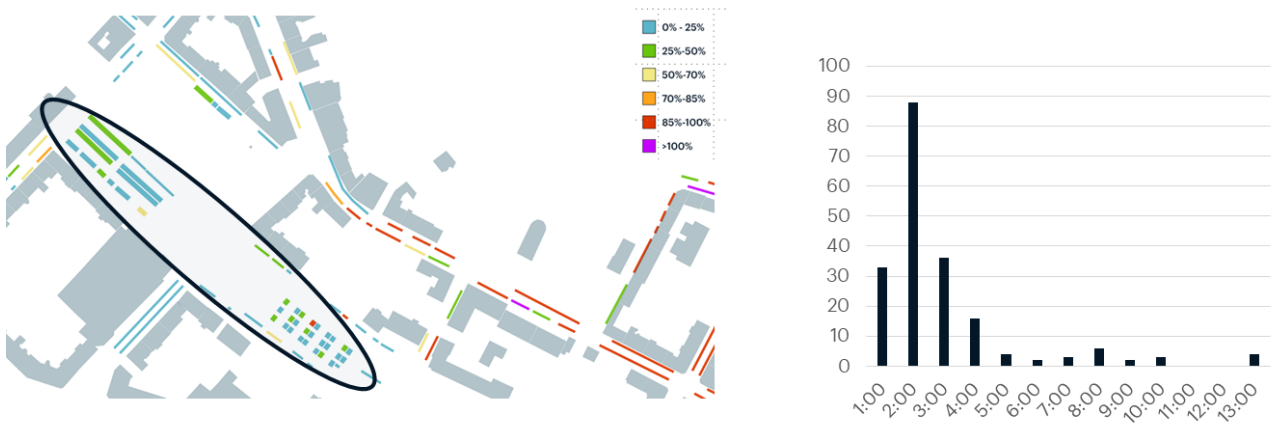


Abbildung 21: Auslastung öffentliche Parkstände und Parkhäuser 21:00 Uhr

Die Fürther Freiheit zeigt jedoch eine verhältnismäßig niedrige Auslastung bei einer gleichzeitig hohen Frequentierung der Parkstände. 80% der Parkdauern lagen zwischen einer und drei Stunden:



Die Parkraumbewirtschaftung der Fürther Freiheit funktioniert demzufolge wie vorgesehen. In anderen Bereichen werden öffentlichen Parkstände von sehr vielen Dauerparkenden genutzt, dies führt zu einer ineffizienten Nutzung des öffentlichen Raumes. In einigen Bereichen führt dies zu ungewöhnlichen Verhaltensweisen – so werden in Gebieten ohne Parkraumbewirtschaftung vermehrt alte Roller und Mopeds genutzt, um den Parkstand zu reservieren. Bei Rückkehr mit dem Pkw werden beide Fahrzeuge auf dem gleichen Parkstand abgestellt.



Abbildung 22: Roller werden zum Reservieren benutzt

Folgende Probleme konnten durch die Parkraumerhebung identifiziert werden:

- Unübersichtliche Bewirtschaftung (viele verschiedene Arten)
- Hoher Anteil an Bewohnende- und Dauerparkenden
- Geringe Anzahl an Parkwechsellvorgängen -> Ineffizient
- Heterogene Verteilung der Parkierungseinrichtungen
- Hoher Parkdruck und starker Parksuchverkehr
- Geringe Auslastung der Parkhäuser
- Unterschiedliche Kosten für Nutzung des öffentlichen Raumes
- Zweite Reihe Parker (z.B. Lieferverkehr)
- Beeinträchtigung anderer Verkehrsteilnehmende durch ruhenden Verkehr

4. Parkraumkonzept

Durch eine effektive Nutzung von vorhandenem, öffentlichem Parkraum im Hinblick auf Verfügbarkeit und Flächenverbrauch können die in Kapitel 3.4 genannten Probleme verbessert bzw. gelöst werden:

- 1) Reduzierung Anzahl Parkregelungen
- 2) Anpassung der Parkregelung für Bewohnende
- 3) Abschaffung kostenloser Stellplätze
- 4) Preisliche und räumliche Differenzierung nach Nutzergruppen
- 5) Verlagerung Dauer- und Langzeitparkende zu Parkierungseinrichtungen
- 6) Einrichtung von Lieferverkehrszonen

Damit das Parkraumkonzept den gewünschten Nutzen gewährleisten kann, müssen sich die Nutzenden an die Parkraumbewirtschaftung halten - fehlende Kontrollen werden schnell erkannt und ausgenutzt. Die Sicherstellung der Parkraumüberwachung ist aus diesem Grund elementarer Bestandteil des Konzeptes, v.a. zu Beginn der Umstellung sollte eine hohe Präsenz der Parkraumüberwachung sichergestellt werden.

Die folgenden Kapitel beschreiben, wie diese Punkte umgesetzt werden können.

4.1. Empfehlung Bewirtschaftungsarten

Jeder Parkplatz ohne Nutzungseinschränkung und -regelung wird als bewirtschaftet bezeichnet (Parkschein, Bewohnende, Mobilitätseingeschränkte, Parkscheibe etc.) In der Stadt Fürth existieren folgende Bewirtschaftungsarten, hierbei ist v.a. die große Zahl an freien Parkständen zu berücksichtigen:

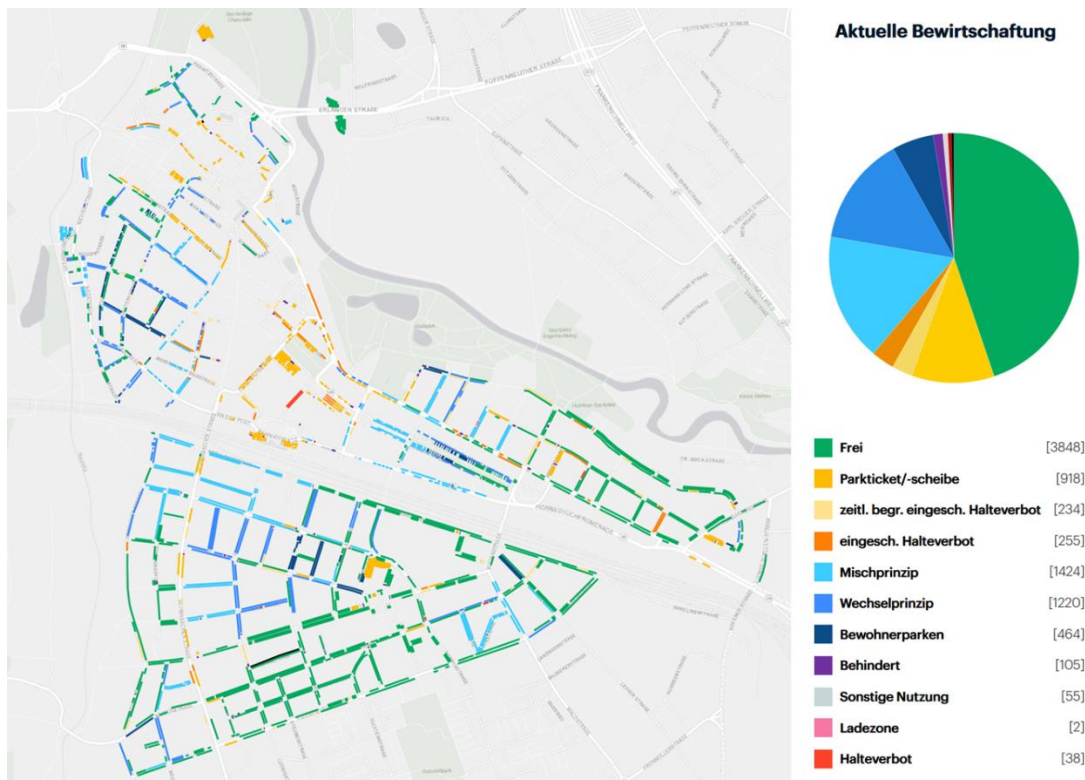


Abbildung 23: Aktuelle Bewirtschaftungsarten der Stadt Fürth

Freies Parken

Öffentlicher Parkraum ist für die Stadt nicht kostenlos und sollte deswegen auch nicht kostenlos angeboten werden. Zudem führt kostenloses Parken zu langen Parkdauern. Alle freien Parkstände sollten bewirtschaftet werden.

Reines Bewohnerparken

Reine Bewohnerstellplätze blockieren Parkraum ausschließlich für Bewohnende. Andere Personen könnten hier nicht parken, auch wenn die Stellplätze frei sind. Diese Regelung führt zu langen Parkdauern und sollte vermieden werden.

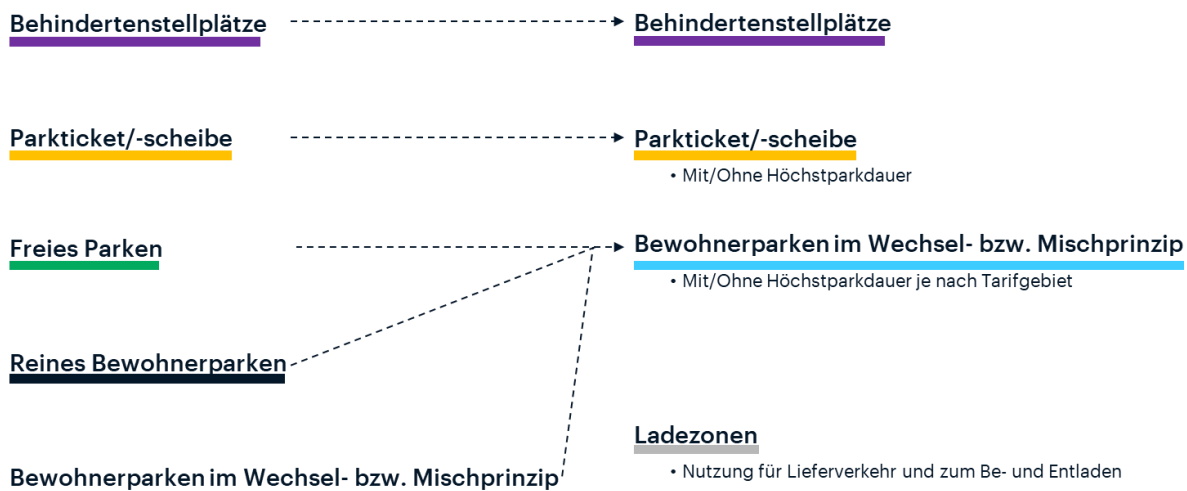
Mischprinzip

Im Mischprinzip kann jeder und zu jeder Zeit gegen Gebühr oder mit Parkscheibe parken. Bewohnende mit Bewohnerparkausweis (30,50€ pro Jahr) können kostenlos und unbeschränkt parken.

Wechselprinzip

Die Parkstände sind zu bestimmten Uhrzeiten für Bewohnende reserviert. Außerhalb dieser Zeiten stehen sie allen Personen, gegen Gebühr oder mit Parkscheibe, zur Verfügung. Tagsüber dürfen max. 50%, nachts max. 75% für Bewohnende reserviert werden. (vgl. VwV-StVO § 45)

Für die Stadt Fürth wird zur Erreichung der definierten Ziele folgende Anpassung der Bewirtschaftungsarten empfohlen:



Freies Parken und reines Bewohnerparken soll zu Bewohnerparken im Wechsel- bzw. Mischprinzip werden. Hierdurch werden lange Parkdauern verhindert und damit die Effektivität der Parkstände gesteigert. Parkstände im Mischprinzip können von allen Nutzen verwendet werden – entweder gegen Gebühr oder mit einem Ausweis. Die folgende Tabelle mit den erhobenen Frequentierungen zeigt, dass jede Bewirtschaftung zu einer höheren Nutzung der Parkstände führt:

Bewirtschaftung	Fahrzeuge/ Parkstand/ Tag
Parkticket/-scheibe	4,2
zeitl. begr. eingeschr. Halteverbot	3,1
Falschparker	2,7
Ladezone	2,5
Mischprinzip	2,5
Wechselprinzip	2,2
Frei	2,1
eingeschr. Halteverbot	2,0
Behindert	1,3
Privat	0,8
Halteverbot	0,7

Abbildung 24: Frequentierung der Bewirtschaftungsarten in Fürth

Im Vergleich zur Bestandssituation ändert sich die Verteilung der Parkraumbewirtschaftungsarten dadurch wie folgt:

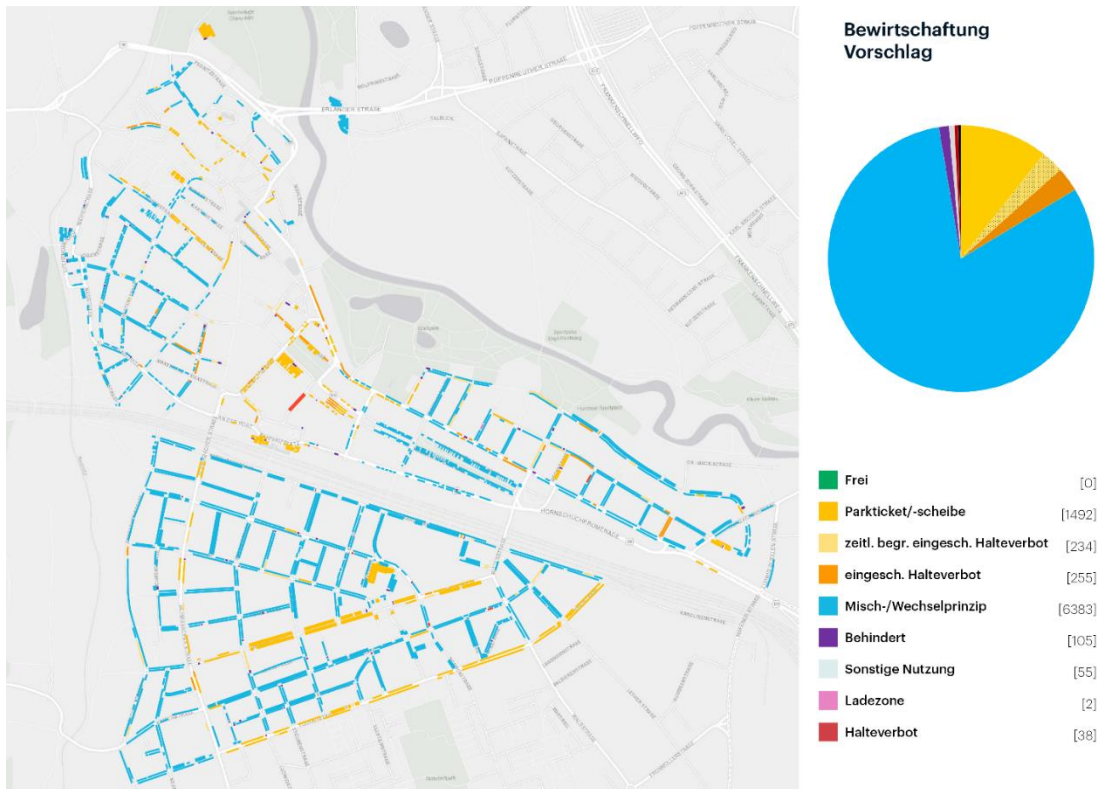


Abbildung 25: Vorschlag Anpassung Bewirtschaftungsarten

Die Einführung von Kurzparkständen (Parkticket bzw. /-scheibe) an den Hauptachsen dient der Erhöhung der Verfügbarkeit von Parkständen. Diese Parkstände können nicht dauerhaft belegt werden und sorgen für eine erhöhte Wahrscheinlichkeit für Kunden, Besuchende, Ein- und Ausladende etc. einen Parkstand zu finden.

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

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

4.2. Empfehlung Tarifzonen

Durch Tarifzonen kann die Parkraumbewirtschaftung an die lokale und gewünschte Nutzung angepasst werden. Hierzu wurden in einem ersten Schritt Cluster mit ähnlichen Nutzungsstrukturen generiert.

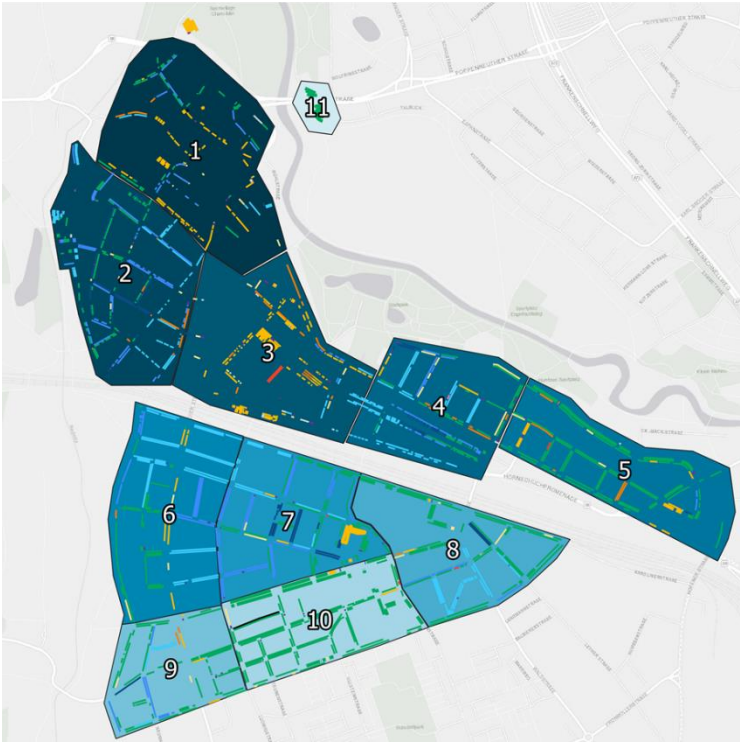


Abbildung 26: Clusterbildung ähnlicher Nutzungsstrukturen

Im zweiten Schritt wurde die Verteilung von Einrichtungen des Einzelhandels gesammelt und georeferenziert:



Abbildung 27: Lage Einzelhandel

Abschließend wurden die Karten miteinander verschnitten und ähnliche Cluster aggregiert:

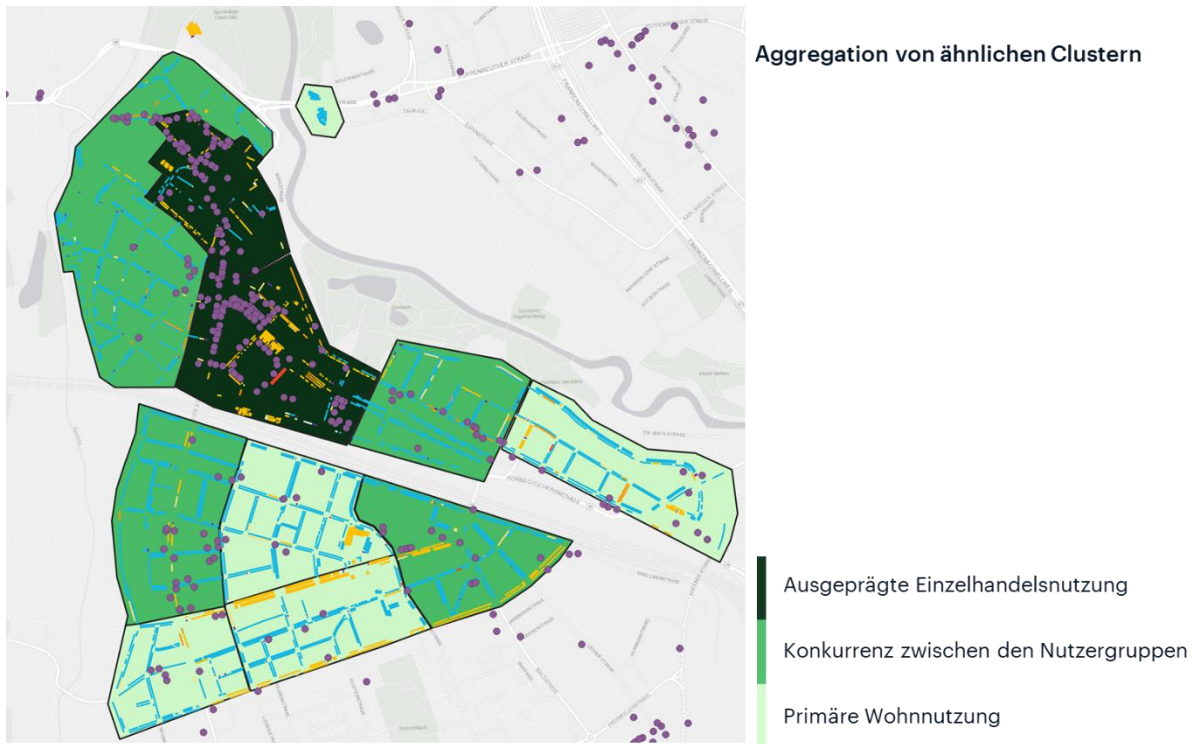


Abbildung 28: Nutzungsarten in Fürth

Unterschieden wurde hierbei in drei Nutzungsarten, die gleichzeitig die Abgrenzung der neuen Tarifzonen darstellen:

Ausgeprägte Einzelhandelsnutzung (-> Tarifzone I)

Ziele:

- Hohe Frequenzen auf öffentlichen Parkständen
- Langzeit- und Dauerparken in Parkierungseinrichtungen

Vorschlag Bewirtschaftung:

- mit Höchstparkdauer und Bewohnerparken im Wechselprinzip

Konkurrenz zwischen den Nutzergruppen (-> Tarifzone II)

Ziele:

- Mittlere Frequenzen auf öffentlichen Parkständen
- Längere Parkdauern auf öffentlichen Parkständen
- Langzeit- und Dauerparken in Parkierungseinrichtungen

Vorschlag Bewirtschaftung:

- mit Höchstparkdauer in Innenstadt (nördlich der des Bahnhofs)
- ohne Höchstparkdauer in Südstadt
- Bewohnerparken im Wechsel- oder Mischprinzip

Primäre Wohnnutzung (-> Tarifzone III)

Ziele:

- Alle Parkdauern ermöglichen (keine Parkhäuser vorhanden)

Vorschlag Bewirtschaftung:

- Keine Höchstparkdauer
- Bewohnerparken im Mischprinzip

In **Tarifzone I** finden sich ausreichende Ausweichstellplätze (Parkierungsanlagen), zudem ist der Bereich von einer hohen Einzelhandelsnutzung geprägt. Aus diesem Grund sollte an der Oberfläche möglichst kurz geparkt werden können. Die Einführung/Beibehaltung einer Höchstparkdauer und das nicht Vorhandensein eines Tagestickets unterstreichen dies. Die Preise für das Parken im öffentlichen Raum sollten höher sein als die Preise für das Parken in Parkhäusern.

In **Tarifzone II** liegt der Fokus auf einer gemeinschaftlichen Nutzung, da kaum Ausweichparkstände vorhanden sind. Demzufolge sollte es in diesem Bereich nur in der Innenstadt eine Höchstparkdauer geben. Wird ein Stellplatz für einen längeren Zeitraum in der Südstadt benötigt, sollte dies möglich sein. Es sollte jedoch nicht die günstigste Alternative sein, aus diesem Grund wird auch hier kein Tagesticket empfohlen. Sollten weitere Ausweichparkplätze in Zone II entstehen (z.B. Umnutzung privater Parkhäuser o.ä.) kann die Tarifzone I sukzessive erweitert werden.

Tarifzone III ist geprägt von Wohnnutzung, allerdings haben die Langzeit- und Dauerparkender kaum Alternativen zu den öffentlichen Parkständen. Auch hier sollte keine Höchstparkdauer eingerichtet werden.

In der Südstadt sollten nach Möglichkeit Quartiersparkhäuser eingerichtet oder neue bzw. bestehende Parkhäuser für Bewohnende erweitert werden (kein Bewohnerparken, sondern gegen eine ortsübliche Gebühr). Beim Neubau von Parkständen sollten öffentliche Parkstände in gleichem Maße rückgebaut werden – zusätzliche Parkstände führen sonst auch zu zusätzlichem Verkehr. Um das Bewohnerparken wie vorgestellt umsetzen zu können, werden noch weitere Bewohnerparkgebiete benötigt:

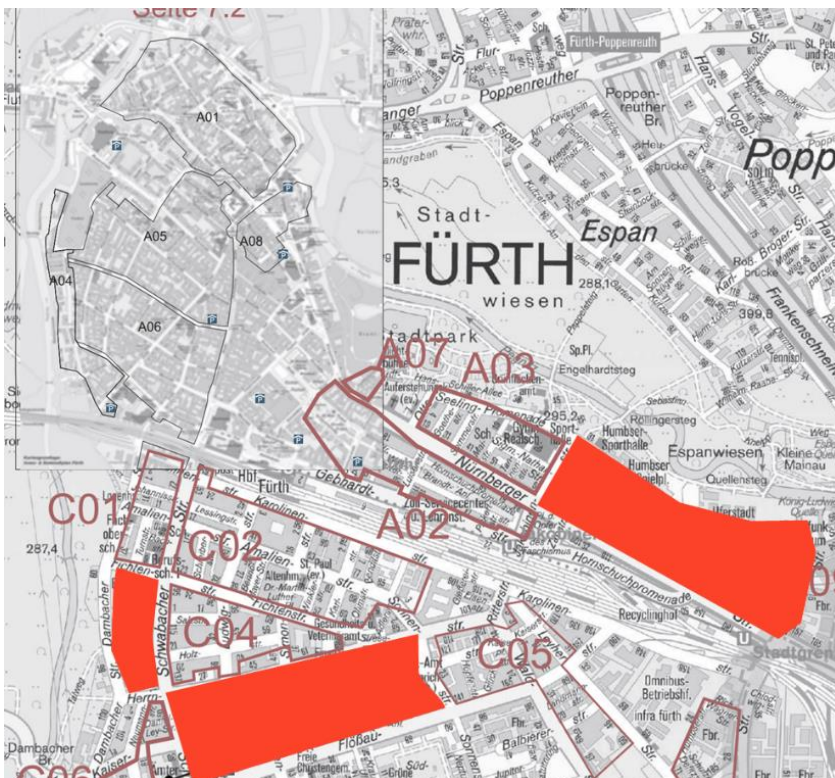


Abbildung 29: Fehlende Bewohnerparkgebiete (rot)

In diesen Gebieten existiert aktuell keine Bewirtschaftung, dies führt zu hohen Auslastungen, langen Parkdauern und niedrigen Parkfrequenzen. Die zusätzlichen Gebiete werden benötigt um die Bewirtschaftung an das Konzept und die umliegenden Gebiete anzupassen.

4.3. Empfehlung Tarifierung

Verlagerung parkende Fahrzeuge

Öffentliche Parkgebühren müssen spürbar höher sein als Parkgebühren in Parkhäusern (mindestens Faktor 2), gleichzeitig sollte die Attraktivität der Parkhäuser weiter gesteigert werden (z.B. Lademöglichkeiten). Aktuell liegen die Parkgebühren in den Parkhäusern mit ca. 1,50-2,00 € pro Stunde über oder auf dem gleichen Niveau wie die Parkstände auf öffentlichem Grund.

Parkhaus	Preis pro Stunde
Kulturforum	1,50 €
Stadthalle	1,00 €
Mathildenstraße	2,80 €
FLAIR	1,70 €
Neue Mitte Fürth	3,00 €
Im Carré Fürther Freiheit	2,00 €
Comödie	1,50 €
Hornschuch Center	2,00 €
Jakobinenstraße	1,50 €

Abbildung 30: Preise pro Stunde Parkhäuser/Tiefgaragen

Verlagerung von Fahrten auf den ÖPNV

Öffentliche Parkgebühren müssen höher sein als das ÖV-Ticket

Hin- und Rückfahrt im Stadtgebiet	4,80 €
Hin- und Rückfahrt aus Nürnberg	5,50 €

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

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

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

1) Bodenrichtwert Fürth Innenstadt

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

2) Herstellkosten + Bewirtschaftungskosten

ca. 220 € p.a. (Beispiel Berlin)

3) Miete in Parkhäusern

ca. 948 € p.a. (Jakobinenstraße)

4) Sondernutzungsgebühr für einen Markstand

43 € bis 243 € pro Tag

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

Um unter den aktuellen rechtlichen Rahmenbedingungen verkehrslenkende Effekte in die Parkhäuser zu erzielen, muss vor allem der Preis in der Innenstadt angepasst werden. Die Staffelung der Parkpreise sollte hierzu je nach Tarifzone unterschiedlich sein:

Tarifzone I 2,60 € pro Stunde

Tarifzone II 2,00 € pro Stunde

Tarifzone III 1,50 € pro Stunde

4.4. Empfehlung Ladezonen

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

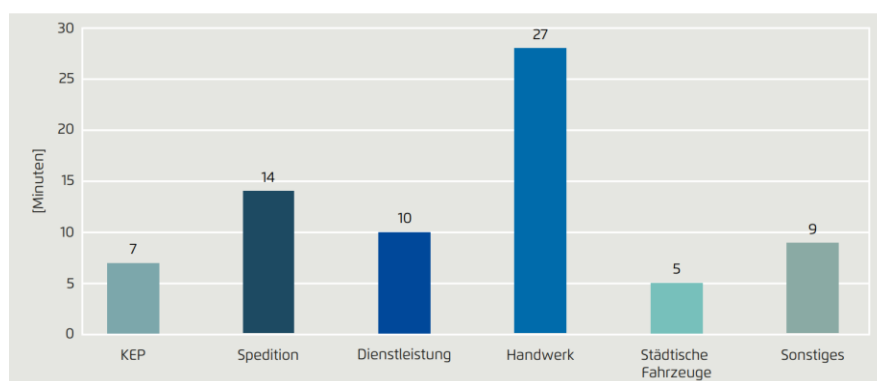


Abbildung 31: Parkdauern der unterschiedlichen Nutzenden (Quelle: Agora Verkehrswende)

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

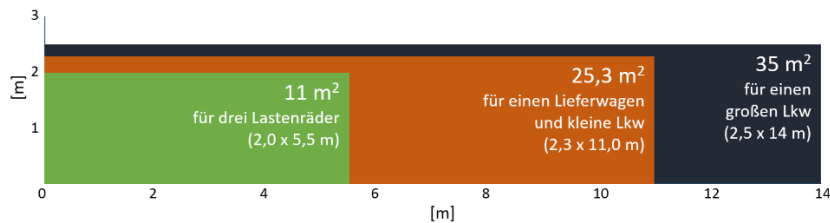


Abbildung 32: Platzbedarf Ladezone

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

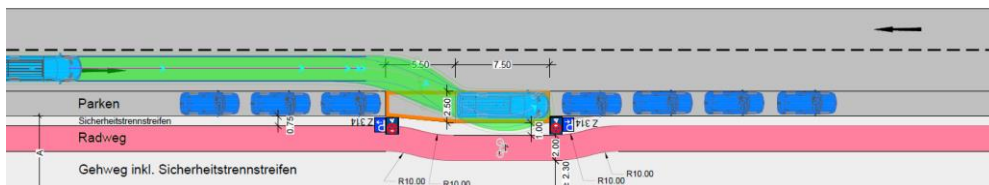


Abbildung 33: Befahrung einer Ladezone

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



Abbildung 34: Beispiele für Beschilderungen einer Ladezone

Die genaue Anzahl und Position der Ladezonen ist bei der Detailplanung der Straßenzüge zu prüfen - Für die konkrete Gestaltung der Ladezonen hat die Stadt für die Hornschuchpromenade ebenfalls bereits ein Konzept erarbeitet – dieses Konzept sollte auf das restliche Stadtgebiet übertragen werden. Bei der Planung der Ladezonen sind ebenfalls Parkstände für Pflegedienste u.ä. zu berücksichtigen.



Abbildung 35: Beschilderung als Zonen und Lieferzonen – Beispiel Hornschuchpromenade

4.5. Weitere Handlungsempfehlungen

Neben den allgemeingültigen Empfehlungen aus den vorigen Kapiteln konnten im Rahmen der Parkraumanalyse noch weitere Handlungsempfehlungen abgeleitet werden:

Fürther Freiheit/Neue Mitte

Im Bereich der Fürther Freiheit und der Neuen Mitte befinden sich Parkhäuser mit einer sehr niedrigen Auslastung.

Hornschuch-Center

Stellplätze: 597

Max. Auslastung 28% (490 Stellplätze frei)

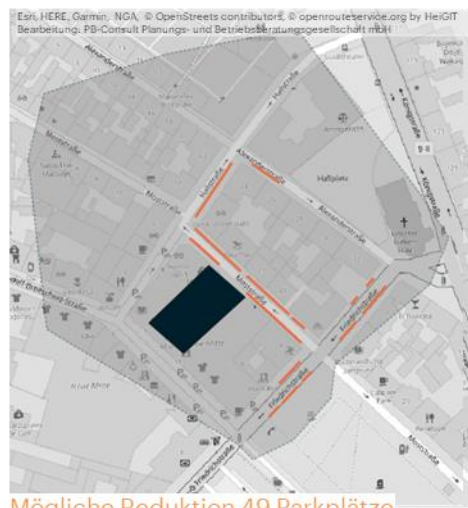


Mögliche Reduktion 232 Parkplätze

Neue Mitte

Stellplätze: 140 (Öffnung von 6-20Uhr)

Max. Auslastung 43% (80 Stellplätze frei)



Mögliche Reduktion 49 Parkplätze

Durch die Kooperation mit den Parkhaus-Betreibern (z.B. dauerhafte Öffnung) könnten viele Parkflächen im öffentlichen Raum rückgebaut werden. Die mögliche Reduktion in diesem Bereich beträgt über 280 Parkstände, das entspricht einer Fläche von ca. 3.800 m². Zum Vergleich: Die Nutzfläche in der Fürther Stadthalle beträgt ca. 2.500 m².

Die frei werdenden Flächen könnten dann zugunsten des Umweltverbundes und zur Steigerung der Aufenthaltsqualität genutzt werden, z.B. für die Schaffung einer sicheren und attraktiven Laufachse zwischen Bahnhof und Fußgängerzone:

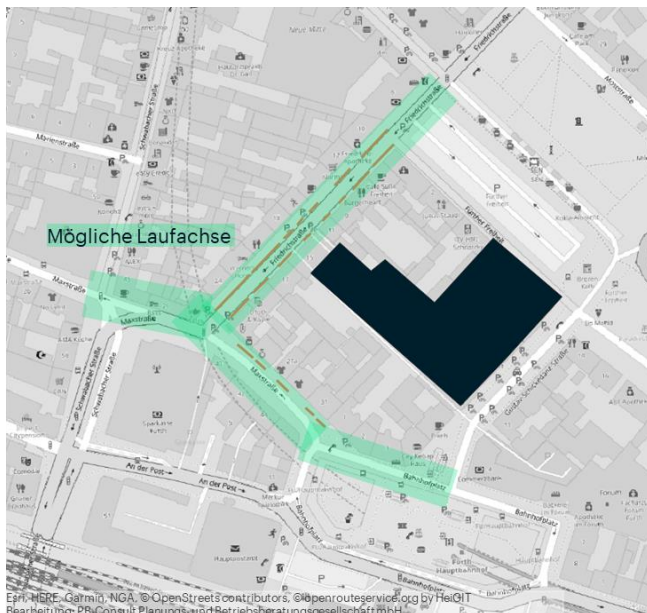


Abbildung 36: Mögliche Laufachse

Südstadt

Der Parkdruck in der Südstadt ist sehr hoch, zusätzlich gibt es kaum Parkierungseinrichtungen für Langzeit- und Dauerparker. Es sollte geprüft werden, ob eine Kooperation mit den Betreibern privater Parkflächen möglich ist und wie ausgelastet die Einrichtungen sind.



Abbildung 37: Private Parkflächen

Quartiersgaragen werden häufig von den Städten gebaut um den Parkdruck zu senken. In vielen Fällen finden sich jedoch, trotz vieler Beschwerden über zu wenig Parkraum, keine oder nur sehr wenige Mieter für die neu gebauten Parkstände. Potenzielle Mieter suchen sich in solchen Fällen weiter entfernte, kostengünstigere Alternativen zu der teureren Quartiersgarage. Die Fürther Südstadt hat jedoch keine bzw. kaum solche Alternativen – dies zeigt sich auch an den

ungeordnet geparkten Fahrzeugen und der Nutzung von Rollern zum Reservieren von Parkraum (vgl. Abbildung 22). Es wird erwartet, dass Quartiersgaragen in der Fürther Südstadt aus diesen Gründen gut von den Bewohnenden angenommen wird.

Die Ordnung der oberirdisch parkenden Fahrzeuge mit einer Parkraumbewirtschaftung sowie die Verlagerung der dauerparkenden Fahrzeuge in Quartiersgaragen schaffen Freiräume für den Umweltverbund und steigern die Attraktivität der Stadt als Lebensraum für deren Bewohnende. Hierzu müssen die in Quartiersgaragen bereitgestellten Parkstände in gleichem Maße im öffentlichen Straßenraum rückgebaut bzw. umgewandelt werden.

Die Errichtung von Quartiersgaragen in der Südstadt wird aus diesem Grund empfohlen, mögliche Standorte sollten von der Stadtverwaltung geprüft werden.

Idealerweise befinden sich diese Quartiersgaragen in der Randlage zu den Wohnvierteln – hierdurch kann der Durchgangsverkehr und der Park-Such-Verkehr in den Gebieten reduziert werden. Mögliche Flächen finden sich ggf. entlang der Karolinenstraße.

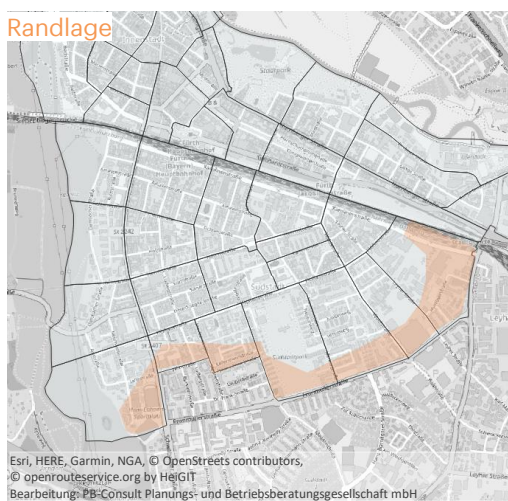


Abbildung 38: Randlage für mögliche Quartiersgaragen

Die Vermietung der Parkstände sollte nicht vergünstigt, sondern zu ortsüblichen Preisen erfolgen.

5. Fazit

Neben einer hohen Auslastung sind v.a. die heterogene Verteilung der Parkieranlagen, der hohe Anteil an Bewohnende- und Dauerparkenden im Straßenraum sowie die Beeinträchtigung anderer Verkehrsteilnehmenden zu nennen.

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

- 1) Reduzierung Anzahl Parkregelungen
- 2) Anpassung der Parkregelung für Bewohnende
- 3) Abschaffung kostenloser Stellplätze
- 4) Preisliche und räumliche Differenzierung nach Nutzergruppen
- 5) Verlagerung Dauer- und Langzeitparkende in die leeren Parkierungseinrichtungen
- 6) Einrichtung von Lieferverkehrszonen

Die Umsetzung dieser Handlungsfelder wurde in einem Gesamtparkraumkonzept in unterschiedlichen Ebenen verankert. Neben den Tarifanpassungen wurden Empfehlungen zur Anpassung der Tarifzonen, der Änderung der Parkraumbewirtschaftungsarten sowie zur Einführung von Ladezonen erstellt. Die Sicherstellung der Parkraumüberwachung ist ein wichtiger Baustein des Konzeptes, v.a. zu Beginn der Umstellung sollte eine hohe Präsenz der Parkraumüberwachung sichergestellt werden.

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

Im Bereich der Innenstadt, in dem genügend Ausweichparkplätze in verschiedenen Parkhäusern vorhanden sind, liegt der Fokus auf der kurzen Nutzung der Parkstände im öffentlichen Straßenraum. Um Zweite-Reihe-Parken und den Parksuchverkehr zu reduzieren sollten Ladezonen eingeführt werden, an denen kurzzeitiges Be- und Entladen möglich ist. (vgl. City-Logistik-Konzept)

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

In der Südstadt sind kaum Ausweichstellplätze vorhanden, um längere Parkdauern wenn nötig zu ermöglichen. Aus diesem Grund sollte in diesem Bereich auf eine Höchstparkdauer verzichtet werden. Um keine falschen Anreize zu schaffen, sollte das Langzeitparken im öffentlichen Straßenraum nicht die günstigste Alternative sein. Hierzu wird in diesem Bereich kein Tagesticket empfohlen. Aus diesen Gründen wird in der Südstadt das Potenzial für die Annahme von

Quartiersgaragen durch die Bewohnenden als hoch eingestuft – die Stadtverwaltung sollte mögliche Standorte für Quartiersgaragen prüfen.

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

Begonnen werden sollte mit der Umsetzung im Süden, da hier noch sehr viele freie Parkstände vorhanden sind. Die Änderung der Parkraumbewirtschaftung sollte dann schrittweise bis zu Innenstadt durchgeführt werden.



Ziel aller Maßnahmen ist die gleichberechtigte Verteilung des öffentlichen Raumes, hier gibt es starken Nachholbedarf für den Umweltverbund. Die Ordnung der oberirdisch parkenden Fahrzeuge mit einer Parkraumbewirtschaftung sowie die Verlagerung der dauerparkenden Fahrzeuge in Parkhäuser und Quartiersgaragen (idealerweise in Randlage) schaffen Freiräume für den Umweltverbund und steigern die Attraktivität der Stadt als Lebensraum für deren Bewohnende. Bei einer schrittweisen Umgestaltung des öffentlichen Raumes ist daher die Anzahl der Parkstände im öffentlichen Straßenraum zu verringern. Aus Mangel an Alternativen müssen in der Südstadt hierfür erst Quartiersgaragen für die Bewohnenden errichtet werden.

In der Innenstadt hingegen gibt es keinen Mangel an Parkständen, in den Parkhäusern sind noch ausreichende Kapazitäten vorhanden.

6. Verzeichnisse

Abbildungen

Abbildung 1: Flächenverbrauch Verkehrsmittel pro Person (Quelle: agoraverkehrswende.de)	5
Abbildung 2: Entwicklung Pkw-Zulassungen und PKW/1000 Einwohner in Fürth (Quelle: Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth)	5
Abbildung 3: Flächenverbrauch zusätzliche Fahrzeuge pro Jahr im Pkw-Bestand Fürth als Fußballfelder	6
Abbildung 4: Innenstadtbereich (rot)	7
Abbildung 5: Corona-Krise in Zahlen (Quelle: Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth)	8
Abbildung 6: Mobilitätsveränderungen (quelle: Destatis 2021)	9
Abbildung 7: Verkehrsmittelwahl Nürnberg (Quelle: VAG)	9
Abbildung 8: Beispiel Beschilderung in Fürth	10
Abbildung 9: Ergebnis Bestandsaufnahme	10
Abbildung 10: Vergleich Fahrzeuglängen	13
Abbildung 11: Auslastung ausgewählter Uhrzeiten Werktag	14
Abbildung 12: Auslastung der Parkstände in Fürth (Werktag)	15
Abbildung 13: Verteilung Parkdauern im gesamten Erhebungsgebiet Werktag	15
Abbildung 14: Auslastung ausgewählter Uhrzeiten Samstag	16
Abbildung 15: Auslastung über den Erhebungszeitraum inkl. Nutzergruppen (Samstag)	17
Abbildung 16: Anzahl Parkdauern Samstag Innenstadt	17
Abbildung 17: Vergleich zwischen der Verteilung der Parkdauern in Innenstadt und Südstadt	18
Abbildung 18: Anzahl freier Stellplätze pro Stunde	18
Abbildung 19: Durchschnittliche Auslastung der Parkhäuser an einem Standardwerktag	19
Abbildung 20: Auslastung öffentliche Parkstände und Parkhäuser 10:00 Uhr	19
Abbildung 21: Auslastung öffentliche Parkstände und Parkhäuser 21:00 Uhr	20
Abbildung 22: Roller werden zum Reservieren benutzt	20
Abbildung 23: Aktuelle Bewirtschaftungsarten der Stadt Fürth	23
Abbildung 24: Frequentierung der Bewirtschaftungsarten in Fürth	24
Abbildung 25: Vorschlag Anpassung Bewirtschaftungsarten	25
Abbildung 26: Clusterbildung ähnlicher Nutzungsstrukturen	26
Abbildung 27: Lage Einzelhandel	26
Abbildung 28: Nutzungsarten in Fürth	27
Abbildung 29: Fehlende Bewohnerparkgebiete (rot)	28
Abbildung 30: Preise pro Stunde Parkhäuser/Tiefgaragen	29
Abbildung 31: Parkdauern der unterschiedlichen Nutzenden (Quelle: Agora Verkehrswende)	30
Abbildung 32: Platzbedarf Ladezone	31
Abbildung 33: Befahrung einer Ladezone	31
Abbildung 34: Beispiele für Beschilderungen einer Ladezone	31
Abbildung 35: Beschilderung als Zonen und Lieferzonen – Beispiel Hornschuchpromenade	32
Abbildung 36: Mögliche Laufachse	33
Abbildung 37: Private Parkflächen	33
Abbildung 38: Randlage für mögliche Quartiersgaragen	34