

I. Vorlage

| Beratungsfolge - Gremium | Termin | Status |
|--------------------------|------------|----------------------------|
| Bau- und Werkausschuss | 15.04.2026 | öffentlich - Kenntnisnahme |

Maßnahmen zur Effizienzsteigerung im ruhenden Verkehr, u. a. Mehrfachnutzung von Parkraum

| Aktenzeichen / Geschäftszeichen | |
|---|--|
| Anlagen: | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Anlage 1 Beschreibung Difu-Projekt • Anlage 2 Klimaprüfung • Anlage 3 Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 13.3.2026 – Sachstand Parkraumöffnung Einzelhandelsunternehmen • Anlage 4 Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 16.04.2025 - Erstellung eines Konzeptes "Parkraum-Offensive" • Anlage 5 Beispiel für Kennzeichnung von Feierabendparken mit Tarifen (Norma-Parkplatz Gartenstraße) • Anlage 6 Beispiel für Kennzeichnung von Feierabendparken mit Tarifen (Aldi-Parkplatz Karolinenstraße) | |

Beschlussvorschlag:

Die Vorlage und der Vortrag der Referentin dienen zur Kenntnis.

Der Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 16.04.2025 „Erstellung eines Konzeptes "Parkraum-Offensive"" und der bereits im FVA im März 2026 behandelte Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 13.3.2026 „Sachstand Parkraumöffnung Einzelhandelsunternehmen“ gilt damit als erledigt.

Sachverhalt:

Anlass

Für die Mobilität in Fürth ist das Parken von Kraftfahrzeugen im öffentlichen Straßenraum (sog. ruhender Verkehr) herausfordernd, was sich anhand aktueller Daten veranschaulichen lässt (Quellen: MID 2023 und Amt für Stadtforschung und Statistik):

- Anzahl angemeldeter Pkw (2018: 62.480 Pkw – 2022: 64.384 Pkw)
- Tägliche Nutzung des Pkws (2002: 44 % – 2023: 41 %)
- Durchschnittliche Fahrzeit pro Pkw (2018: 50 Min./Tag – 2023: 40 Min./Tag)
- Verkehrsmittelwahl Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr: 2018: 50 % – 2023: 61%)

Auf dieser Grundlage ist zu erkennen, dass der Bestand an Pkws in Fürth in den letzten Jahren angestiegen ist. Nachdem die Stadt Fürth in den letzten drei Jahrzehnten kontinuierlich gewachsen ist und heute ca. 30.000 EinwohnerInnen, größtenteils durch Innenentwicklung und Nachverdichtung, mehr aufweist als noch in den 1990er Jahren, existieren jedoch fast keine Flächen mehr, auf denen Parkraum oberirdisch geschaffen werden kann. Eine Versiegelung bisher unversiegelter Flächen zu Gunsten von öffentlichen Stellplätzen scheidet in vielen Fällen aufgrund klimatischer Herausforderungen und dem daraus zu entwickelnden Umgang mit Niederschlagswasser im Sinne des Schwammstadtprinzips aus.

Die Anzahl an Stellplätzen im öffentlichen Raum kann gleichzeitig im Bestand oft kaum erhöht werden, da andere Nutzungen, die insbesondere der Förderung des Umweltverbunds dienen, ebenfalls Fläche beanspruchen (u. a. Rad- und Fußverkehr, Radabstellplätze, E-Ladeinfrastruktur, Bushaltestellen, Grünflächen, Gastronomie) so dass innovative Konzepte zur Effizienzsteigerung im ruhenden Verkehr erforderlich werden. Hierzu dient u. a. die Mehrfachnutzung von bestehenden Parkflächen.

Potential zur Ausweitung von Parkmöglichkeiten besteht auf privaten Stellflächen, die nur zeitweise im Tagesverlauf genutzt werden wie z.B. Supermarktparkplätze. Diese können durch Mehrfachnutzung zur Reduzierung des Parkdrucks beitragen.

Mehrfachnutzung von Parkraum im Mobilitätsplan

Die Mehrfachnutzung von privaten Stellplätzen ist im Mobilitätsplan als Quick-Win-Maßnahme u. a. zur Kompensation von öffentlichen Stellplätzen verankert, die für anderweitige, gemeinwohlorientiertere Nutzungen vorgesehen sind. Der Ansatz der Mehrfachnutzung wurde zudem in den Anträgen verschiedener Fraktionen aufgegriffen und wird derzeit strukturiert in der Verwaltung bearbeitet.

Diese Vorlage zeigt auf, wie Mehrfachnutzung zur Reduzierung des Parkdrucks beitragen kann und was seitens der Verwaltung hierzu geplant wird und bereits in die Wege geleitet wurde.

Parkdruck und ruhender Verkehr in Fürth

Im städtischen Parkraumkonzept wurde 2021 die Auslastung der öffentlichen Stellplätze in Innen-, Ost- und Südstadt untersucht (SpA/1024/2022). Festzustellen ist, dass nachts fast im gesamten Untersuchungsgebiet Parkdruck besteht. Der private Parkraum wird bei solchen Studien nicht erfasst.

Das Parkraumkonzept weist jedoch u. a. auf freie Kapazitäten in Parkhäusern hin. Ebenso gibt es Potentiale auf Parkflächen des Einzelhandels sowie auf Stellplätzen von Wohnanlagen und öffentlichen Gebäuden. Insgesamt gibt es unter Berücksichtigung der oben beschriebenen Trends in Fürth theoretisch ausreichend Stellplätze, wenn die beschriebenen freien Kapazitäten genutzt werden können. Verkehrs- und stadtplanerisches Ziel ist es somit, den ruhenden Verkehr effizienter zu organisieren und Stellplatzmehrmehrung mit den o. g. beschriebenen Auswirkungen zu vermeiden bzw. zu reduzieren.

Mehrfachnutzung von Stellplätzen

Dort, wo im öffentlichen Raum der Parkdruck hoch ist und keine öffentlichen Stellplätze geschaffen werden können oder für andere Nutzungen überplant werden, kann die Mehrfachnutzung von privaten Stellplätzen die Situation entschärfen.

Bei der Mehrfachnutzung vermieten private Flächeneigentümer ihre Stellplätze für das Parken weiter, z. B. bei Supermarktparkplätzen. Die Flächeneigentümer entscheiden selbst, zu welchen Zeiten sie die Stellplätze vermieten wollen. Somit können die Flächeneigentümer weiterhin selbst die Stellplätze nutzen. Als Mieter treten meist Dienstleister auf, die diese Stellplätze über Apps – sog. Shared-Parking-Plattformen – weitervermieten. Die Dienstleister übernehmen die Ausrüstung, Buchung, Abrechnung, Verkehrssicherung und -überwachung der angemieteten Stellplätze. Konkrete Beispiele sind zentral gelegene Supermarktparkplätze oder größere Parkplätze des Einzelhandels.

Die Mehrfachnutzung unterscheidet sich von der festen Vermietung eines Stellplatzes, da die Stellplätze auch wenige Stunden, über Nacht, am Wochenende oder außerhalb der Geschäftszeiten (Feierabendparken) vermietet werden.

Für die Mehrfachnutzung müssen somit zwei privatrechtliche Akteure Vertragsbeziehungen eingehen. Die Verwaltung ist hier nur bei der Bearbeitung von ggf. erforderlichen Änderungen der vorliegenden Baugenehmigungen aktiv gefordert oder sie vermietet selbst stadteigene Flächen an Dienstleister weiter.

In der aktuellen Praxis in Deutschland akquirieren die Dienstleister entweder selbst potenzielle Stellplätze, oder werden von Kommunen oder stadteigenen Unternehmen bei der Suche unterstützt.

Für Fürth soll der Ansatz der Mehrfachnutzung im Jahr 2026 strukturiert angestoßen und bearbeitet werden, wobei in 2025 bereits wichtige Vorarbeiten geleistet wurden.

Projekte Mehrfachnutzung

Im Rahmen des Projekts „Parken neu organisieren (Pano)“ des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu), an dem die Verwaltung teilnimmt, wird die Mehrfachnutzung strukturiert bearbeitet und systematisiert. Im Projekt werden relevante Stakeholder aus Verwaltung, Wirtschaft und Politik zu zwei Workshops eingeladen, die ab Juni 2026 geplant sind.

In den Workshops werden folgenden Fragestellungen bearbeitet:

- Welche Flächen in Fürth eignen sich für die Mehrfachnutzung?
- Welche Möglichkeiten gibt es, den vorhandenen Parkraum zu erfassen?
- Wie organisiert sich die Verwaltung bei der Mehrfachnutzung?
- Was muss rechtlich bei der Mehrfachnutzung beachtet werden?
- Wie ist die Mehrfachnutzung im Hinblick auf die Mobilitätswende einzuordnen?
- Wie lässt sich das Thema so gestalten, dass es die Akzeptanz der Bevölkerung erhöht und zu einem sanften Einstieg in eine breitere Parkraumbewirtschaftung führt?

Die Ergebnisse tragen dazu bei, ein Konzept für die Mehrfachnutzung von Stellplätzen in Fürth zu entwickeln bzw. strukturiert auszubauen.

Parallel zum Difu-Projekt werden bereits konkrete Projekte zur Mehrfachnutzung verfolgt:

- Pilotprojekt zum Feierabendparken in der Südstadt und westlichen Innenstadt
- Potenzialanalyse von privaten Stellplätzen für die Mehrfachnutzung

Aktueller Stand der Projekte

Beim Feierabendparken können Stellplätze von Einzelhändlern außerhalb der Geschäftszeiten angemietet werden. Der Parkplatz des Aldi-Supermarkts in der Karolinenstraße wurde bereits am 19. März 2026 für das Feierabendparken eröffnet. Zuvor wurden die Norma-Parkplätze in der Gartenstraße und Salzstraße für das Feierabendparken eingerichtet (ein Beispiel zur Kennzeichnung des Parkplatzes mit den Tarifen für das Feierabendparken am Beispiel der Norma in der Gartenstraße findet sich in Anlage 4, ein vergleichbares Foto mit den Regelungen bei Aldi findet sich in Anlage 6). Die Verwaltung prüft hierzu aktuell geeignete Standorte von Supermärkten im Stadtgebiet. In den beschriebenen Pilotprojekten sollen erste Erfahrungen zum Feierabendparken auf Supermarktparkplätzen gesammelt werden. Sollte sich das vorgenannte Projekt als verkehrlich sinnvoll erweisen und etablieren, kann das Feierabendparken auf weitere geeignete Supermarktparkplätze ausgeweitet werden.

In einer größer angelegten **Potenzialanalyse** wird das Fürther Stadtgebiet systematisch nach potenziellen privaten Stellplätzen für die Mehrfachnutzung untersucht. Die Analyse wird durch Mitarbeitende des Stadtplanungsamts durchgeführt. Die Ergebnisse sollen mit einem Shared-Parking-Dienstleister geteilt werden. Als Ziel sollen weitere Flächeneigentümer für die Mehrfachnutzung gewonnen werden. Ebenso kann die Analyse herangezogen werden, wenn durch Verkehrsprojekte Stellplätze überplant werden und nach Möglichkeiten zur Kompensation auf privaten Flächen gesucht wird.

Das **Difu-Projekt** befindet sich aktuell in Vorbereitung unter Federführung des Stadtplanungsamts, Verkehrsplanung. Es sind zwei Workshops mit Beteiligung von Politik und Öffentlichkeit ab Juni 2026 geplant.

Mehrfachnutzung von Kfz-Stellplätzen im Mobilitätsplan

Die Mehrfachnutzung ist im Mobilitätsplan Fürth 2035+ unter Handlungsfeld 3 „Lebenswerter Straßenraum und Parkraummanagement“ als Quick-Win-Maßnahme hinterlegt. Dort lautet die Bezeichnung: „Freigabe von privatem Parkraum nach Feierabend“. Zukünftig wird der übergeordnete Begriff „Mehrfachnutzung“ genutzt, da sich das Feierabendparken zu sehr auf den Einzelhandel bezieht.

Die Mehrfachnutzung kann unter anderem die Möglichkeit bieten, öffentliche Stellplätze zu kompensieren, um Flächen für Maßnahmen zur Förderung der Verkehrsarten des Umweltverbands zu beanspruchen. In den Zielen und Maßnahmen des Mobilitätsplans finden sich Nutzungen, für die mitunter Verkehrsflächen und Stellplätze überplant werden, wie etwa:

- Infrastruktur für fließenden Radverkehr
- Anzahl der Liefer- / Ladezonen erhöhen,
- Anzahl der Car-Sharing-Fahrzeuge erhöhen und
- Verfügbarkeit von E-Ladeinfrastruktur erhöhen.

Positiv hervorzuheben ist außerdem, dass durch die Mehrfachnutzung bestehender Stellplätze, die Versiegelung von Flächen durch den Neubau von Stellplätzen, Parkhäusern und Tiefgaragen reduziert werden kann.

Wichtiges Instrument für die Steuerung und Überwachung des ruhenden Verkehrs bleibt weiterhin und unabhängig von den oben beschriebenen Maßnahmen die Parkraumbewirtschaftung von öffentlichen Stellflächen. Hierzu ist im Mobilitätsplan die Erweiterung der Bewohnerparkzonen in der Südstadt hinterlegt.

Ausblick

Das Difu-Projekt wird im Herbst 2026 abgeschlossen. Das Ziel ist, die Mehrfachnutzung in Fürth langfristig zu etablieren.

Die konkreten Mehrfachnutzungs-Projekte werden von der Verwaltung eng begleitet, um zu erfahren, wo diese Angebote gut angenommen werden.

Erfolgskritisch für die Mehrfachnutzung sind privatrechtliche Akteure (Flächeneigentümer, Dienstleister). Die Verwaltung tritt lediglich als Vermittler, Unterstützer, Kommunikator und Netzwerker auf. Ebenso kann die Verwaltung Potenziale prüfen und bewerten.

Flächeneigentümer hingegen müssen von dem Angebot überzeugt sein und dieses als Chance begreifen, zusätzliche Einnahmen zu generieren. Die Dienstleister haben vor allem das Interesse, dass sich ihre Investitionen durch eine entsprechende Nachfrage schnell amortisieren und Gewinne erwirtschaftet werden. Nur wenn die Mehrfachnutzung nachgefragt wird, werden sich langfristig Shared-Parking-Dienstleister für Standorte in Fürth interessieren.

Die Mehrfachnutzung ist ein vielversprechendes ergänzendes Angebot im ruhenden Verkehr. Es ist vor allem abhängig von der Zahlungsbereitschaft der Parkenden. In anderen Städten hat sich gezeigt, dass das Angebot in einem Umfeld mit kostenfreiem Parkraum nicht angenommen wird, insbesondere wenn Parkverstöße nicht geahndet werden.

Anträge zum Parkraum

Die Themen des Antrags der CSU-Stadtratsfraktion vom 16.04.2025 „Erstellung eines Konzeptes "Parkraum-Offensive"“ werden in den o. g. Projekt mit behandelt und über das Ergebnis wird berichtet.

Dieser Antrag und der bereits im FVA im März 2026 behandelte Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 13.3.2026 „Sachstand Parkraumöffnung Einzelhandelsunternehmen“ gelten damit als erledigt.

Finanzierung:

| | |
|--|---|
| Finanzielle Auswirkungen <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja Gesamtkosten € | jährliche Folgekosten <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja € |
| Veranschlagung im Haushalt <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja Hst. Budget-Nr. im <input type="checkbox"/> Vwhh <input type="checkbox"/> Vmhh | |
| wenn nein, Deckungsvorschlag: | |

Prüfung der Klimarelevanz:

| | | | | |
|---|---|--|-------------------------------|--------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> | Prüfung der Klimarelevanz nicht notwendig | | | |
| <input type="checkbox"/> -- | <input type="checkbox"/> - | <input checked="" type="checkbox"/> 0 | <input type="checkbox"/> + | <input type="checkbox"/> ++ |
| Stark negative Klimawirkung | Negative Klimawirkung | Keine oder geringe Klimawirkung | Positive Klimawirkung | Stark positive Klimawirkung |
| <p>Begründung: Die Mehrfachnutzung soll an dieser Stelle nicht als Mehrung von Stellplätzen verstanden werden. Wo Stellplätze neu gebaut werden, wird MIV (motorisierter Individualverkehr) angezogen, was sich negativ auf die Klimabilanz auswirkt. Die Mehrfachnutzung in Fürth hingegen soll vor allem zur Kompensation von öffentlichen Stellflächen genutzt werden. D. h. die Anzahl von Stellplätzen im öffentlichen Raum sinkt sogar bzw. bleibt in etwa gleich, rechnet man die neuen Parkoptionen auf privaten Stellplätzen mit ein. Somit ist im Falle der Kompensation keine signifikante Änderung bei der Klimawirkung anzunehmen, da eher kein zusätzlicher Kfz-Verkehr induziert wird. Anzumerken ist, dass öffentliche Stellplätze häufig kompensiert werden, weil diese für klimaneutrale Mobilitätsformen überplant werden, was die Klimabilanz langfristig verbessert (z. B. E-Ladeinfrastruktur, Car-Sharing, Radinfrastruktur).</p> <p>Durch die Mehrfachnutzung kann Parksuchverkehr reduziert werden, wenn die Stellplätze vor Fahrtantritt gebucht werden. Zusätzlich bieten die sog. Shared-Parking-Plattformen eine Verlinkung des Standorts des gebuchten Stellplatzes zu Navigationssystemen und Karten-Apps an. So kann man sich auf direktem Weg zum gebuchten Stellplatz navigieren lassen. Im öffentlichen Raum hingegen sind Informationen zu freien Stellplätzen lediglich für Parkhäuser vorhanden. Autofahrende fahren in der Regel direkt zum Ziel und suchen im Umfeld erst nach einem Stellplatz, was zu Parksuchverkehr führt.</p> | | | | |
| <p>Alternativvorschlag (nur bei stark negativer Klimawirkung auszufüllen):</p> | | | | |

Beteiligungen

- II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung
- III. Beschluss zurück an **Stadtplanungsamt**

Fürth, 13.01.2026

gez. Lippert

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Stadtplanungsamt

Folgende Beratungsergebnisse sind vorhanden:

Ergebnis aus der Sitzung: Bau- und Werkausschuss am 15.04.2026

Protokollnotiz:

Beschluss:

Beschluss: