

Erarbeitung eines Parkraumbewirtschaftungs- konzepts für die Stadt Ansbach

Abschlussbericht



Erarbeitung eines Parkraumbewirtschaftungs- konzepts für die Stadt Ansbach

Abschlussbericht

Auftraggeber:

Stadt Ansbach
Referat Stadtentwicklung und Bauen
Amt für Stadtentwicklung und Klimaschutz
Nürnberger Straße 32

91522 Ansbach

Auftragnehmer:

WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung
und Infrastrukturplanung GmbH
Nordstraße 11
38106 Braunschweig

September 2024

Inhalt

1	Aufgabenstellung	1
1.1	Ausgangslage.....	1
1.2	Bearbeitungskonzept und Untersuchungsraum	1
2	Status-Quo-Analyse Parkraumauslastung	3
2.1	Bestandsaufnahme Parkraumangebot.....	4
2.1.1	Kfz-Parkplätze	4
2.1.2	Fahrradabstellanlagen.....	5
2.2	Erfassung Parkraumnachfrage	7
2.2.1	Kraftfahrzeuge	7
2.2.2	Fahrrad Innenstadt	8
2.3	Auslastungsanalysen	8
2.3.1	Kfz Innenstadt.....	8
2.3.2	Kfz angrenzende Wohngebiete und Hochschulumfeld	12
2.3.3	Fahrrad Innenstadt	15
2.4	Befragung der Radfahrenden	17
2.5	Parkdauer und Parkzweck Pkw	18
2.6	Ordnungswidriges Parken	20
3	Parkraumbewirtschaftungskonzept	21
3.1	Parkzonen	22
3.2	Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung	22
3.3	Gebührenordnung.....	25
3.3.1	Status quo	25
3.3.2	Neue Gebührenordnung für Parkflächen im Straßenraum	27
3.3.3	Gebühren für Großparkplätze und Parkhäuser.....	28
3.4	Anwohnerparken	29
3.4.1	Auslastung der Anwohnerparkplätze - Innenstadt.....	29
3.4.2	Parkflächen in Schuleinzugsbereichen.....	30
3.4.3	Auslastung der Anwohnerparkplätze – angrenzende Wohngebiete ..	31
3.4.4	Gebührenordnung Anwohnerparken	33
3.5	Wirkung des neuen Bewirtschaftungskonzeptes	34
4	Konzept zur Parkraumüberwachung	34
5	Prognose des ruhenden Verkehrs	36
6	Resümee	38
7	Neue Parkgebührenverordnung 2024	39

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1: Untersuchungsraum Innenstadt	2
Abbildung 1-2: Untersuchungsraum angrenzende Wohngebiete.....	3
Abbildung 2-1: Erfasste Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt Ansbach.....	6
Abbildung 2-2: Tagesgang der Parkraumauslastung in der Innenstadt.....	9
Abbildung 2-3: Tagesgang der Parkraumauslastung in der Innenstadt – Parkplätze im Straßenraum.....	10
Abbildung 2-4: Tagesgang der Parkraumauslastung in der Innenstadt – Parkhäuser, Großparkplätze	10
Abbildung 2-5: Durchschnittliche Parkraumauslastung in der Innenstadt (ohne Anwohnerparken).....	11
Abbildung 2-6: Maximale Parkraumauslastung in der Innenstadt (ohne Anwohnerparken).....	12
Abbildung 2-7: Stark ausgelastete Bereiche im angrenzenden Wohngebiet Nord	13
Abbildung 2-8: Stark ausgelastete Bereiche im angrenzenden Wohngebiet Süd.....	14
Abbildung 2-9: Parkraumauslastung im Umfeld der Hochschule	14
Abbildung 2-10: Auslastung über 80% zwischen 8 und 14 Uhr im Umfeld der Hochschule	15
Abbildung 2-11: Auslastung der Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt	16
Abbildung 2-12: Exemplarische Ergebnisse der Radfahrerbefragung.....	17
Abbildung 2-13: Parkdauer der befragten Kfz-Fahrer in der Innenstadt (Normalwerktag).....	19
Abbildung 2-14: Zweck des Innenstadtbesuchs mit Kfz (Normalwerktag).....	19
Abbildung 2-15: Anteil der Falschparker in der Innenstadt	20
Abbildung 3-1: Künftige Parkzonen in der Innenstadt Ansbach.....	23
Abbildung 3-2: Gebührenordnung Parkzonen – Status quo bis zum 29.02.2024.....	26
Abbildung 3-3: Gebühren Großparkplätze und Parkhäuser - Status quo bis zum 29.02.2024	26
Abbildung 3-4: Auslastung Schuleinzugsbereiche in der Innenstadt.....	31
Abbildung 3-5: Widerrechtliches Parken auf Anwohnerparkplätzen.....	33

Tabellenverzeichnis

Tabelle 2-1: Stellplatzangebot im öffentlichen Raum in der Innenstadt Ansbach gesamt.....	4
Tabelle 2-2: Stellplatzangebot im öffentlichen Raum nach Teilräumen in der Innenstadt Ansbach	5
Tabelle 2-3: Stellplatzangebot im öffentlichen Raum – angrenzende Wohngebiete	5
Tabelle 2-4: Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt Ansbach	7
Tabelle 2-5: Zeitintervalle der durchgeführten Erhebungen zur Parkraumerfassung ..	7
Tabelle 3-1: Anzahl Parkplätze je Parkzone im Straßenraum der Innenstadt – Status quo bis zum 29.01.2024.....	22
Tabelle 3-2: Anzahl Parkplätze je Parkzone im Straßenraum der Innenstadt – neue Parkzonen.....	24
Tabelle 3-3: Parkgebühren nach Parkzone - Status quo bis zum 29.02.2024.....	25
Tabelle 3-4: Parkgebühren nach Parkzonen – Empfehlung	27
Tabelle 3-5: Parkgebühren Parkhaus Altstadt, Großparkplätze (Rezat West, Hofwiese) - Empfehlung.....	28
Tabelle 3-6: Anwohnerparkzonen Innenstadt – Auslastung und ausgegebene Berechtigungen.....	30
Tabelle 3-7: Anwohnerparkzonen angrenzende Wohngebiete – Auslastung und ausgegebene Berechtigungen	32
Tabelle 7-1: Parkgebühren nach Parkzone - Status quo seit dem 01.03.2024	39

1 Aufgabenstellung

1.1 Ausgangslage

Die Stadt Ansbach ist Oberzentrum in der Metropolregion Nürnberg mit ländlich geprägtem Umland, Hochschulstandort, Regierungssitz und Sitz zahlreicher Behörden. Diese übergeordneten Funktionen führen zu einer hohen Anziehungskraft, die zu einem großen Teil Individualverkehr und damit Nachfrage nach Parkraum in der Stadt erzeugt. Gleichzeitig gilt es, vor dem Hintergrund von Klimaschutz, Verkehrssicherheit und Erhalt der Lebensqualität in der Stadt den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds und hier insbesondere dem Rad- und Fußverkehr einen entsprechenden Stellenwert einzuräumen. Um in diesem Spannungsfeld die unterschiedlichen Interessen angemessen zu berücksichtigen, möchte die Stadt Ansbach ein gesamtstädtisches Konzept im Sinne einer integrierten Verkehrsplanung entwickeln.

Als eine Grundlage für diese Planungsaufgabe hat die Stadt Ansbach bei der WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH (im Folgenden kurz "WVI") ein Gutachten in Auftrag gegeben, das eine Status Quo-Analyse der heutigen Parkraumnutzung sowie die Prognose der künftigen Parkraumnachfrage beinhaltet. Ein weiterer Bestandteil des Gutachtens ist die Überarbeitung des bestehenden Parkraumbewirtschaftungskonzepts innerhalb der Kernstadt sowie eine Überprüfung der bestehenden Gebührenordnung.

Nicht nur in Ansbach ist Parken ein wichtiger Baustein der Mobilitätswende. Der Straßenraum ist begrenzt und wird nicht nur für fahrende und parkende Autos benötigt. Bei steigenden Kfz-Zulassungen und sich verändernden Mobilitätsgewohnheiten besteht die Notwendigkeit, die Nutzungsbedingungen für den öffentlich zugänglichen Straßenraum zu verändern. Mit Hilfe des Parkraummanagements können die Aspekte Sicherheit, Verkehrsfluss, Platzbedarf und Kosten bei der zukünftigen Aufteilung des vorhandenen Verkehrsraums aus der Sicht aller Verkehrsteilnehmer besser und gerechter berücksichtigt werden.

1.2 Bearbeitungskonzept und Untersuchungsraum

Basis des zu erarbeitenden Konzeptes war die quantitative Ermittlung des derzeitigen Parkraumangebots und der Parkraumnachfrage in räumlicher und zeitlicher Differenzierung. Anhand der Angebots- und Nachfragedaten kann die aktuelle Belastungssituation quantifiziert werden, und es können unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen Maßnahmen vorgeschlagen werden, die zu einer effizienten Nutzung des öffentlichen Raums in der Kernstadt führen. Bestandsaufnahme, Auslastungsanalyse und Prognose erfolgten für den motorisierten Individualverkehr und für den Fahrradverkehr.

Entsprechend der unterschiedlich ausgeprägten Nutzungskonkurrenzen wurde der Untersuchungsraum eingeteilt in die **Innenstadt** und **angrenzende Wohngebiete**.

Im unmittelbaren Innenstadtbereich ist der Parkdruck tagsüber durch den Einkaufs- und Lieferverkehr am höchsten und das Parken steht in Konkurrenz zu anderen Nutzungen des zur Verfügung stehenden öffentlichen Raums. Ordnungswidriges Parken behindert andere Verkehrsteilnehmer wie z.B. den Rad- und Fußverkehr. Die Bereitstellung von Parkraum erfolgt in drei Parkhäusern und zahlreichen

öffentlichen Parkplätzen, ergänzt durch halböffentliche Parkplätze sowie gebührenfreie und bewirtschaftete Parkplätze am Straßenrand.

In den angrenzenden Wohngebieten ist der Parkdruck eher in den Abend- und Nachtstunden ausgeprägt. Insbesondere in den innenstadtnahen Bereichen steht der Parkraumbedarf der Anwohner in Konkurrenz zu dem der Innenstadtbesucher, die in den Wohngebieten einen kostenlosen Parkplatz belegen. Dieser Konkurrenzsituation wird z.T. durch die Ausweisung von Anwohnerparkplätzen begegnet. Die Ansbacher Bürger können in vielen Bereichen der Stadt einen Anwohnerparkausweis beantragen, mit dessen Hilfe sie ihr Auto kostengünstig und wohnortnah im Straßenraum abstellen können.

Die Innenstadt wird im Süden durch die Bahnlinie begrenzt, im Westen durch den Hohenzollernring und im Osten durch den Hofgarten. Im Norden folgt die Grenze des Untersuchungsraums dem Straßenverlauf Residenzstraße-Brauhausstraße-Schloßstraße-Nürnberger Straße. Die folgende Abbildung zeigt den Untersuchungsraum Innenstadt, der für die späteren Auswertungen weiter differenziert wurde in

- Innenstadt Nord
- Innenstadt West
- Altstadt und
- Innenstadt Süd.

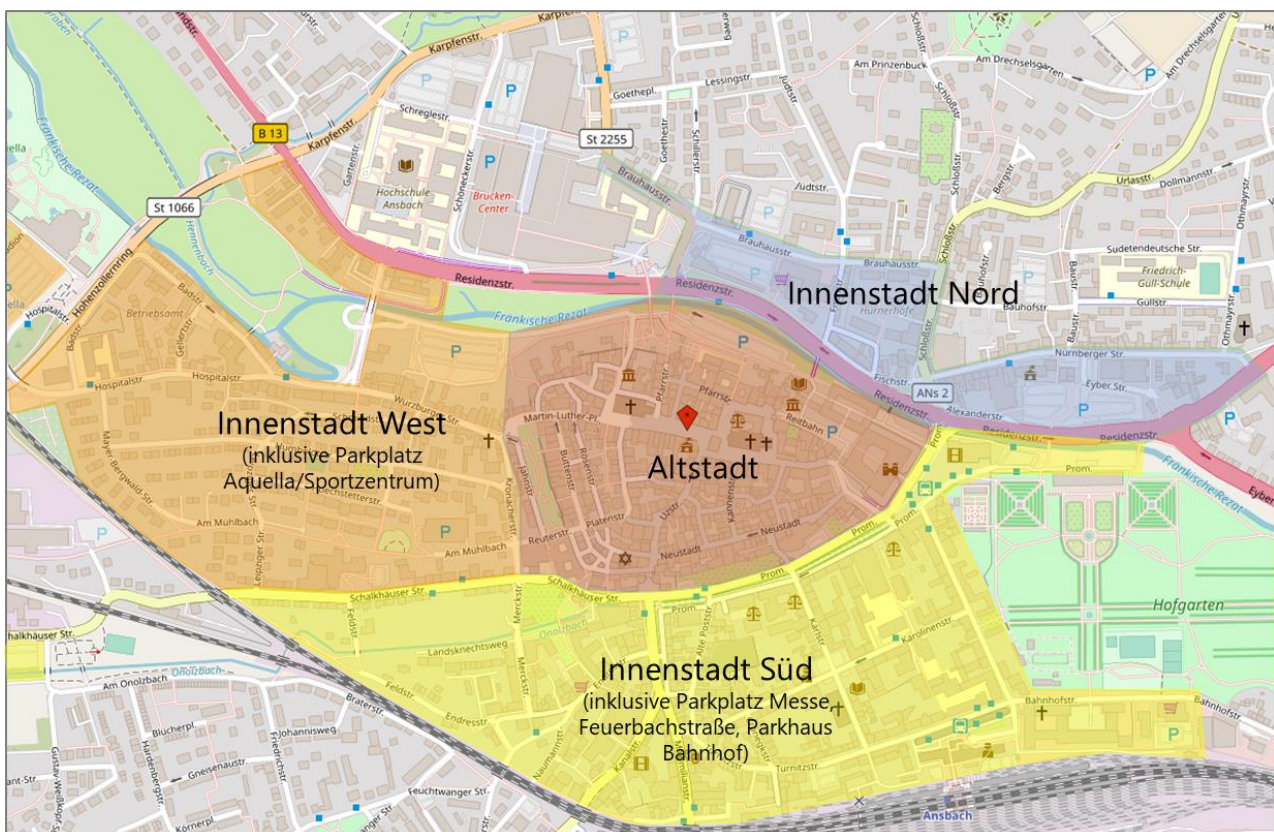


Abbildung 1-1: Untersuchungsraum Innenstadt

Die in die Untersuchung einbezogenen, an die Innenstadt angrenzenden Wohngebiete sind in der Abbildung 1-2 farblich unterlegt. Im Hinblick auf die weiteren Auswertungen wurden sie in einen nördlichen und einen südlichen Bereich untergliedert.

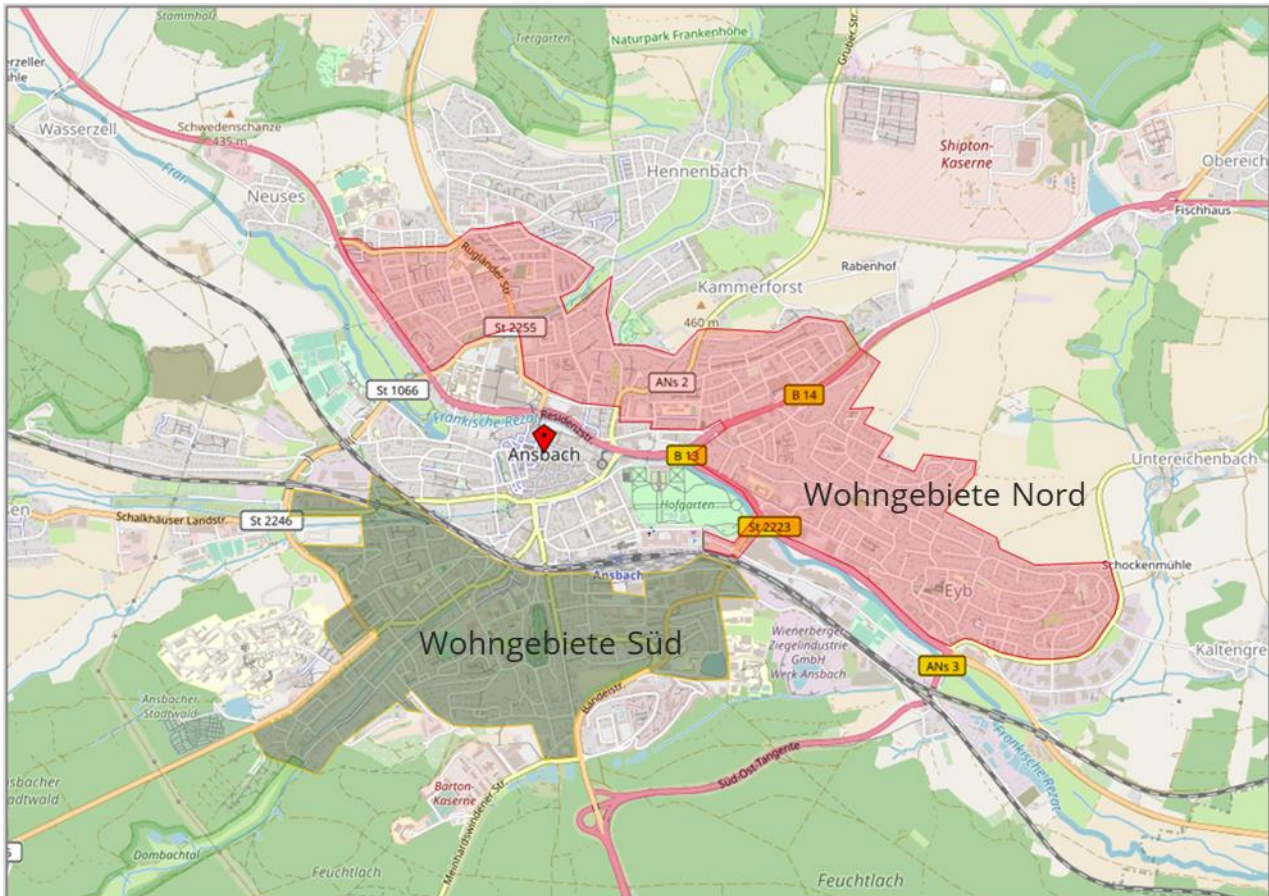


Abbildung 1-2: Untersuchungsraum angrenzende Wohngebiete

2 Status-Quo-Analyse Parkraumauslastung

Die Analyse der heutigen Parkraumauslastung wurde im Oktober 2021 an den Wochentagen Montag bis Donnerstag (Normalwerktag) und Samstag durchgeführt. Zu diesem Zeitpunkt waren die gravierenden Einschränkungen im gesellschaftlichen Leben, die zur Eindämmung der Corona-Pandemie beschlossen worden waren, nicht mehr wirksam und es zeichnete sich eine gewisse Normalisierung des öffentlichen Lebens ab. Der Einzelhandel hatte geöffnet und Schulen sowie Hochschulen hatten den Präsenzbetrieb wieder aufgenommen.

In einem ersten Schritt wurde eine Bestandsaufnahme der Parkplatzsituation im Untersuchungsgebiet durchgeführt (Kapitel 2.1). Darauf aufbauend wurde die Parkraumnachfrage erfasst, wobei unterschiedliche zeitliche Erfassungskonzepte eingesetzt wurden (Kapitel 2.2). Die wesentlichen Ergebnisse der Erhebungen werden in den Kapiteln 2.3 bis 2.6 herausgearbeitet.

2.1 Bestandsaufnahme Parkraumangebot

2.1.1 Kfz-Parkplätze

Die Anzahl der Kraftfahrzeugstellplätze wurde durch die Begehung der einzelnen Straßenzüge in der Innenstadt und in den angrenzenden Wohngebieten ermittelt. Dort, wo die Stellplätze nicht durch eindeutige Markierungen abgegrenzt waren, wurde für die Anzahl der vorhandenen Stellplätze eine qualifizierte Schätzung vorgenommen¹.

Gezählt wurden alle öffentlichen und halböffentlichen Parkplätze im öffentlichen Straßenraum. Als halböffentlich wurden diejenigen Stellplätze klassifiziert, die bestimmten Nutzerkreisen vorbehalten (z.B. Besucher der Agentur für Arbeit), zu bestimmten Zeiten aber für die Nutzung durch die Öffentlichkeit freigegeben sind. Private Parkplätze wurden nicht erfasst.²

Das Parkraumangebot wurde unterschieden in

- ✔ Bewirtschaftete Parkplätze
- ✔ Gebührenfreie Parkplätze
- ✔ Anwohnerparkplätze

Die Anzahl der Stellplätze auf den Großparkplätzen und in den Parkhäusern wurde den entsprechenden Unterlagen der Stadt Ansbach entnommen. Die beiden folgenden Tabellen zeigen das Parkraumangebot im öffentlichen Raum der Ansbacher Innenstadt. In Tabelle 2-1 ist das festgestellte Stellplatzangebot in der Innenstadt insgesamt ausgewiesen, Tabelle 2-2 enthält zusätzlich die Differenzierung nach den Untersuchungsteilräumen, wie sie in Abbildung 1-1 auf Seite 2 dargestellt sind.

Klassifizierung	bewirtschaftet*	gebührenfrei	Anwohnerparken	Summe
Straßenraum	554	334	360	1.248
Großparkplätze	1.076	700	-	1.776
Parkhäuser**	761	-	-	761
Gesamt	2.391	1.034	360	3.785

* werktags 8 bis 18 Uhr, samstags 8 bis 14 Uhr; ** ohne Brückencenter

Tabelle 2-1: Stellplatzangebot im öffentlichen Raum in der Innenstadt Ansbach gesamt

Großparkplätze stellen fast die Hälfte des Parkraumangebotes in der Innenstadt, Parkhäuser 20%. Ein Drittel der Parkflächen liegen im Straßenraum (inklusive kleinerer an den Straßenraum angrenzende Parkplätze).

¹ Dabei wurden die heutigen Abmessungen eines Mittelklassewagens inklusive des erforderlichen Rangiererraums als durchschnittlicher Platzbedarf für einen Stellplatz angesetzt. Regelungen der Straßenverkehrsordnung (wie z.B. das Freihalten von Kreuzungsbereichen) wurden berücksichtigt.

² Dazu zählen auch Parkplätze, die ausschließlich von bestimmten Personengruppen genutzt werden dürfen (z.B. ausgewiesene Mitarbeiterparkplätze)

	Klassifizierung	bewirtschaftet*	gebührenfrei	Anwohnerparken	Summe
Altstadt	Straßenraum	39	37	105	181
	Großparkplätze	403	-	-	403
	Parkhäuser	-	-	-	-
Innenstadt Nord	Straßenraum	144	34	32	210
	Großparkplätze	350	-	-	350
	Parkhäuser**	-	-	-	-
Innenstadt Süd	Straßenraum	352	163	159	674
	Großparkplätze	112	400	-	512
	Parkhäuser	528	-	-	528
Innenstadt West	Straßenraum	19	100	64	183
	Großparkplätze	211	300	-	511
	Parkhäuser	233	-	-	233
		2.391	1.034	360	3.785

* werktags 8 bis 18 Uhr, samstags 8 bis 14 Uhr; ** ohne Brückencenter

Tabelle 2-2: Stellplatzangebot im öffentlichen Raum nach Teilräumen in der Innenstadt Ansbach

Über 60% des Parkraums wird bereits bewirtschaftet, 10% ist für Anwohnerparken vorgesehen. Knapp 30% des Parkraums wird gebührenfrei angeboten. Die gebührenfreien Parkflächen liegen überwiegend in der Innenstadt Süd und West, Anwohnerparken überwiegend in der Innenstadt Süd und der Altstadt. Bewirtschaftete Parkflächen liegen zu über 40% in der Innenstadt Süd und verteilen sich ansonsten recht gleichmäßig auf die übrigen Innenstadtbezirke.

Untersuchungsraum	bewirtschaftet*	gebührenfrei	Anwohnerparken	Gesamt
Wohngebiet Nord	200	3.554	227	3.981
Wohngebiet Süd	128	2.534	93	2.755
Gesamt	328	6.088	320	6.736

* werktags 8 bis 18 Uhr, samstags 8 bis 14 Uhr

Tabelle 2-3: Stellplatzangebot im öffentlichen Raum – angrenzende Wohngebiete

In den untersuchten angrenzenden Wohngebieten Nord und Süd werden deutlich mehr Parkflächen angeboten als in der Innenstadt. Insgesamt werden dort fast 7.000 Stellplätze im öffentlichen Raum angeboten. Davon sind 5% bewirtschaftet und weitere 5% für Anwohner reserviert. 90% der Parkflächen sind gebührenfrei.

2.1.2 Fahrradabstellanlagen

Die Stadt Ansbach stellt in der gesamten Innenstadt dezentral Fahrradabstellanlagen unterschiedlicher Dimensionierung und Ausstattung zur Verfügung. Die Zahl der Abstellanlagen wurde an den einzelnen Standorten mit den folgenden Merkmalen erfasst:

- Überdachung
- einfache Fahrradständer (sog. Felgenklemmen)
- qualitativ hochwertige Fahrradständer, die das Anschließen des Rahmens ermöglichen.

Die folgende Abbildung zeigt die räumliche Lage der erfassten Fahrradabstellanlagen, differenziert nach hochwertigen und einfachen Abstellanlagen mit und ohne Überdachung. Die 124 überdachten Abstellplätze am Bahnhof sind hier mit aufgeführt. Diese Abstellplätze waren während der Nachfragerfassung nicht zugänglich (s. Kapitel 2.3.3). Die Anlagen innerhalb des Hochschulgeländes wurden nicht erfasst.

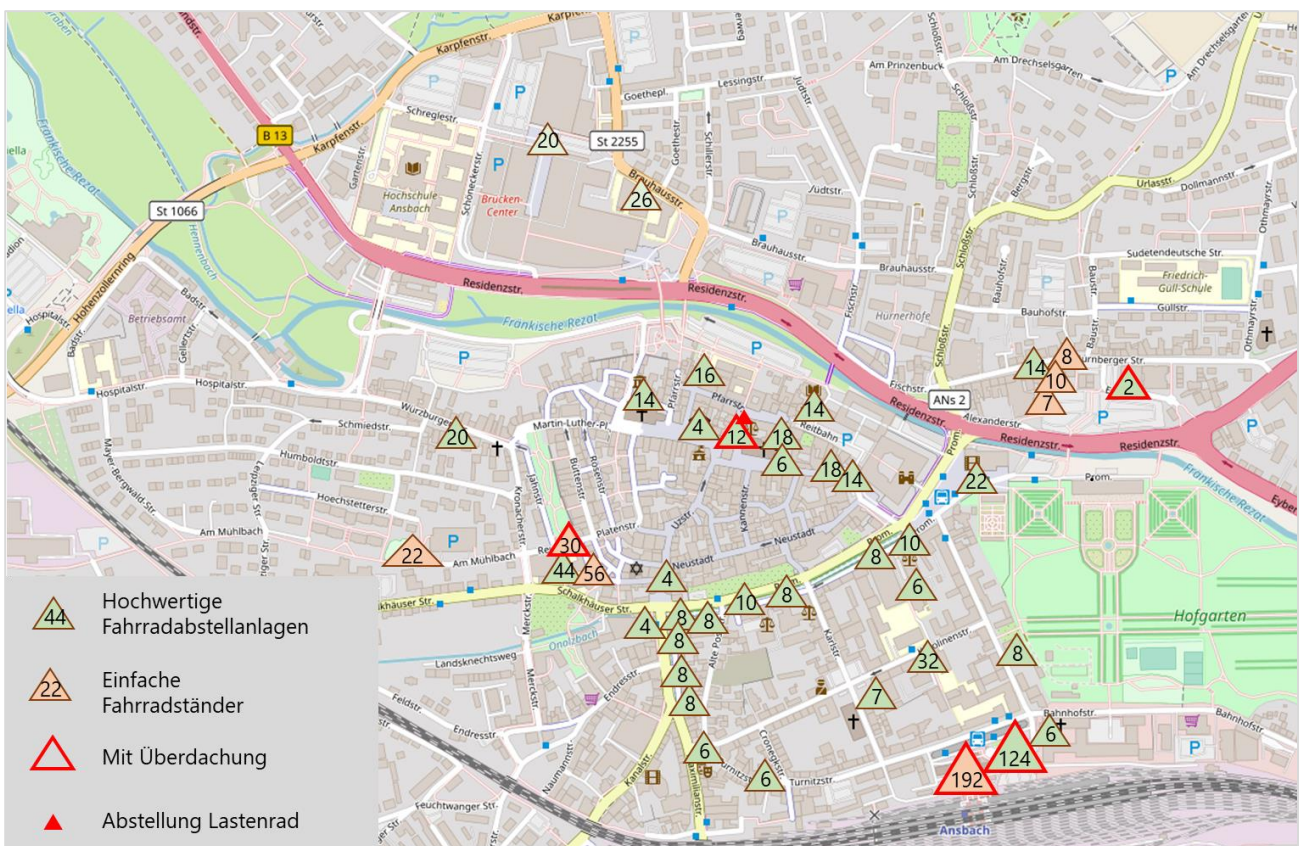


Abbildung 2-1: Erfasste Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt Ansbach

Die folgende Tabelle zeigt die Zahl der Fahrrad-Abstellanlagen in den einzelnen Untersuchungsteilräumen. Die meisten Fahrradabstellanlagen befinden sich in den Untersuchungsteilräumen Innenstadt Süd und Altstadt.

Untersuchungsraum	Hochwertige Abstellanlage		Einfache Abstellanlage		Gesamt
	überdacht	nicht überdacht	überdacht	nicht überdacht	
Altstadt	12	160	30	56	258
Innenstadt Nord	2	60	-	25	87
Innenstadt Süd	124	133	192	32	481
Innenstadt West	-	42	-	-	42
Gesamt	138	395	222	113	868

Tabelle 2-4: Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt Ansbach

2.2 Erfassung Parkraumnachfrage

Die Mobilität der Menschen wird durch das Verhalten am Normalwerktag (Montag – Freitag) stark geprägt. Aufgrund der vielfältigen Funktionen der Innenstadt (Versorgung, Ausbildung, Arbeiten, Wohnen, Dienstleistungen etc.) konkurrieren am Normalwerktag die unterschiedlichen Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum am stärksten. Vor diesem Hintergrund wurde der Schwerpunkt der Untersuchung auf den Normalwerktag gelegt. Tabelle 2-5 zeigt die Zeitschichtung aller durchgeführten Erhebungen.

Erhebung	Montag - Freitag								Samstag	
	06 - 08	08 - 10	10 - 12	12 - 14	14 - 16	16 - 18	18 - 20	20 - 22	10 - 14	
Kfz Innenstadt										
Kfz angrenzende Wohngebiete			10 - 16			16 - 22				
Fahrrad Innenstadt		08 - 10	10 - 12	12 - 14	14 - 16	16 - 18	18 - 20		10 - 12	12 - 14

Tabelle 2-5: Zeitintervalle der durchgeführten Erhebungen zur Parkraumerfassung

Im Folgenden wird die Vorgehensweise bei den Erhebungen im Detail erläutert.

2.2.1 Kraftfahrzeuge

Die Zählung der parkenden Kraftfahrzeuge in der Innenstadt erfolgte in insgesamt acht zweistündigen Zeitintervallen zwischen 6 und 22 Uhr an einem Wochentag zwischen Montag und Donnerstag (im Folgenden: „Normalwerktag“) und an einem Samstag in einem Intervall von 10 bis 14 Uhr.

Die Zählung der parkenden Fahrzeuge auf den öffentlichen Parkplätzen und im Straßenraum wurde manuell durch speziell geschultes Personal vorgenommen, das bei der Begehung der zu Zählgebieten zusammengefassten Straßenabschnitte in den vorgegebenen Zeitintervallen die Zahl der parkenden Fahrzeuge dokumentierte. Dabei wurde unterschieden in Kfz auf

- ✔ gebührenfreien Parkplätzen
- ✔ bewirtschafteten Parkplätzen
- ✔ Anwohnerparkplätzen
- ✔ Stellflächen außerhalb der zulässigen Parkbereiche (Falschparker).

Auf den Großparkplätzen wurden Videokameras (Miovision) eingesetzt, die am Normalwerktag zwischen 6 und 22 Uhr alle ein- und ausfahrenden Fahrzeuge anonym und datenschutzkonform erfassten. Die Auswertung der Fahrzeugbewegungen erfolgte in Viertelstundenintervallen, die für die Auslastungsanalyse analog zu den manuell erfassten Fahrzeugen zu 2-Stunden-Intervallen zusammengefasst wurden. Folgende Parkplätze waren mit Miovision-Geräten ausgestattet:

- ✔ Parkplatz Aquella/Sportzentrum
- ✔ Rezatparkplatz Mitte und Ost
- ✔ Parkplatz Hofwiese
- ✔ Parkplatz Reitbahn
- ✔ Parkplatz Messegelände
- ✔ Parkplatz Feuerbachstraße.

Für den Rezatparkplatz West, das Parkhaus Bahnhof und das Parkhaus Altstadt wurden die Nutzungsdaten für den Untersuchungszeitraum durch die Stadt Ansbach bereitgestellt. Das privat betriebene Parkhaus Brückencenter konnte bei der vorliegenden Analyse mangels Zugangs zu den Nutzungsdaten nicht berücksichtigt werden.

In den an die Innenstadt angrenzenden Wohngebieten wurden die parkenden Fahrzeuge manuell in zwei Zeitintervallen (10 bis 16 Uhr und 16 bis 22 Uhr) an einem Normalwerktag gezählt. Auch hier wurde unterschieden nach Pkw auf

- ✔ gebührenfreien Parkplätzen
- ✔ bewirtschafteten Parkplätzen
- ✔ Anwohnerparkplätzen
- ✔ Stellflächen außerhalb der zulässigen Parkbereiche (Falschparker).

2.2.2 Fahrrad Innenstadt

Die Erfassung der in den Abstellanlagen geparkten Fahrräder in der Innenstadt erfolgte Anfang April 2022 durch Begehung der Anlagen und Zählung der abgestellten Fahrräder. Gezählt wurde in 2-Stunden-Intervallen zwischen 8:00 und 20:00 Uhr an insgesamt 3 Normalwerktagen und in zwei Intervallen zwischen 10:00 und 12:00 Uhr und zwischen 12:00 und 14:00 Uhr an einem Samstag. Dabei wurden nicht nur die in den vorhandenen Fahrradständern geparkten Fahrräder gezählt, sondern auch die im unmittelbaren Umfeld „wild“ geparkten (z.B. an Laternenmasten angeschlossene) Fahrräder. Diese wurden separat dokumentiert, so dass der Anteil an „wild“ geparkten Fahrrädern ausgewiesen werden kann.

2.3 Auslastungsanalysen

2.3.1 Kfz Innenstadt

Die folgenden Grafiken zeigen die Auslastung aller Parkplätze in der Innenstadt im werktäglichen Tagesverlauf sowie differenziert für die gebührenfreien, die bewirtschafteten Parkplätze und für die

Anwohnerparkplätze. Diese Darstellung enthält alle Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum in der Innenstadt, also die Parkflächen im Straßenraum, Großparkplätze und Parkhäuser. Insgesamt ist die Stellplatzkapazität in der Innenstadt im Tagesverlauf zu maximal 60% ausgelastet. Eine sehr hohe Kapazitätsauslastung war lediglich punktuell in einzelnen Straßenabschnitten festzustellen wie z.B. in der

- ✔ Hospitalstraße
- ✔ Feldstraße und
- ✔ Humboldtstraße,

in denen auf den gebührenfreien Stellplätzen z.T. ganztägig eine starke Belegung festgestellt wurde und beispielsweise

- ✔ in der Kanalstraße
- ✔ auf dem Martin-Luther-Platz und
- ✔ an der Promenade,

wo auf den bewirtschafteten Stellplätzen durchgängig zwischen 10 und 16 Uhr eine Auslastung von mehr als 85% festgestellt wurde.

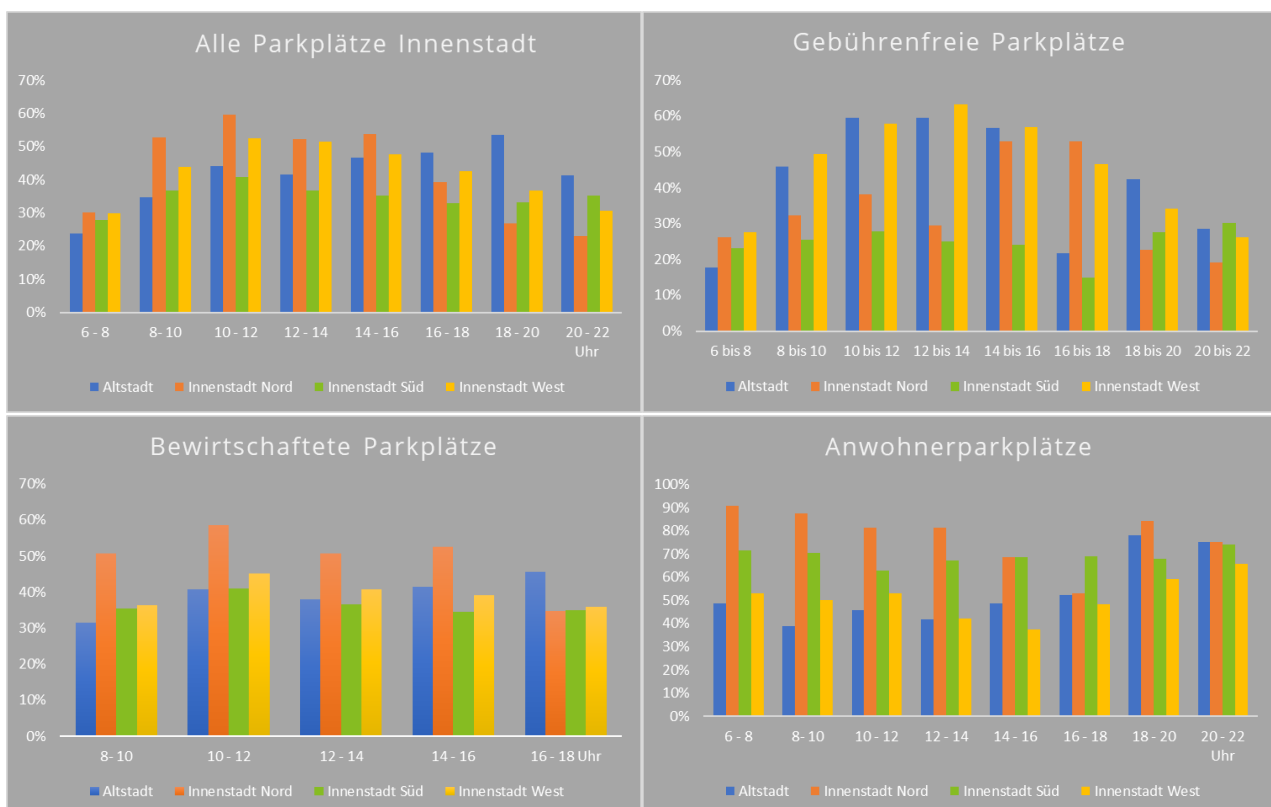


Abbildung 2-2: Tagesgang der Parkraumauslastung in der Innenstadt

Die gebührenfreien Stellplätze werden erwartungsgemäß stärker genutzt als die bewirtschafteten Parkplätze, aber auch hier gibt es insgesamt in den untersuchten Innenstadtbereichen noch ausreichende Kapazitäten. Eine relativ gleichmäßige Auslastung im Tagesverlauf haben die ausgewiesenen Anwohnerparkbereiche. Deren Auslastung ist in den vier Innenstadtbereichen unterschiedlich hoch, erreicht jedoch in keinem der Bereiche und Zeitintervalle eine Auslastung von mehr als 90%.

Aufschlussreich sind die beiden folgenden Auslastungsanalysen, in denen zwischen den Stellplätzen im Straßenraum sowie den Großparkplätzen und Parkhäusern unterschieden wird.

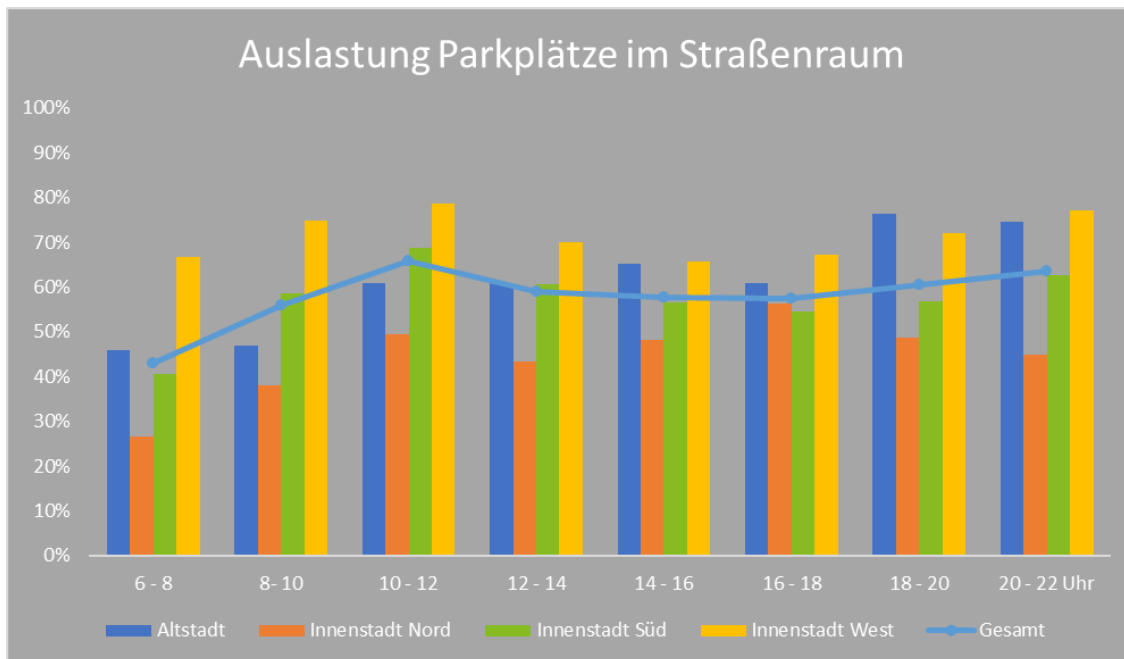


Abbildung 2-3: Tagesgang der Parkraumauslastung in der Innenstadt – Parkplätze im Straßenraum

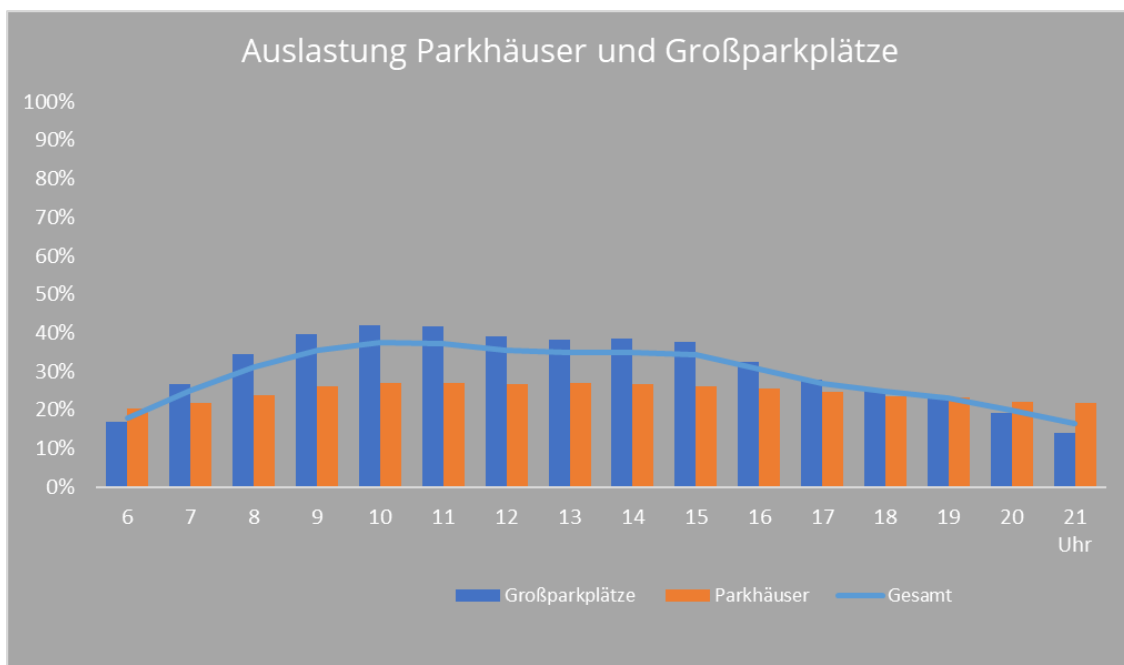


Abbildung 2-4: Tagesgang der Parkraumauslastung in der Innenstadt – Parkhäuser, Großparkplätze

Der Vergleich zwischen Abbildung 2-3 und Abbildung 2-4 zeigt, dass die Stellplätze im Straßenraum sehr viel stärker nachgefragt sind als die in den Parkhäusern und auf den Großparkplätzen. Trotz Parkleitsystems und z.T. sehr niedrigen Gebühren in den Parkhäusern ist die durchschnittliche Auslastung in den großen Parkierungsanlagen gering. Zusätzlich zeigt Abbildung 2-4, dass die beiden Parkhäuser (Altstadt und Bahnhof) noch weniger ausgelastet sind als die Großparkplätze unter freiem

Himmel. Insgesamt ist festzustellen, dass ein großer Teil der außerhalb des Straßenraums vorgehaltenen Parkkapazitäten ungenutzt bleibt.

Allerdings stellt sich die Auslastung der einzelnen Großparkplätze unterschiedlich dar. Am stärksten ausgelastet ist der Parkplatz Reitbahn (60-70% über den gesamten Tagesverlauf am Normalwerktag), obwohl das Parken dort (Zone 3) am kostspieligsten ist. Am niedrigsten sind mit maximal 20% der gebührenfreie Parkplatz Messegelände und mit maximal 10% der Parkplatz Feuerbachstraße (Zone 0) ausgelastet.

Die beiden folgenden Abbildungen fassen die festgestellte Parkraumsituation in der Innenstadt zusammen. In keinem der vier untersuchten Bereiche sind die vorhandenen Stellplätze voll ausgelastet. Das gilt sowohl für die durchschnittliche Auslastung über den gesamten Normalwerktag als auch für die maximale Auslastung der einzelnen Innenstadtbereiche in spezifischen Zeitlagen. Besonders auf den Großparkplätzen und in den Parkhäusern sind in großer Zahl ungenutzte Stellplatzkapazitäten verfügbar.

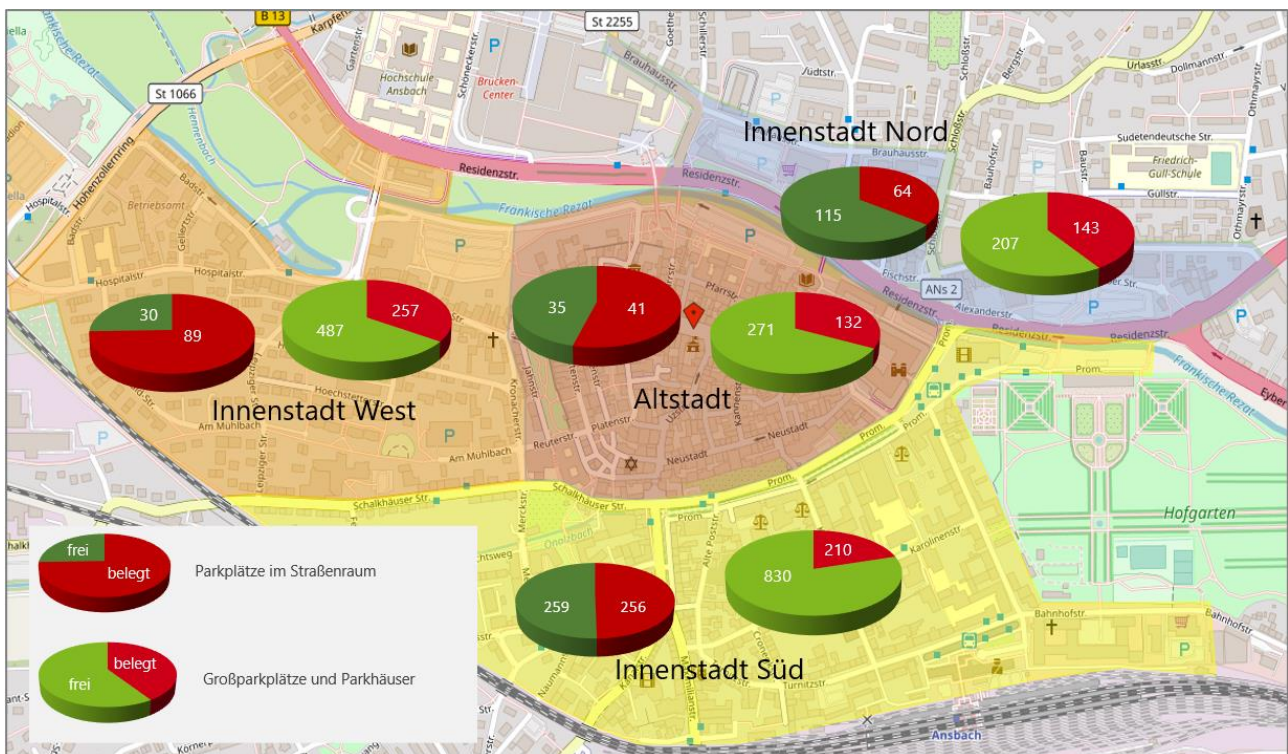


Abbildung 2-5: Durchschnittliche Parkraumauslastung in der Innenstadt (ohne Anwohnerparken)

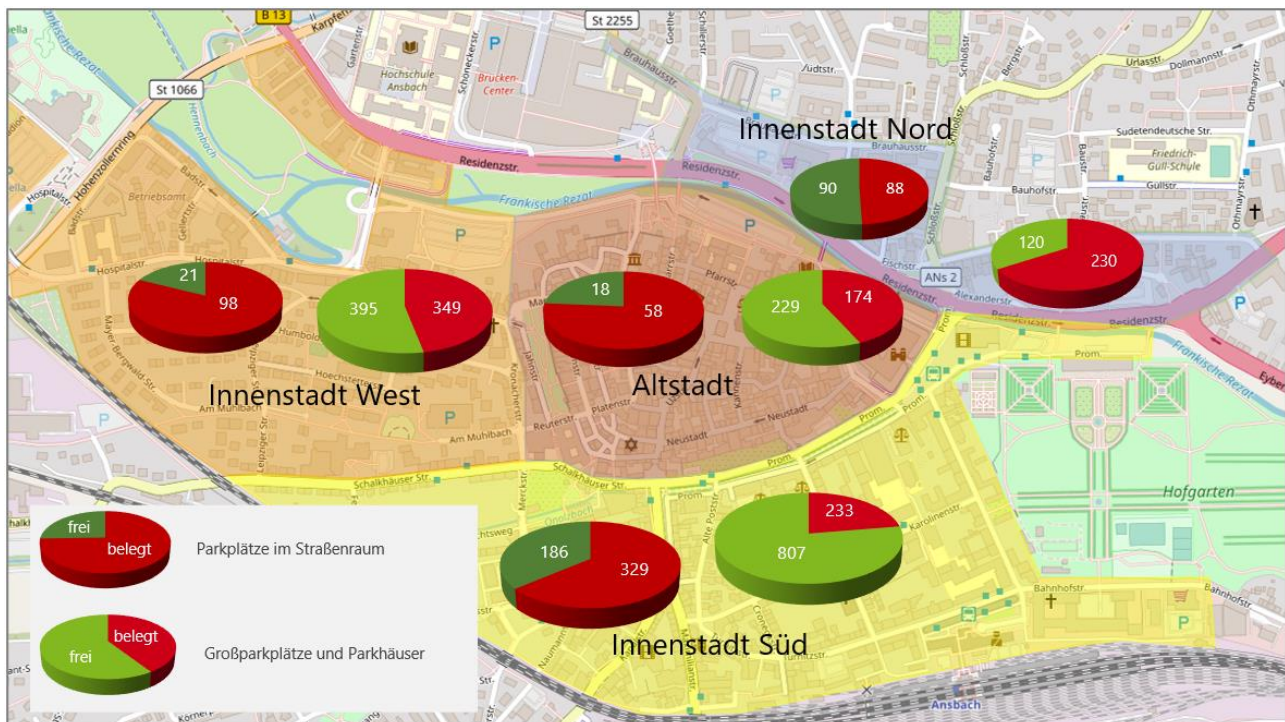


Abbildung 2-6: Maximale Parkraumauslastung in der Innenstadt (ohne Anwohnerparken)

Die geringe Nutzung der Großparkplätze und Parkhäuser ist offensichtlich weder auf die Lage (Beispiel Parkhaus Altstadt in zentraler Lage) noch auf die Höhe der Gebühren (Beispiel Parkplatz Reitbahn) rückführbar. Offenbar ist genügend Parkraum im öffentlichen Straßenraum vorhanden, der von den Autofahrern gerne vorrangig genutzt wird und der die Anziehungskraft der Großparkplätze und Parkhäuser schmälert. Persönliche Präferenzen, Gewohnheiten und die zielnahe Lage spielen eine große Rolle bei der Wahl des Parkplatzes, die häufig schon vor Beginn der Fahrt in die Innenstadt getroffen wird.

Insofern ist es fraglich, ob technische Maßnahmen wie z.B. die Einführung eines dynamischen Parkleitsystems anstelle des aktuellen statischen Systems die geringe Auslastung der Parkkapazitäten in den Parkhäusern und auf den Großparkplätzen vermindern würden. In einem ersten Schritt erscheint die Neuordnung des Parkplatzangebots im öffentlichen Straßenraum, flankiert durch die entsprechende Öffentlichkeitsarbeit, zielführender. Darüber hinaus eignet sich ein dynamisches Parkleitsystem zur Verringerung des Parksuchverkehrs, wenn das Ansteuern voll belegter Parkplätze durch die Anzeige freier Kapazitäten an anderer Stelle vermieden werden soll. Überlastungserscheinungen einzelner Parkhäuser oder Großparkplätze wurden bei der Analyse der Parkraumbelegung in Ansbach jedoch nicht festgestellt.

2.3.2 Kfz angrenzende Wohngebiete und Hochschul Umfeld

Das überwiegend gebührenfreie Angebot von Parkkapazitäten im Straßenraum in den innenstadtnahen Wohngebieten ist ebenfalls nicht vollständig ausgelastet. Einige Straßenzüge weisen mit mehr als 85% Belegung der Parkplätze vergleichsweise hohe Auslastungen auf.

Im innenstadtnahen **Wohngebiet Nord** sind einige Straßenabschnitte nördlich des Hofgartens stark ausgelastet: das Gebiet nördlich der B14 um das Finanzamt und das Landvermessungsamt sowie das Gebiet zwischen B14 und Eyber Straße um die Maschinenbauschule (Abbildung 2-7). Beide Gebiete sind vom Parkplatz Hofwiese in etwa 10 Minuten fußläufig erreichbar. Die Maschinenbauschule hat darüber hinaus einen eigenen Parkplatz.

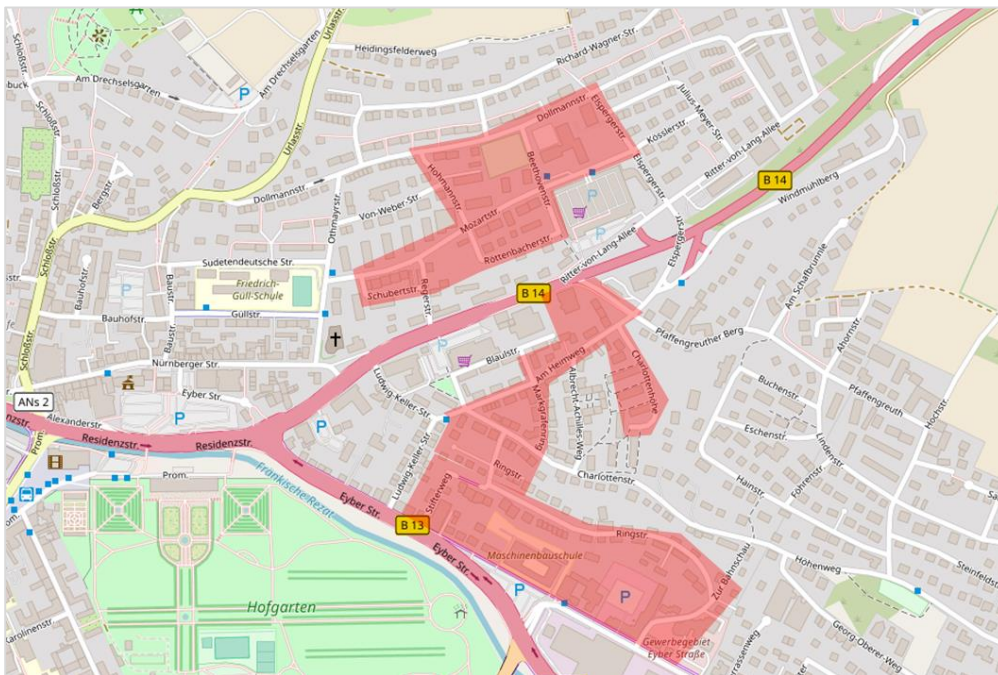


Abbildung 2-7: Stark ausgelastete Bereiche im angrenzenden Wohngebiet Nord

Im angrenzenden **Wohngebiet Süd** sind die öffentlichen Parkplätze im Gewerbe- und Wohngebiet zwischen Bahntrasse und Beckenweiher gut genutzt (östliche Markierung in Abbildung 2-8). Hier liegt das Gewerbegebiet Draisstraße sowie die Zugänge zur Landesfinanzschule, der Staatlichen Berufsschule sowie dem Bildungs- und Technologiezentrum der Handwerkskammer Mittelfranken. Das Gewerbegebiet Draisstraße ist über den Parkplatz Feuerbachstraße sowie das Parkhaus Bahnhof sehr gut erreichbar. Das Bildungszentrum der Handwerkskammer ist fußläufig in 10 Minuten erreichbar.

Im Wohngebiete Süd sind zwei weitere Bereiche westlich der Feuchtwanger Straße gut genutzt.

- Bereich nördlich der Luitpoldschule und nordwestlich des Landratsamtes Ansbach: In diesem Bereich liegt im Nordosten das Staatliche Rechnungsprüfungsamt. Das Parkhaus Altstadt und der Osten des Parkplatzes Messengelände sind fußläufig in ca. 10 Minuten erreichbar.
- Bereich südwestlich der Breslauerstraße: Hier liegen der Bezirk Mittelfranken und diverse Fachbereiche des Bezirksklinikums in der Nähe, wodurch möglicherweise eine erhöhte Parkplatznachfrage entsteht.

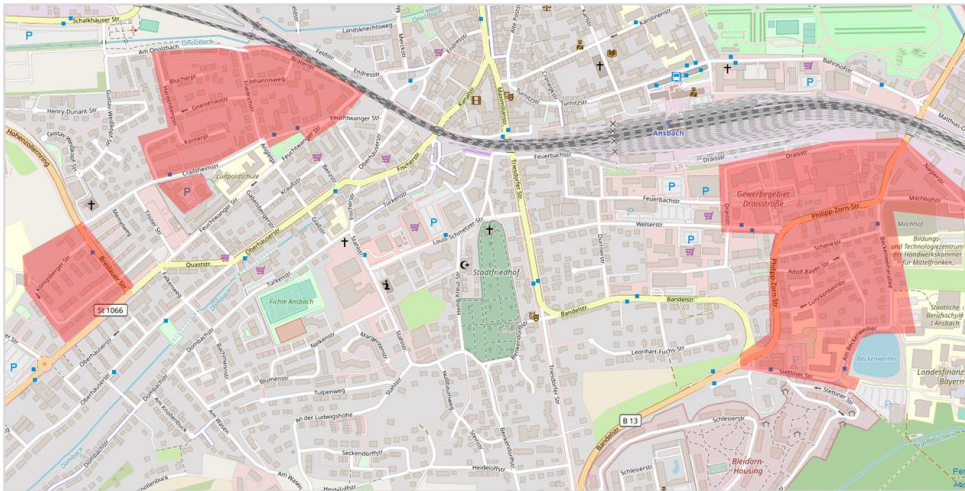


Abbildung 2-8: Stark ausgelastete Bereiche im angrenzenden Wohngebiet Süd

Die Parkraumsituation im **Umfeld der Hochschule** wurde ebenfalls spezifisch betrachtet. Aufgrund der moderaten Parkraumauslastung (s. Abbildung 2-9) lässt sich der Schluss ziehen, dass dort insgesamt Parkflächen in ausreichendem Umfang zur Verfügung stehen. Hohe Auslastungen sind in einzelnen Straßenzügen zu beobachten (s. Abbildung 2-10), u.a. nahe der Weinbergschule. Die Parkplätze Rezatwiese West sowie das Brückencentrum befinden sich fußläufig zum Hochschulbereich. Die Rezatwiese West ist bislang nicht ausgelastet.

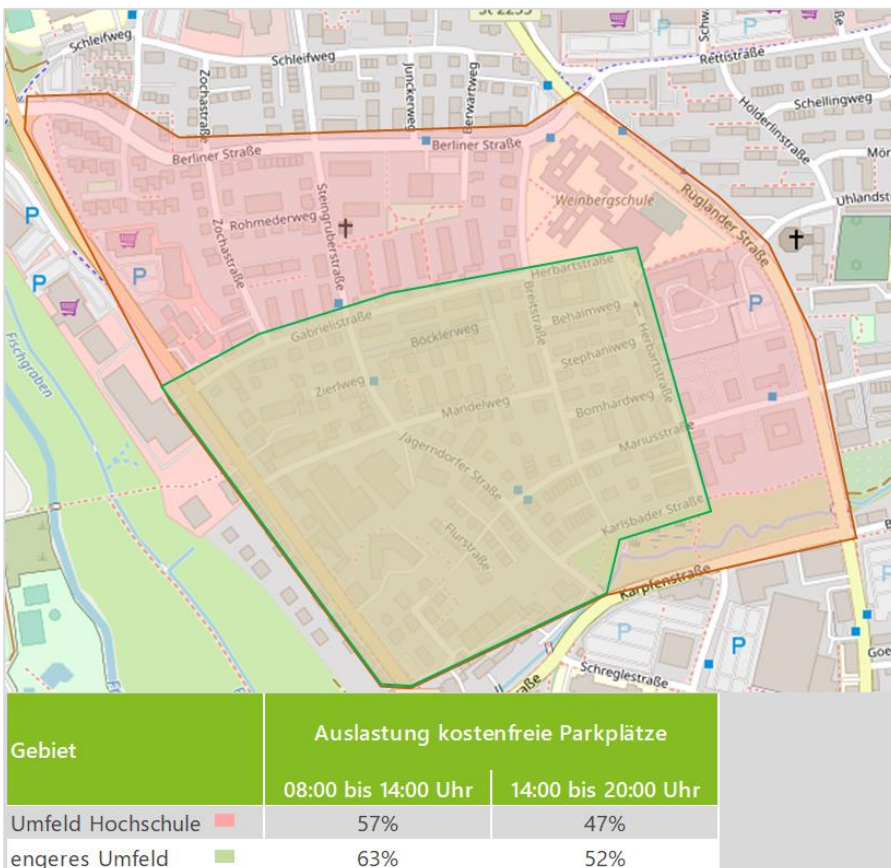


Abbildung 2-9: Parkraumauslastung im Umfeld der Hochschule

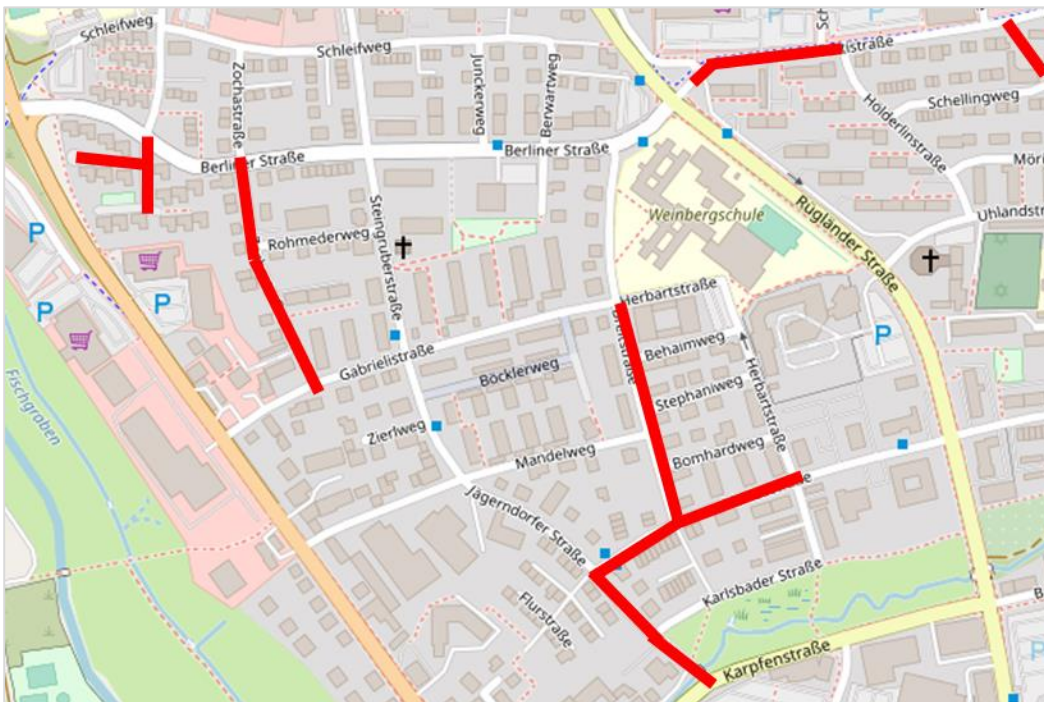


Abbildung 2-10: Auslastung über 80% zwischen 8 und 14 Uhr im Umfeld der Hochschule

2.3.3 Fahrrad Innenstadt

Die dezentral angelegten Fahrradabstellanlagen waren zum Zeitpunkt der Erfassung sehr unterschiedlich ausgelastet. An dieser Stelle muss darauf hingewiesen werden, dass zum Zeitpunkt der Fahrradzählung Ende April z.T. regnerisches Wetter mit relativ niedrigen Temperaturen herrschte und die Auslastung der Abstellanlagen daher eher unterdurchschnittlich einzuschätzen ist. Anders als beim Auto ist die Nutzung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel für viele Verkehrsteilnehmer witterungsabhängig und wird nur bei idealen Wetterbedingungen genutzt, sofern ein alternatives Verkehrsmittel (Pkw, ÖPNV) zur Verfügung steht.

Auffällig ist die Konzentration der Auslastung auf wenige Abstellanlagen, die sehr gut besucht sind, während das Gros der Abstellmöglichkeiten eher gering ausgelastet ist. Dieses Ergebnis ist in der folgenden Abbildung 2-11 dargestellt. Die Anlagen

- ✔ Bahnhof (der zum Zeitpunkt der Erfassung zugängliche Teil mit 192 einfachen Fahrradständern)
- ✔ Post
- ✔ Nürnberger Straße
- ✔ Johann-Sebastian-Bach-Platz und
- ✔ Montgelasplatz

sind mit zusammen 240 Stellplätzen³ sehr gut belegt (linke Grafik). Die übrigen 34 Abstellanlagen mit zusammen rund 500 Stellplätzen weisen eine mittlere bis geringe Belegung auf. Hier wurden im Durchschnitt nur 20% der Fahrradständer genutzt (rechte Grafik), wobei es zwischen den einzelnen Standorten deutliche Unterschiede in der Auslastung gibt. Hervorzuheben sind hier die Fahrradabstellanlagen

- ✔ Sparkassenplatz
 - ✔ Maximilianstraße und
 - ✔ Schreglestraße/Brückencenter,
- die im Tagesverlauf jeweils zu mehr als 50% belegt sind.

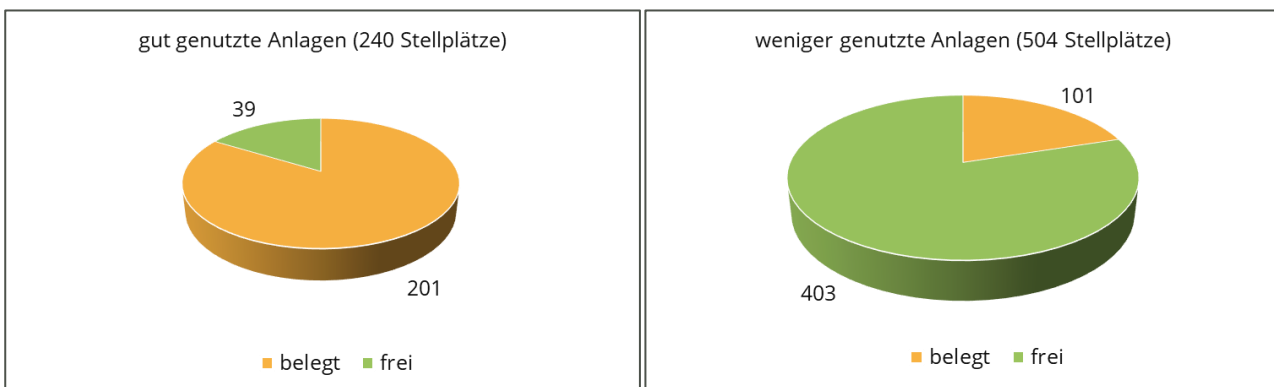


Abbildung 2-11: Auslastung der Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt

Etwa 10% der erfassten Fahrräder waren „wild“ in der Nachbarschaft der Fahrradabstellanlagen geparkt. Bei 6% aller erfassten Fahrräder handelte es sich um E-Bikes.

Für jede der Abstellanlagen im Untersuchungsraum liegt die Auslastung in 2-Stunden-Intervallen zwischen 8:00 und 20:00 Uhr vor.

Bei der Interpretation der Daten ist zu berücksichtigen, dass es sich bei der Fahrradzählung um eine Momentaufnahme handelt, aus der sich nur schwer allgemeingültige Handlungsempfehlungen ableiten lassen. Im Gegensatz zum motorisierten Individualverkehr ist die Nutzung des Fahrrads sehr stark abhängig von externen Einflüssen wie Jahreszeit und Witterung, aber auch von individuellen Rahmenbedingungen wie z.B. der Aktivität, mit der die Fahrt verbunden ist. Wir empfehlen daher, die Fragestellung des Fahrradparkens in ein Gesamtkonzept zur Förderung des Radverkehrs in Ansbach einzubetten und in diesem Zusammenhang gegebenenfalls weitere Zählungen zu verschiedenen Jahreszeiten durchzuführen, um die durchschnittliche Nachfrage nach Fahrradstellplätzen zu ermitteln.

Generell ist zu bedenken, dass das Angebot von guten und sicheren Abstellmöglichkeiten ein Baustein ist, der in Zusammenhang mit einer guten und sicheren Fahrradinfrastruktur einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Radverkehrs im Alltag leistet.

³ Hier ist anzumerken, dass eine der beiden Abstellanlagen am Bahnhof mit 124 überdachten Stellplätzen aufgrund von Bauarbeiten für die Nutzer nicht zugänglich war und daher in diese Betrachtung nicht mit einbezogen werden konnte.

Die Bereitstellung weiterer Fahrradstellplätze sollte im Kontext eines umfassenden Fahrradkonzeptes für die Stadt Ansbach geprüft werden. Die umfangreichere Nutzung des Fahrrades verringert auch den Parkdruck im Stadtgebiet. Durch die Umwidmung eines Kfz-Stellplatzes können bis zu 10 Fahrradstellplätze bereitgestellt werden.

2.4 Befragung der Radfahrenden

Bei der Fahrradzählung wurden den angetroffenen Fahrradnutzern einige standardisierte Fragen gestellt. Die Teilnahme an dieser Befragung war jedoch gering, so dass sich eine allgemeingültige Auswertung der Daten und die Ausweisung relativer Anteile aus mathematisch-statistischer Sicht nicht eignet. Aus diesem Grund werden die Befragungsergebnisse hier exemplarisch beschrieben.



Abbildung 2-12: Exemplarische Ergebnisse der Radfahrerbefragung

Alle befragten Fahrradnutzer wohnten in der Kernstadt Ansbach, die umliegenden Stadtteile waren nicht vertreten. Die Mehrzahl gab an, das Fahrrad witterungsunabhängig als Alltagsverkehrsmittel (an 3 bis 7 Tagen die Woche) zu nutzen, während eine Minderheit sich als Gelegenheitsfahrer einstuft, die nur bei gutem Wetter Fahrrad fahren. Bezüglich der mit der Fahrt in die Innenstadt verbundenen Aktivitäten waren die Angaben ausgewogen. Von den Pflichtaktivitäten Arbeit/Ausbildung über Einkauf und die Inanspruchnahme von Dienstleistungen bis hin zu Freizeitaktivitäten waren alle Fahrtzwecke in etwa gleichermaßen vertreten. Anders verhält es sich bei der Aufenthaltsdauer: hier wurden mehrheitlich Kurzzeitparker (weniger als eine Stunde) angetroffen oder aber Personen, die länger als 3 Stunden in der Innenstadt bleiben, letztere i.d.R. verbunden mit der Aktivität Arbeit/Ausbildung.

Auch wenn die Befragung der Radfahrenden nicht als repräsentativ einzustufen ist, lassen sich dennoch mögliche Handlungsempfehlungen daraus ableiten:

- Radfahrer stellen ein wichtiges Kundenpotenzial für die Innenstadt dar, das durch geeignete Maßnahmen gestärkt und erweitert werden kann. Diese können neben dem Angebot von sicheren

Abstellanlagen z.B. die Einrichtung von Schließfächern an zentralen Standorten oder das Angebot eines Lieferservice für sperrige Einkäufe durch den Einzelhandel beinhalten.

- Durch den enormen Anstieg der E-Bike-Nutzung hat sich der Radius des Fahrradverkehrs in jüngster Zeit vergrößert. U.a. dieses Potenzial sollte für den Zielverkehr in die Ansbacher Innenstadt genutzt werden. Eine Maßnahme ist die Prüfung und ggf. Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt aus den umliegenden Stadtteilen mit dem Fahrrad.
- Ein Ansatz für die Erarbeitung betrieblicher Mobilitätskonzepte (s.u.) ist die Analyse der Fahrraderreichbarkeit des Arbeitsplatzes. Beispielhaft sei hier eine Analyse erwähnt, die die WVI 2020 im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements für einen mittelständischen Arbeitgeber anhand der (anonymen) Analyse der Wohnorte der Beschäftigten durchgeführt hat. Dabei wurde festgestellt, dass von den rund 200 Mitarbeitern 15% in einem Radius von 5 km und gut 50% in einem Radius von 10km zum Arbeitsplatz wohnen. Daraus abgeleitete gezielte Fördermaßnahmen wie z.B. das Angebot von Job-Bikes, E-Bike-Ladestationen und kommunikative Maßnahmen schaffen Anreize zur Fahrradnutzung auch für Einpendler aus den umliegenden Stadtteilen.

2.5 Parkdauer und Parkzweck Pkw

Parallel zur Zählung der Fahrzeuge wurde den Pkw-Fahrern, die an ihren Fahrzeugen angetroffen wurden, einige Fragen bezüglich ihrer Aktivitäten und der Parkdauer in der Innenstadt gestellt. An den Normalwerktagen wurden insgesamt 485 Kfz-Fahrerinnen und -fahrer befragt und am Samstag 115. Die Befragungen wurden unter Berücksichtigung der von der Parkdauer abhängigen unterschiedlichen Auswahlwahrscheinlichkeit der Befragten und der festgestellten Tagesganglinie der Parkvorgänge gewichtet und ausgewertet.

Ein Drittel der Befragten sind Kurzzeitparker mit einer Parkdauer von weniger als einer Stunde, 19% der Befragten parken ihren Pkw sogar unter 20 Minuten. 50% der Befragten gaben an, länger als 3 Stunden zu parken. Das heißt, dass in den Innenstadtlagen, die sich durch einen hohen Bodenwert und starke Nutzungskonkurrenzen auszeichnen, die Hälfte der Stellplätze im öffentlichen Raum von Langzeitparkern belegt sind.

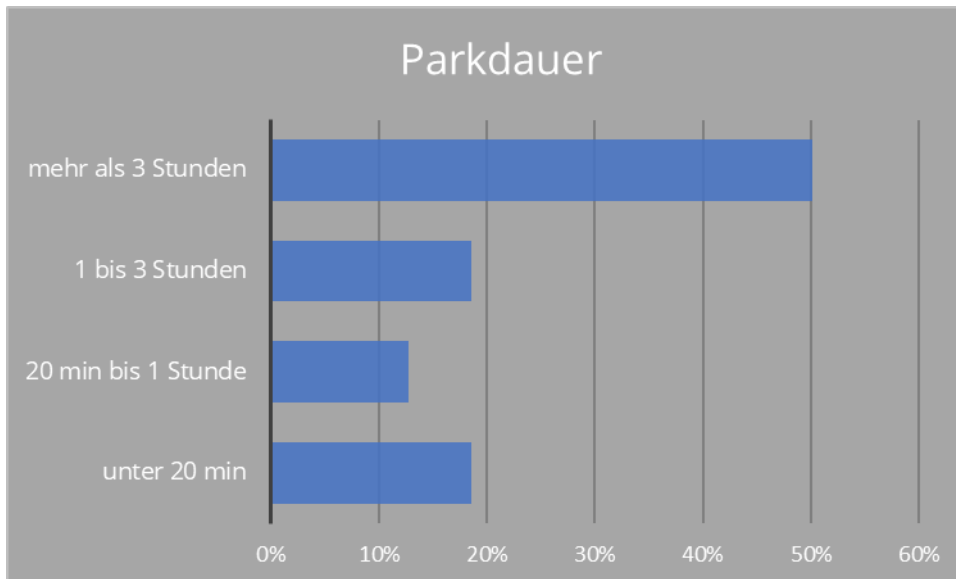


Abbildung 2-13: Parkdauer der befragten Kfz-Fahrer in der Innenstadt (Normalwerktag)

Nach dem Zweck des Innenstadtbesuchs befragt, gaben mehr als die Hälfte der Befragten an, dort zu wohnen oder in Zusammenhang mit der Arbeit oder Ausbildung zu parken (das korrespondiert in etwa mit dem Anteil der Langzeitparker). Die andere Hälfte setzt sich aus Innenstadtbesuchern zusammen, die eher kurze Erledigungen machen, Dienstleistungen anbieten oder in Anspruch nehmen und Einkäufe machen. Das genaue Befragungsergebnis hinsichtlich des Parkzwecks ist in Abbildung 2-14 dargestellt.

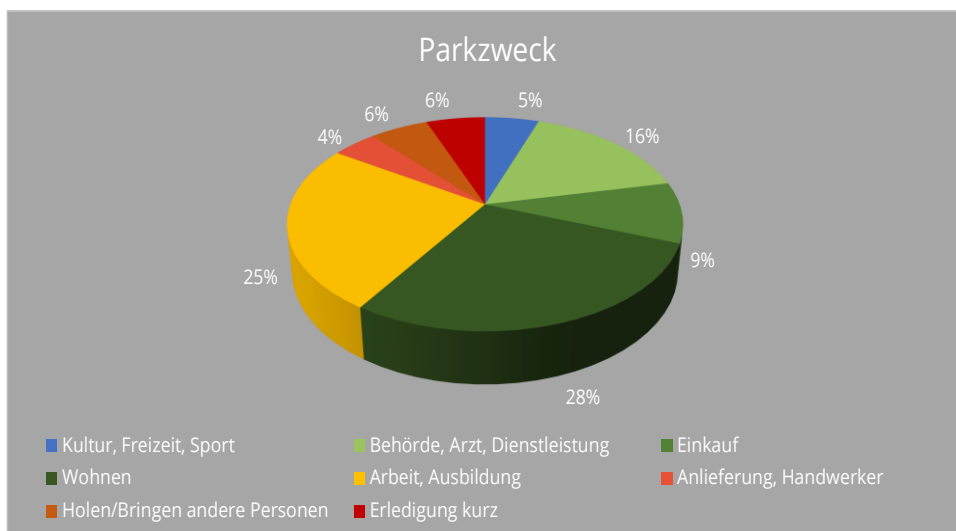


Abbildung 2-14: Zweck des Innenstadtbesuchs mit Kfz (Normalwerktag)

Die durchschnittliche Besetzung der Fahrzeuge beträgt 1,5 Personen. Sie streut jedoch abhängig vom Zweck des Innenstadtbesuchs:

- ✔ Arbeits- und Ausbildungsplatz: 1,1 Personen je Fahrzeug
- ✔ Kultur, Freizeit, Sport, Holen/Bringen von Personen: 2,0 Personen je Fahrzeug
- ✔ Übrige Aktivitäten: 1,4 Personen je Fahrzeug.

Auffällig ist der niedrige Besetzungsgrad bei den Fahrten zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz, bei denen die Besetzung des Pkw mit nur einer Person den Standard darstellt. Zur Vermeidung dieser Einzelfahrten könnte ein gezieltes Mobilitätsmanagement bei Betrieben und insbesondere an den Schulen beitragen, das durch geeignete Maßnahmen zielorientiert das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsmittelwahl der Mitarbeiter/Schüler beeinflusst. Mögliche Maßnahmen sind z.B. die Förderung und Unterstützung von Fahrgemeinschaften, u.U. begleitet von der Bereitstellung einer Vermittlungs-App, oder Anreize zur Nutzung von Verkehrsmittelalternativen zu schaffen. Auch kommunikative Maßnahmen, z.B. die gezielte Förderung der Teilnahme von Schulen an Wettbewerben wie Stadtradeln/Schulradeln und das Ausloben zusätzlicher lokaler Preise, können Bestandteile eines auf die Schulen zugeschnittenen Mobilitätskonzepts sein.

2.6 Ordnungswidriges Parken

Die separate Erfassung der ordnungswidrig abgestellten Fahrzeuge bei der Kfz-Zählung ermöglicht die Ausweisung von Falschparkerquoten in der Innenstadt. Je nach Innenstadtbereich und Tageszeit sind bis zu 10% der gezählten Fahrzeuge ordnungswidrig abgestellt, wobei die meisten Falschparker im Untersuchungsraum Altstadt festgestellt wurden. Je Zeitintervall wurden im gesamten Innenstadtbereich durchschnittlich ca. 50 ordnungswidrig abgestellte Fahrzeuge gezählt.

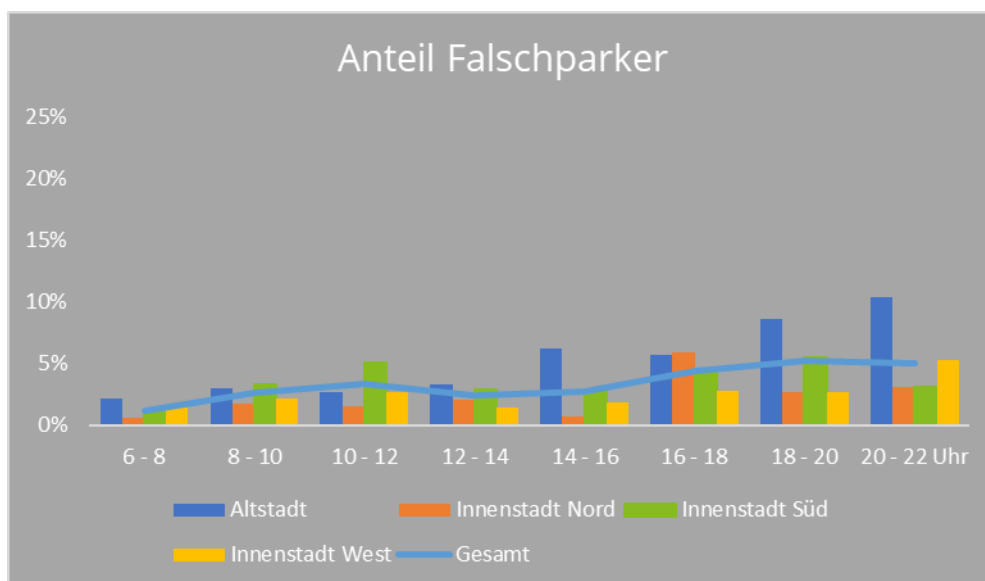


Abbildung 2-15: Anteil der Falschparker in der Innenstadt

Auch bei der Befragung wurde ein Falschparkervermerk abgelegt, so dass sich für die rund 100 befragten Falschparker auch Aussagen über deren Aktivität in der Innenstadt und über ihre Parkdauer treffen lassen. Fast zwei Drittel der Falschparker gaben an, eine andere Person abzuholen/zu bringen, eine kurze Erledigung/Anlieferung zu machen oder kurz eine Dienstleistung in Anspruch zu nehmen. Ein knappes Drittel gab an, in der Nähe des Abstellortes zu wohnen. Diese Personen wohnten ausschließlich im Untersuchungsteilraum „Altstadt“ und wurden in den Abendstunden (Zeitintervall ab 18 Uhr) angetroffen. Einkauf oder kulturelle Aktivitäten wurden von den ordnungswidrig Parkenden so gut wie nicht genannt. Entsprechend fällt das Ergebnis hinsichtlich der Parkdauer aus. Die Hälfte der befragten

Falschparker gab an, ihr Fahrzeug weniger als 20 Minuten abzustellen, während die von den Anwohnern ordnungswidrig abgestellten Pkw mehrere Stunden dort parkten.

Bemerkenswert ist das Ergebnis von Detailbetrachtungen im Umfeld der ordnungswidrig geparkten Fahrzeuge. Diese werden z.T. ordnungswidrig abgestellt, obwohl in der Straße bzw. im Straßenabschnitt noch freie Parkkapazitäten nutzbar wären (auch gebührenfreie). Offenbar ist in diesen Fällen die Vermeidung von Fußwegen ein überragendes Motiv bei der Parkplatzwahl. Diese „Nachfrage“ lässt sich vermutlich auch durch die Bereitstellung zusätzlicher Anlieferbereiche nur geringfügig reduzieren, da hier die Erfüllung sehr spezifischer individueller Anforderungen handlungsbestimmend ist. Dem Phänomen des Falschparkens (d.h. des Parkens in zweiter Reihe, in Kreuzungsbereichen oder an abgesenkten Bordsteinen), das häufig zur Beeinträchtigung anderer, insbesondere nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer führt, kann hauptsächlich durch die verstärkte Parkraumüberwachung durch den städtischen Ordnungsdienst begegnet werden.

Dennoch kann in stark frequentierten Bereichen die Ausweisung von zusätzlichen, speziell gekennzeichneten Lieferzonen dazu beitragen, den Ladengeschäften in der Innenstadt eine reibungslose Anlieferung zu ermöglichen. Diese Bereiche sollten tagsüber dem gewerblichen Verkehr vorbehalten sein und können nach Geschäftsschluss ggf. als Anwohnerparkplätze genutzt werden. Zur Identifikation des Bedarfs und zur Bestimmung der Standorte von Lieferzonen ist eine Nutzungsanalyse der potenziell betroffenen Straßenzüge notwendig, die nicht Gegenstand dieser Untersuchung ist.

3 Parkraumbewirtschaftungskonzept

Ausgehend von der oben beschriebenen Parksituation in der Innenstadt empfehlen wir Maßnahmen zu ergreifen, die zu einer stärkeren Auslastung der Großparkplätze und der Parkhäuser führen und den Parkplatzbedarf im öffentlichen Straßenraum reduzieren. Der Straßenraum in der Innenstadt sollte den Kurzzeitparkern und den dort lebenden Anwohnern vorbehalten werden, während Langzeitparker in die Parkhäuser und Großparkplätze geleitet werden. Das erhöht faktisch das Parkplatzangebot im Straßenraum, so dass langfristig sogar im Sinne der gerechteren Aufteilung des öffentlichen Raums Flächen für andere Zwecke umgewidmet oder für andere Verkehrsarten zur Verfügung gestellt werden können. Maßnahmen, die eine entsprechende Lenkungswirkung entfalten können, sind die Erweiterung der bewirtschafteten Bereiche und eine dem genannten Ziel entsprechende Anpassung der Gebührenordnung.

Grundlage dieser Untersuchung war die Parkgebührenordnung der Stadt Ansbach in der Fassung vom 28.10.2019, die ab dem 01.01.2020 in Kraft trat. Nach Abschluss dieser Untersuchung wurde von der Stadt Ansbach eine neue Gebührenordnung verabschiedet, die seit dem 01.03.2024 zur Anwendung kommt (s. Kapitel 7).

Zur besseren Lesbarkeit des Berichts sind im Folgenden Tabellen in blauer Farbe dargestellt, sofern sie sich auf das neu entwickelte Parkraumbewirtschaftungssystem beziehen.

3.1 Parkzonen

Große Bereiche in der Kernstadt unterliegen bereits heute der Parkraumbewirtschaftung. Die bewirtschafteten Parkräume sind in vier Zonen mit entsprechender Gebührenstaffelung gegliedert. Die Zone 3 hat als einzige der vier Zonen eine flächenhafte Ausgestaltung und deckt die historische Altstadt ab. Die Zonen 0 bis 2 haben eine lineare Ausprägung und erstrecken sich über einzelne, teilweise zusammenhängende Straßenzüge. In den Zonen 2 und 3 befinden sich im Straßenraum insgesamt 528 Parkplätze, deren Nutzung werktags zwischen 8:00 und 18:00 Uhr und samstags zwischen 8:00 und 14:00 Uhr kostenpflichtig ist. Das sind 42% des öffentlichen Parkraumangebots im Straßenraum (inklusive der kleineren Parkplätze im Straßenraum) der Innenstadt. In den Zonen 0 und 1 liegen 26 Parkplätze. Im Straßenraum der Ansbacher Innenstadt stehen derzeit 334 Parkplätze ganztägig gebührenfrei zur Verfügung. Darin sind auch Parkplätze enthalten die für Behinderte, eLadesäulen, Be-/Entladen etc. kostenfrei bereitgestellt werden.

Untersuchungsraum	Bewirtschaftet (Parkzone)				gebührenfrei	Anwohner-parken	Summe
	0	1	2	3			
Altstadt	-	-	-	39	37	105	181
Innenstadt Nord	-	-	144	-	34	32	210
Innenstadt Süd	21	-	88	243	163	159	674
Innenstadt West	-	5	10	4	100	64	183
Gesamt	21	5	242	286	334	360	1.248

Tabelle 3-1: Anzahl Parkplätze je Parkzone im Straßenraum der Innenstadt – Status quo bis zum 29.01.2024

3.2 Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung

Räumliche Ausdehnung

In der Innenstadt sollten die bisherigen kleinteiligen Bewirtschaftungsansätze durch ein flächendeckendes Parkzonensystem abgelöst werden. Die gesamte Innenstadt wird dazu in 3 Parkzonen eingeteilt:

- ✔ Die Parkzone 3 umfasst den zentralen Innenstadtbereich einschließlich der Parkplätze Karlsplatz und Promenade.
- ✔ Die Parkzone 2 schließt sich im Westen und Norden direkt an die Parkzone 3 an.
- ✔ Die Parkzone 1 umfasst den verbleibenden westlichen und südöstlichen Teil der Innenstadt.

Die vorgeschlagene räumliche Ausdehnung der künftigen Parkzonen in der Innenstadt ist in Abbildung 3-1 dargestellt.

Auch die angrenzenden Wohngebiete können zukünftig in die neue flächenbezogene Gebührenordnung integriert werden. In Kapitel 1.2 wurden bereits die unterschiedlichen Nutzungskonkurrenzen um das Parkplatzangebot in der Innenstadt und den angrenzenden Wohngebieten erläutert. Hiervon ausgehend können die angrenzenden Wohngebiete ebenfalls der Parkzone 1 zugeordnet werden. Dabei sollte die

flächenhafte Ausdehnung der Parkzonen beibehalten werden. Somit können bei Bedarf zusätzliche bewirtschaftete Parkplätze im Straßenraum des weiteren Stadtgebiets ausgewiesen werden, ohne das Bewirtschaftungskonzept grundsätzlich anpassen zu müssen.

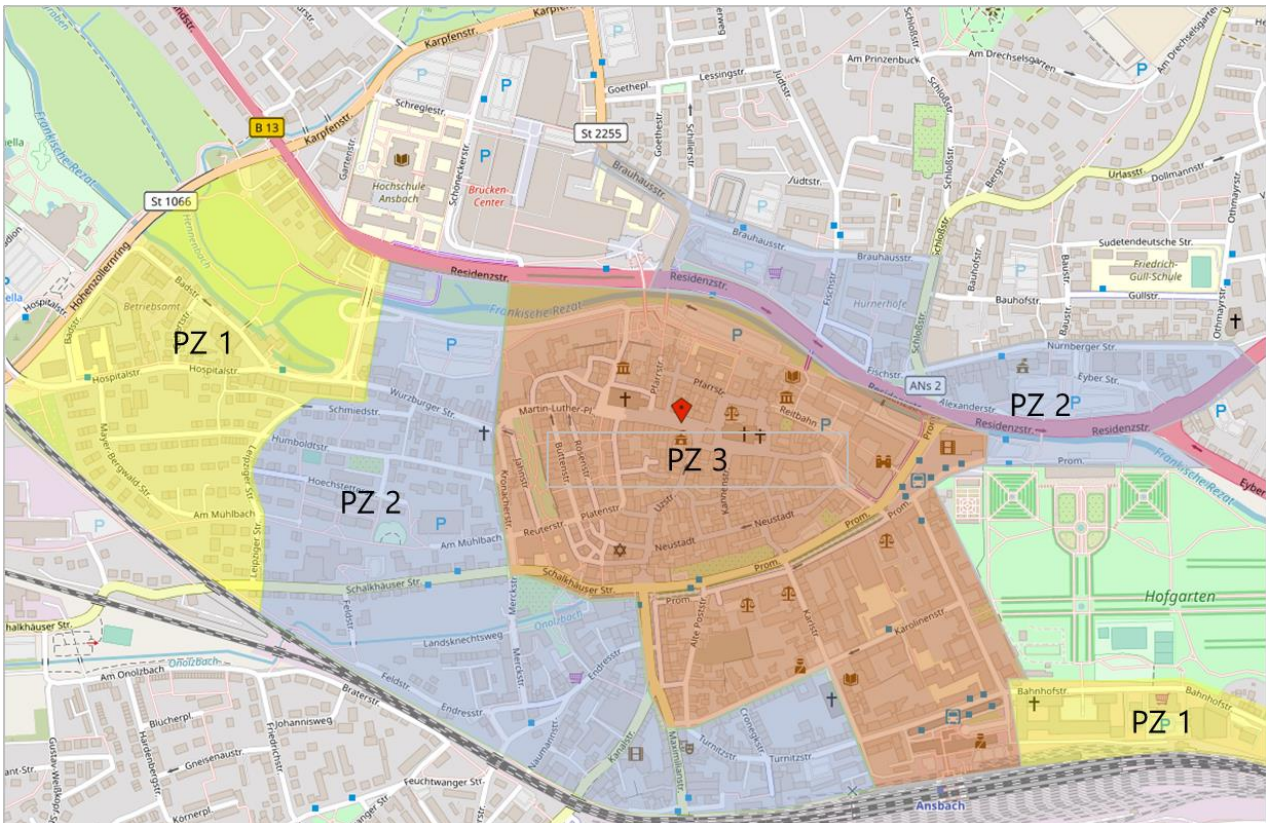


Abbildung 3-1: Künftige Parkzonen in der Innenstadt Ansbach

Die meisten bewirtschafteten Parkplätze in der Innenstadt entfallen auf die Zone 2. In dieser Gebührenzone befinden sich 436 Stellplätze (aktuell 242). Die Zone 3 „wächst“ um 56 Stellplätze auf 342 und die Zone 1 von 5 auf 110 Stellplätze. Die gebührenfreie Nutzung auf Sonderstellflächen (Behinderte, eLadesäulen, Be-/Entladezonen, etc.) bleibt erhalten und kann bei Bedarf an die realen Anforderungen angepasst werden.

Untersuchungsraum	Bewirtschaftet* (neue Parkzone)			Anwohnerparken	Summe
	1	2	3		
Altstadt	-	-	76	105	181
Innenstadt Nord	-	178	-	32	210
Innenstadt Süd	32	221	262	159	674
Innenstadt West	78	37	4	64	183
Gesamt	110	436	342	360	1.248

* Sondernutzungen für Behinderte, eLadesäulen, Be-/Entladen, etc. bleiben weiterhin kostenfrei.

Tabelle 3-2: Anzahl Parkplätze je Parkzone im Straßenraum der Innenstadt – neue Parkzonen

Zeitliche Ausdehnung

Eine zeitliche Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung auf nach 18 Uhr ist aus gutachterlicher Sicht nicht sachgerecht. Wie die obigen Auswertungen gezeigt haben, ist die Auslastung der Parkplätze in der Innenstadt in den Abendstunden mit Ausnahme der Anwohnerparkbereiche gering. Eine zeitliche Ausdehnung der Bewirtschaftung würde bedeuten, dass auch die Parkraumüberwachung in den Abendstunden fortgesetzt werden müsste, was bei einer geringen Stellplatznachfrage einen hohen personellen und wirtschaftlichen Aufwand bei vergleichsweise geringem monetärem Nutzen erfordern würde.

Parkflächen für eingeschränkte Nutzerkreise, Anwohnerparken

Parkplätze für Schwerbehinderte und CarSharing sowie Ladestationen für Elektroautos sollten auch in Zukunft gebührenfrei angeboten werden. Ebenso sollten halböffentliche Parkplätze (z. B. für Besucher am Jobcenter) gebührenfrei bleiben. Dies führt dazu, dass nur ein geringer Teil der bisherigen gebührenfreien Parkplätze in bewirtschaftete Parkplätze umgewandelt werden kann.

Für Parkplätze an den Friedhöfen wird derzeit von der Stadtverwaltung ein einheitlicher Vorschlag für die Bereitstellung der Parkflächen vorbereitet.

Das Ausweisen zusätzlicher Anwohnerparkflächen sollte in Zusammenarbeit mit den Bewohnern schrittweise erfolgen, damit entsprechend dem Umfang an Anwohnerparkausweisen Parkflächen in ausreichendem Umfang angeboten werden. Allerdings sollten auch die Anwohner die verfügbaren Großparkflächen und Parkhäuser in höherem Umfang für das Langzeitparken nutzen. Gerade im Bereich zwischen Würzburger Straße und Schalkhäuserstraße bietet es sich an, das Parkhaus Altstadt auch für Anwohnerparken zu nutzen. Damit könnte den Anwohnern eine Parkfläche bereitgestellt werden, die qualitativ einem Garagenplatz nahekommt.

Parkdauer und deren Kontrolle

Die Parkdauer auf den bewirtschafteten Stellplätzen im Straßenraum sollte auf maximal 3 Stunden beschränkt werden. 50% der befragten Kfz-Fahrer haben ihren Parkplatz in der Innenstadt maximal 3 Stunden genutzt (s. Abbildung 2-13). Bei einer Parkdauer über 3 Stunden ist ein etwas längerer Fußweg zum Parkplatz zumutbar und wird üblicherweise auch von der Bevölkerung akzeptiert. Nur für Ladestationen sollte die Parkdauer von bisher 4 Stunden beibehalten werden, damit die erforderlichen Zeiträume für längere Ladevorgänge zur Verfügung stehen.

Die Begrenzung der Parkdauer führt zu einem höheren Parkwechsel und erhöht somit die Parkplatzkapazitäten, so dass die Erreichbarkeit des Einzelhandels in der Innenstadt für Kfz erhalten bleibt bzw. verbessert wird. Die Begrenzung der Parkdauer unterstützt die Lenkung der Langzeitparker auf die Großparkplätze und in die Parkhäuser und bietet mittelfristig das Potenzial für eine Umwidmung von Parkflächen im Straßenraum (z.B. für Fahrradstellplätze oder Lieferzonen). Die Begrenzung der Parkdauer sollte insbesondere zu Beginn von einer umfassenden Kontrolle begleitet werden, da Parken eine Gewohnheitshandlung ist und sich solche Gewohnheiten nur schrittweise verändern lassen.

In der Stadt Ansbach kann das Parkticket per Handy über den Anbieter EasyPark gebucht werden. Beim Handyparken können Gebührenordnungen sehr flexibel hinterlegt und kontrolliert werden. Von einem der großen Anbieter für Handyparken in Europa sollte sich der vorgeschlagene Ansatz technisch problemlos integrieren lassen.

3.3 Gebührenordnung

3.3.1 Status quo

Gemäß Parkgebührenverordnung der Stadt Ansbach sind die Parkgebühren in den Parkzonen 0 bis 3 in Halbstundenintervallen gestaffelt. Entsprechend fallen beim Parken auf den bewirtschafteten Parkplätzen in der Innenstadt aktuell folgende Gebühren an:

Zone	Parkdauer								
	max. 20 Min	0,5h	1h	1,5h	2h	2,5h	3h	3,5h	4h
0		0,20 €	0,40 €	0,60 €	0,80 €	1,00 €	1,20 €	1,40 €	1,60 €
1		0,30 €	0,60 €	0,90 €	1,20 €	1,50 €	1,80 €	2,10 €	2,40 €
2	0,10 €	0,40 €	0,80 €	1,20 €	1,60 €	2,20 €	2,80 €	3,60 €	4,40 €
3	0,10 €	0,60 €	1,20 €	1,80 €	2,40 €	3,20 €	4,00 €	5,00 €	6,00 €

Tabelle 3-3: Parkgebühren nach Parkzone - Status quo bis zum 29.02.2024

Im Vergleich zu anderen Oberzentren in Bayern sind die Parkgebühren in Ansbach moderat. Die Preisgestaltung ist auch heute schon darauf ausgerichtet, die Parkgebühren bei längerer Parkdauer in den Parkzonen 2 und 3 stärker ansteigen zu lassen als bei einer Parkdauer unter zwei Stunden (progressive Kostenfunktion; siehe Abbildung 3-2). In den Zonen 0 und 1 hingegen ist die anfallende Parkgebühr je Zeiteinheit unabhängig von der Parkdauer gleichbleibend (lineare Kostenfunktion).

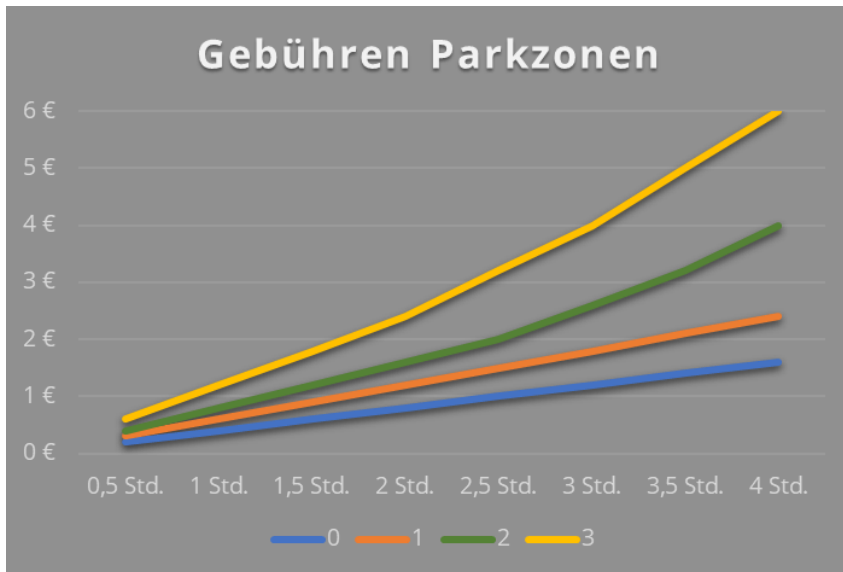


Abbildung 3-2: Gebührenordnung Parkzonen – Status quo bis zum 29.02.2024

Die aktuellen Gebühren für die bewirtschafteten Großparkplätze und Parkhäuser sind in der folgenden Abbildung dargestellt:

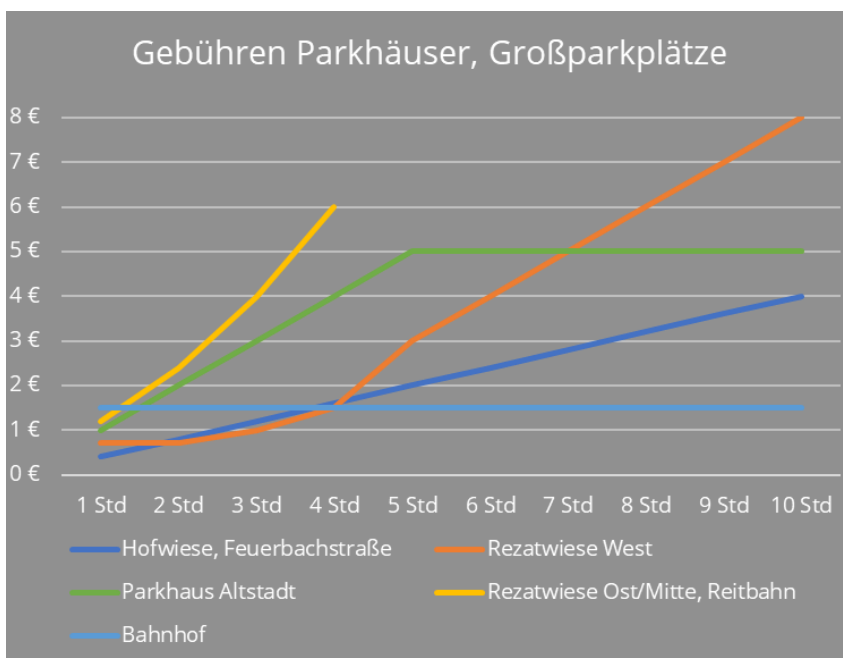


Abbildung 3-3: Gebühren Großparkplätze und Parkhäuser - Status quo bis zum 29.02.2024

3.3.2 Neue Gebührenordnung für Parkflächen im Straßenraum

Das oben dargestellte Konzept, wonach das Parken stärker auf die Großparkplätze und in die Parkhäuser verlagert werden soll und die maximale Parkdauer in der Innenstadt auf den Parkplätzen im Straßenraum auf drei Stunden begrenzt werden sollte, ist verbunden mit der in Kapitel 3.2 beschriebenen Einbindung bislang kostenfreier Parkplätze in die Parkraumbewirtschaftung. Insgesamt wird so **eine einheitliche und nachvollziehbare, flächenbezogene Gebührenstruktur** für die Innenstadt in Ansbach vorgeschlagen. Die Höhe der Gebühren sollte unter Berücksichtigung der Entfernung zur historischen Innenstadt und der Fußgängerzone zwischen 0,40 € in Zone 1 und 0,80 € in Zone 3 je halbe Stunde Parkdauer liegen. Für kurzzeitiges Parken bis max. 20 Minuten wird in allen Parkzonen einheitlich eine Gebühr von 0,20 € erhoben (Semmelstaste).

Zone	Parkdauer						
	max 20 Min.	0,5h	1h	1,5h	2h	2,5h	3h
1	0,20 €	0,40 €	0,80 €	1,20 €	1,60 €	2,00 €	2,40 €
2	0,20 €	0,60 €	1,20 €	1,80 €	2,40 €	3,00 €	3,60 €
3	0,20 €	0,80 €	1,60 €	2,40 €	3,20 €	4,00 €	4,80 €

Tabelle 3-4: Parkgebühren nach Parkzonen – Empfehlung

Flankierende Maßnahmen

Um die Akzeptanz der erweiterten Parkraumbewirtschaftung bei den Nutzern und den Einzelhändlern in der Innenstadt zu erhöhen, sollte diese durch flankierende Maßnahmen ergänzt werden. Dazu zählt z.B. ein Erstattungssystem der Parkgebühren bei Einkäufen im Ansbacher Einzelhandel. Dies ist ein übliches Vorgehen bei bewirtschafteten Parkräumen und z. B. auch von den Sanitäreinrichtungen an Bundesautobahnen bekannt. Das Parkticket oder der Sanitär-Bon werden beim Einkauf vorgezeigt und verrechnet.

Zur Erhöhung der Akzeptanz der neuen Gebührenordnung ist es ggf. sinnvoll, die Semmelstaste vorerst beizubehalten. Wir empfehlen jedoch, deren Preis auf 20 Cent anzuheben

Für bestimmte Nutzergruppen, die aus beruflichen Gründen häufig und regelmäßig in der Innenstadt einen Parkplatz benötigen (z. B. Handwerker, medizinische und soziale Dienstleistungen) sollte es weiterhin unabhängig von den hier dargestellten Gebühren die Möglichkeit geben, Jahresparkberechtigungen zu erwerben. Für Handwerker sowie medizinische und soziale Dienstleistungen empfehlen wir Gebühren in Höhe von 60 Euro pro Jahr und Fahrzeug. Üblicherweise werden zur Antragstellung folgende Unterlagen gefordert:

- ✔ Kopie der Handwerkskarte oder der Gewerbeanmeldung
- ✔ Kopie des Kfz-Scheins
- ✔ Foto des Fahrzeugs.

3.3.3 Gebühren für Großparkplätze und Parkhäuser

Auf den Großparkplätzen Aquella und Messe werden weiterhin 700 gebührenfreie Parkplätze vorgehalten. Aquella ist ein wichtiger Parkplatz für Besucher des Schwimmbades und Studierende an der Hochschule Ansbach. Die Studierenden können von hier aus fußläufig die Hochschule erreichen. Der Parkplatz Messe (400 Stellplätze) soll zukünftig ggf. bebaut werden. Bisher ist dieser Parkplatz von 8 bis 16 Uhr mit 15 bis 20% ausgelastet. Bei einer Bebauung ist somit ein Parkraumkonzept zu entwickeln, welches diesen Stellplatzbedarf von maximal 80 Parkplätzen zusätzlich berücksichtigt.

Das Parkhaus Altstadt (230 Stellplätze) liegt in räumlicher Nähe zum privat geführten Parkhaus Brücken-Center und zum Rezatparkplatz West. Alle drei Parkmöglichkeiten liegen in fußläufiger Nähe zur historischen Altstadt und zur Fußgängerzone. In Konkurrenz zum Brückencenter orientiert sich die Gebührenstruktur des Rezatparkplatz West an der des Parkhauses Brücken-Center. Dass die Gebühren für das Parkhaus Altstadt für die Parkdauer bis 6 Stunden höher liegen (siehe Abbildung 3-3), kann eine Erklärung für dessen sehr geringe Auslastung sein. Es könnte daher im Hinblick auf die stärkere Nutzung des Parkhauses Altstadt zielführend sein, wenn sich die Gebührenstruktur bis 6 Stunden ebenfalls an der des Parkhauses Brücken-Center orientiert.

Der Parkplatz Hofwiese bietet 350 innenstadtnahe Parkplätze, die u.a. von Besuchern des Onoldia-Tagungszentrums und des Hofgartens genutzt werden. Das Parken im Straßenraum in der umliegenden Gebührenzone 2 soll zeitlich begrenzt werden und die Langzeitparker sollen auf den Großparkplatz Hofwiese geleitet werden. Es empfiehlt sich, für den Parkplatz Hofwiese dieselbe Gebührenstruktur anzusetzen wie in der Innenstadt (siehe Tabelle 3-5), die bei einer Parkdauer von mehr als 6 Stunden bei 5 € gedeckelt wird. Die Höchstparkdauer von 10 Stunden sollte beibehalten werden:

Darüber hinaus erscheint es zur Vereinheitlichung der Gebührenstruktur sinnvoll, die Großparkplätze (Rezat West, Hofwiese) und das Parkhaus Altstadt zu einem einheitlichen Tarif anzubieten. Für Langzeitparken (7 bis 10 Stunden am Tag) empfehlen wir einen Preisdeckel von 5 Euro.

Parkdauer						
1h	2h	3h	4h	5h	6h	>6h
0,70 €	0,70 €	1,00 €	1,50 €	3,00 €	4,00 €	5,00 €

Tabelle 3-5: Parkgebühren Parkhaus Altstadt, Großparkplätze (Rezat West, Hofwiese) - Empfehlung

Darüber hinaus empfehlen wir, die Parkplätze Feuerbachstraße (117 Parkplätze) und Maschinenbauschule (150 Parkplätze) ebenfalls in diese Gebührenstruktur einzubeziehen.

Eine Sonderrolle spielen die Parkplätze Rezat Mitte/Ost und Reitbahn, deren Lage im Überschwemmungsbereich der Rezat eine Parkdauer von maximal 4 Stunden erlaubt. Aufgrund der attraktiven Innenstadtlage empfehlen wir die Übernahme der Gebührenstruktur für die Parkzone 3 (siehe Tabelle 3-4) mit einer maximalen Parkdauer von 3 Stunden.

Das Parkhaus Bahnhof (530 Stellplätze) ist auf die Nutzung durch Bahnpendler ausgerichtet, die mit dem Pkw zum Bahnhof fahren. Aufgrund seiner Lage südlich der Bahnlinie und der erforderlichen Unterquerung der Schienen durch einen Fußgängertunnel wird das Parkhaus trotz seiner geringen Tagesgebühr bislang nicht von Innenstadtbesuchern genutzt. Bezüglich des Parkhauses Bahnhof sollte

die Möglichkeit der Umwidmung überschüssiger Parkkapazitäten geprüft werden, z. B. als Dauerstellplätze für Pkw oder Fahrräder.

Bei Bedarf kann auch die Möglichkeit untersucht werden, für Berufspendler reservierte Parkplätze mit einer spezifischen Gebührenstruktur auszuweisen. Der Bedarf an solchen Pendlerparkplätzen und deren Lage und Ausgestaltung sollte in enger Abstimmung mit den (großen) Arbeitgebern in Ansbach erfolgen. Hilfreich dafür kann z.B. eine Auslastungsanalyse der für Betriebsangehörige reservierten Parkplätze auf dem Firmengelände (die in dieser Untersuchung nicht erfasst wurden) und die Auswertung der amtlichen Pendlerstatistik sein. Wir empfehlen, diese Fragestellung im Einzelfall in die Erstellung betrieblicher Mobilitätskonzepte einzubetten.

3.4 Anwohnerparken

3.4.1 Auslastung der Anwohnerparkplätze - Innenstadt

Die Anwohnerparkbereiche in der Stadt Ansbach sind in 18 Parkzonen unterschiedlicher Ausdehnung zusammengefasst. Die Parkbereiche werden wohnortnah ausgewiesen und sind z.T. zusammenhängend, z.T. setzen sie sich aus verschiedenen Straßenabschnitten zusammen. Für jeden Anwohnerparkbereich werden separate Berechtigungen ausgegeben, die ausschließlich für das Parken im betreffenden Bereich gültig sind.

Die folgende Tabelle 3-6 zeigt die Auswertung der Anwohnerparkzonen in der Innenstadt. Ausgewiesen wurden anhand der empirisch festgestellten Belegungsdaten die durchschnittliche Auslastung der einzelnen Bereiche über die 8 Zeitintervalle sowie die maximal festgestellte Auslastung je Bereich an einem Normalwerktag. Des Weiteren ist die Anzahl der ausgegebenen Parkausweise vermerkt (Quelle: Stadtverwaltung Ansbach, Stand 7/2022) sowie das Verhältnis der ausgegebenen Parkberechtigungen zu den ausgewiesenen Anwohnerparkplätzen (hier „Quote“ genannt).

Aus Tabelle 3-6 wird deutlich, dass die Anwohnerparkbereiche im Innenstadtbereich keine Überlastungserscheinungen zeigen. Eine vollständige Nutzung der vorhandenen Parkplätze ist nur in einzelnen Zeitlagen in den Parkbereichen D, L und M festzustellen. Der Bereich B war nur in einem Zeitintervall zu 100% ausgelastet, und zwar zwischen 18:00 und 20:00 Uhr. Das Maximum im Bereich L war im ersten Zeitintervall zwischen 6:00 und 8:00 Uhr festzustellen, und der Bereich M war in den Intervallen zwischen 6:00 und 14:00 zu 100% belegt. In allen anderen Anwohnerparkzonen waren in allen Erfassungsintervallen noch freie Parkplätze vorhanden. Diese Tatsache korrespondiert mit dem vergleichsweise komfortablen Verhältnis zwischen ausgegebenen Parkberechtigungen und vorhandenen Parkplätzen. Die Quote rangiert zwischen 107% in Zone J (was fast einer Parkplatzgarantie entspricht) und 163% in Zone G.

Anwohnerparkzone	Anzahl Parkplätze	Durchschnittliche Auslastung MF	Maximale Auslastung MF	Anzahl ausgegebener Parkausweise	Quote
A	115	56%	78%	179	156%
C	49	61%	67%	55	112%
D	9	74%	100%	11	122%
G	56	73%	79%	91	163%
H	26	80%	88%	32	123%
J	86	53%	70%	92	107%
L	13	79%	100%	17	131%
M	6	85%	100%	7	117%
Gesamt/Durchschnitt	360	62%	73%	484	134%

Tabelle 3-6: Anwohnerparkzonen Innenstadt – Auslastung und ausgegebene Berechtigungen

Anmerkung: die Zonen L und M erstrecken sich über die Innenstadt und die angrenzenden Wohngebiete. Wegen der unterschiedlichen Zeitintervalle bei der Erfassung der Parkraumnachfrage wurden die Stellplätze den beiden Bereichen zugeordnet und getrennt ausgewertet. Sie erscheinen daher auch in Tabelle 3-7.

Am stärksten frequentiert ist die Anwohnerparkzone H, die über den ganzen Tag eine Auslastung von mehr als drei Viertel aller Parkplätze aufweist. In diesem Gebiet sind auch die gebührenfreien Parkplätze immer gut bis sehr gut ausgelastet und die bewirtschafteten Stellplätze sind im gesamten Tagesverlauf etwa zur Hälfte belegt.

Zurzeit ist die Ausweisung zusätzlicher Anwohnerparkbereiche in einigen Straßenzügen geplant.

3.4.2 Parkflächen in Schuleinzugsbereichen

Zu den Zielen, die möglicherweise tagsüber einen hohen Parkdruck durch Langzeitparker im öffentlichen Straßenraum erzeugen, zählen die Schulen. Um die Konkurrenzsituation zwischen Anwohnern und Schulbesuchern zu untersuchen, haben wir die Einzugsbereiche der Schulen im Untersuchungsraum einer Detailbetrachtung unterzogen. Je nach örtlichen Gegebenheiten wurde im unmittelbaren Einzugsbereich der Schule (i.d.R. max. 250m Fußweg) die Auslastung der Stellplätze betrachtet. Dabei wurde zwischen Anwohnerparken und „sonstiges Parken“ unterschieden, wobei letzteres das Parken auf gebührenfreien und bewirtschafteten Parkplätzen sowie regelwidrig abgestellte Fahrzeuge umfasst. In Abbildung 3-4 sind die Einzugsbereiche der Berufs-Oberschule und der Fachoberschule in der Pfarrstraße sowie des Platen-Gymnasiums am Bahnhofplatz dargestellt. Beide Auswertungen legen nahe, dass von einer Konkurrenz zwischen Schulbesuchern und Anwohnern nicht auszugehen ist. Vielmehr zeigt die linke Grafik, dass Fahrzeuge regelwidrig im Straßenraum geparkt werden, obwohl von den 50 Anwohnerparkplätzen noch über die Hälfte frei sind.

Auf die Parkplatzauslastung im Umfeld der Maschinenbauschule, der Landesfinanzschule, der Staatlichen Berufsschule, dem Bildungs- und Technologiezentrum der Handwerkskammer Mittelfranken, der Luitpoldtschule sowie der Weinbergschule (Umfeld der Hochschule) wurde bereits in Kapitel 2.3.2 eingegangen.

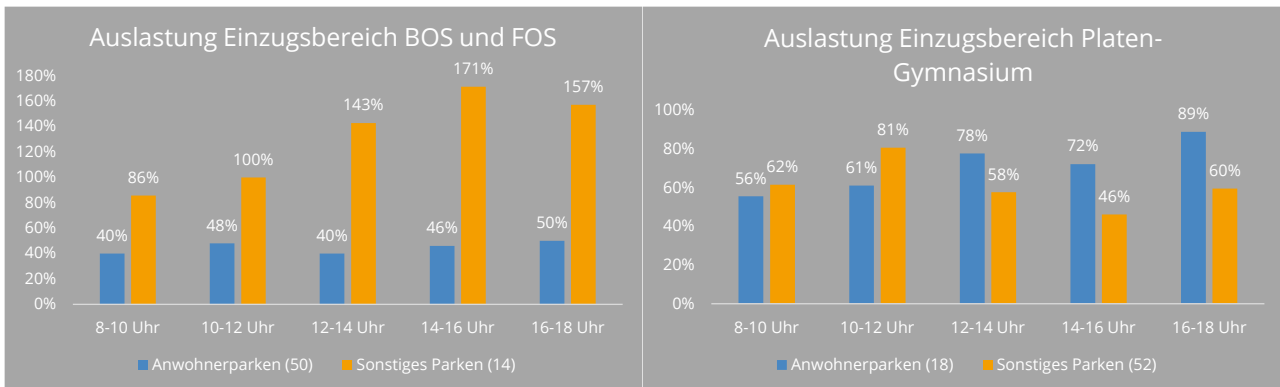


Abbildung 3-4: Auslastung Schuleinzugsbereiche in der Innenstadt

Möglicherweise nutzen Anwohner trotz Parkberechtigung auch die benachbarten gebührenfreien Parkplätze, wenn sich die Gelegenheit dazu bietet. Bei der räumlichen Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf den gesamten Innenstadtbereich könnte daher ein zusätzlicher Bedarf an Anwohnerparkplätzen entstehen. Andererseits ist anzunehmen, dass die Parkraumnachfrage durch die Anwohner abends und nachts am größten ist. Die in Kapitel 3.2 ausgesprochene Empfehlung, von einer zeitlichen Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung abzusehen, bedeutet, dass die tagsüber bewirtschafteten Parkplätze den Anwohnern abends und nachts weiterhin zur Verfügung stehen. Die zusätzliche Ausweisung von Anwohnerparkplätzen im Innenstadtbereich sollte daher wie oben beschrieben gemeinsam mit den Bewohnern abgestimmt werden.

3.4.3 Auslastung der Anwohnerparkplätze – angrenzende Wohngebiete

Die folgende Tabelle zeigt die Auswertungen für die angrenzenden Wohngebiete. Auch hier gibt es keine dauerhaft hoch ausgelastete Parkzone, die durchschnittliche Nutzung der Parkplätze lag bei 45% die maximale Auslastung bei 51%. Das Verhältnis zwischen ausgegebenen Parkberechtigungen und vorhandenen Parkplätzen liegt bei 103%. In einzelnen Anwohnerparkzonen sind sogar mehr Parkplätze vorhanden als Berechtigungen ausgegeben wurden. Das heißt, hier kann von einer Parkplatzgarantie ausgegangen werden, auch wenn nicht immer unmittelbar vor der eigenen Haustür ein freier Stellplatz vorgefunden wird.

Anwohnerparkzone	Anzahl Parkplätze	Durchschnittliche Auslastung MF	Maximale Auslastung MF	Anzahl ausgegebener Parkausweise	Quote
F	9	0%	0%	9	100%
K	121	41%	41%	109	90%
L	51	59%	73%	66	129%
M	27	39%	56%	33	122%
N	23	30%	35%	17	74%
O	10	20%	40%	9	90%
P	4	63%	75%	4	100%
R	13	8%	15%	12	92%
S	29	48%	66%	39	134%
T	5	70%	100%	6	120%
U	13	38%	46%	4	31%
W	15	43%	53%	17	113%
Gesamt/Durchschnitt	320	45%	50%	325	102%

Tabelle 3-7: Anwohnerparkzonen angrenzende Wohngebiete – Auslastung und ausgegebene Berechtigungen

In einigen Straßen ist bereits eine Ausdehnung der Anwohnerparkbereiche vorgesehen.

In der untenstehenden Abbildung ist noch einmal die durchschnittliche Auslastung der Anwohnerparkplätze in den an die Innenstadt angrenzenden Wohngebieten dargestellt, differenziert nach den Untersuchungsteilräumen Wohngebiet Nord und Süd (siehe Abbildung 1-2 auf Seite 3). Die auf den Anwohnerstellplätzen geparkten Fahrzeuge, die nicht über eine entsprechende Berechtigung verfügen, sind schraffiert dargestellt. Daraus ist abzulesen, dass zwischen 15 und 20% der Kfz auf Anwohnerparkplätzen unberechtigt dort abgestellt sind. Insgesamt ist jedoch nicht von einer Überbelegung der Anwohnerparkbereiche auszugehen. Punktuelle oder temporäre Überlastungssituationen können u.U. durch eine verstärkte Parkraumüberwachung entschärft werden.

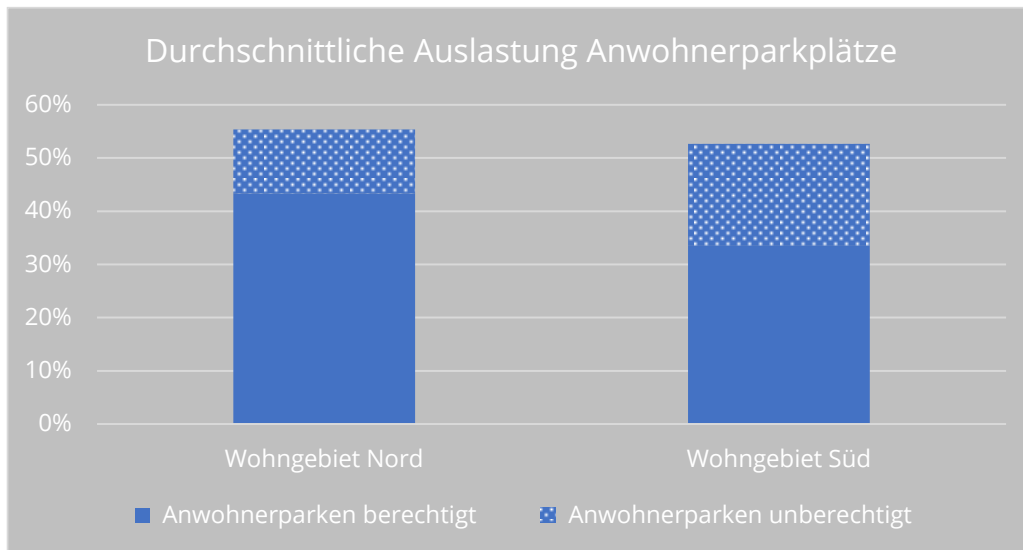


Abbildung 3-5: Widerrechtliches Parken auf Anwohnerparkplätzen

3.4.4 Gebührenordnung Anwohnerparken

Die Deckelung der Gebühr für die Ausstellung von Anwohnerparkberechtigungen auf 30,70€ pro Jahr wurde von Bundesrat und Bundestag Mitte 2020 abgeschafft. Die neue Regelung ermöglicht es den Kommunen, selbstständig über die Höhe der Gebühren zu entscheiden. Voraussetzung ist, dass die Landesregierungen eine entsprechende Kostenordnung beschließen, die den Rahmen für die neue Gebührenordnung vorgibt. Der Freistaat Bayern hat im April 2022 angekündigt, in Kürze einen Umsetzungsvorschlag zu den Gebühren für Bewohnerparkausweise auf den Weg zu bringen. Auf dieser Basis sollte eine Gebührenerhöhung in Ansbach beschlossen werden, welche der Knappheit öffentlicher Flächen in der Innenstadt und der daraus entstehenden Flächenkonkurrenzen Rechnung trägt.

Hochwertige innerstädtische Flächen werden bislang nahezu kostenlos als Dauerparkraum zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus wird die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf die gesamte Innenstadt möglicherweise zur Folge haben, dass häufiger unberechtigt auf Anwohnerparkplätzen geparkt wird. Dies erfordert eine verstärkte Parkraumüberwachung mit entsprechend höheren finanziellen Aufwänden, die durch die Erhöhung der Gebühren für die Anwohnerparkausweise zumindest z.T. ausgeglichen werden können. Ferner wird der Wegfall von kostenlosen Parkplätzen in der Innenstadt dazu führen, dass mehr Innenstadtbewohner einen Anwohnerparkausweis beantragen. Insofern wird sich die festgestellte moderate Auslastung der bisherigen Anwohnerparkplätze verstärken und es ist ein erhöhter Parkdruck zu erwarten, dem mit einer Gebührenerhöhung etwas entgegengewirkt werden kann.

Wir empfehlen, die Gebühren für das Anwohnerparken auf 120 Euro pro Jahr anzuheben.

3.5 Wirkung des neuen Bewirtschaftungskonzeptes

Das neue Bewirtschaftungskonzept besteht aus einfach vermittelbaren Komponenten:

- ✔ Straßenraum:
 - ✔ Einteilung in 3 Flächenzonen mit Gebührentabelle für Parkzeiten bis 3 Stunden
 - ✔ Die Parkplätze Karlsplatz, Promenade, Reitbahn, Rezat Mitte/ Ost gehören zur Parkzone 3.
- ✔ Parkhaus Altstadt, Großparkplätze Rezat West, Hofwiese:
 - ✔ kostengünstigeres Parken als in den neuen Parkzonen
 - ✔ Parkdauer von über 3 Stunden

Im bewirtschafteten Straßenraum wird eine Höchstparkdauer von 3 Stunden eingeführt. Dies führt zu einer Verdrängung der Langzeitparker und erhöht damit das Parkplatzangebot erheblich, da die Parkplätze nun am selben Tag von mehreren Nutzern zeitlich versetzt genutzt werden können. Wir gehen davon aus, dass die Parkplätze im Tagesverlauf weiterhin ausgelastet sein werden. Sofern die Parkplätze im Straßenraum zukünftig nicht mehr ausgelastet sein sollten, kann diese wertvolle Innenstadtfläche für andere Nutzungen bereitgestellt werden. Auf Grund der vorgesehenen Gebührenerhöhung ist bei gleichbleibender Auslastung dieser Parkplätze mit steigenden städtischen Einnahmen zu rechnen.

Wer sein Auto für mehr als 3 Stunden abstellen möchte, wird zukünftig die Parkhäuser und die Großparkplätze Rezat West und Hofwiese nutzen. Dort stehen Parkflächen in ausreichendem Umfang zur Verfügung, die nun umfangreicher genutzt werden. Darüber hinaus kann hier bis zu 3 Stunden kostengünstig geparkt werden. Auch dies sollte zu einer umfangreicheren Nutzung des Parkhauses Altstadt und der Großparkplätze führen. Wir gehen von 200 zusätzlichen Nutzern pro Tag auf diesen städtischen Parkflächen aus.

4 Konzept zur Parkraumüberwachung

Über die Status-Quo-Analyse wurde festgestellt, dass bis zu 10% der parkenden Fahrzeuge ordnungswidrig abgestellt werden. Insbesondere für kurzfristige Erledigungen wird ordnungswidrig geparkt. Die Vermeidung auch kurzer Fußwege scheint für viele Autofahrer eine sehr hohe Priorität zu haben und führt zu ordnungswidrigem Parkverhalten. Bereits aus diesem Grund ist eine regelmäßige Parkraumüberwachung erforderlich. Ziel sollte es sein, das Miteinander aller Verkehrsteilnehmer zu verbessern und das regelwidrige Verhalten der Autofahrer zu minimieren.

Die Einführung eines neuen Parkraumbewirtschaftungskonzeptes erfordert ein Umdenken der Autofahrer. Die bisherige Grundidee vieler Autofahrer, alle Ziele im Stadtgebiet nahezu ohne Fußweg erreichen zu können, stößt an Grenzen. Um den verfügbaren Verkehrsraum für alle Verkehrsteilnehmer optimal nutzbar zu machen, wird nach kurz- und langfristigem Parken unterschieden. Langzeitparker sollen die Großparkflächen und Parkhäuser nutzen. Auch Autofahrern sind gewisse Fußwege zumutbar,

insbesondere den Langzeitparkern. Alternativ kann ein großer Teil der Autofahrten durch Fahrten mit dem Fahrrad ersetzt werden, da das Auto häufig für Fahrten von weniger als 5 km genutzt wird.⁴

Das Parkraumüberwachungskonzept sollte so aufgebaut werden, dass die Autofahrer bei der Umstellung auf das neue Parkraumbewirtschaftungskonzept unterstützt werden. Durch die Parkraumüberwachung wird regelmäßig daran erinnert, wie sich das Verkehrsverhalten verändern soll.

Die Parkraumüberwachung liefert darüber hinaus regelmäßig aktuelle Daten zur Parkraumauslastung und zum Falschparken im Stadtgebiet. Mit Hilfe geeigneter Kontrollausrüstung können die Überwachungsdaten dezentral erfasst und anschließend zentral zusammengeführt und ausgewertet werden. Bei einer regelmäßigen Begehung und Überprüfung aller Straßenabschnitte in der Innenstadt und den angrenzenden Wohngebieten könnte die Parkraumauslastung am Normalwerktag beispielsweise monatlich aufbereitet und ausgewertet werden.

Mit dem Parkraumüberwachungskonzept werden somit folgende Ziele verfolgt:

- ✔ Möglichkeiten des Kurzzeitparkens und des Anwohnerparkens verbessern
- ✔ Umstieg auf das Fahrrad unterstützen
- ✔ Langzeitparken auf Großparkplätze und in Parkhäuser verlagern
- ✔ Regelwidriges Verhalten der Autofahrer minimieren
- ✔ Regelmäßige Erfassung der Parkraumauslastung

Der Aufwand für die Parkraumüberwachung sollte nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten geplant und weiterentwickelt werden. Der Umfang der Kontrollen sollte hierfür folgendermaßen priorisiert werden:

- ✔ Prioritätsgebiet 1: Straßenraum und Großparkplätze in der Innenstadt während der Bewirtschaftung (6 bis 18 Uhr am Normalwerktag sowie 10 bis 14 Uhr am Samstag)
- ✔ Prioritätsgebiet 2: Straßenraum in angrenzenden Wohngebieten Nord und Süd während der Bewirtschaftung (6 bis 18 Uhr am Normalwerktag sowie 10 bis 14 Uhr am Samstag)
- ✔ Prioritätsgebiet 3: Straßenraum in der Innenstadt und den angrenzenden Wohngebieten außerhalb der bewirtschafteten Zeiträume

Mit dem Einsatz von drei Mitarbeitern ist eine regelmäßige, umfassende Parkraumüberwachung in der Innenstadt von Ansbach (Prioritätsgebiet 1) möglich, so dass monatliche Daten zur Parkraumauslastung bereitstehen. Diese Datengrundlage kann auch genutzt werden, um die Kontrolldichte zu variieren, je nachdem wo Falschparker-Hotspots festgestellt werden. Für die Gebiete mit geringerer Priorität empfehlen wir zu Beginn eine geringere Kontrolldichte, die bei Bedarf angepasst wird, z. B. bei vermehrten Meldungen von regelwidrigem Verhalten.

⁴ „Wenn man berücksichtigt, dass das Auto in mehr als 40 % aller Fälle für Fahrten genutzt wird, die kürzer als 5 km sind und genau auf diesen Distanzen das Rad ein ideales Alltagsverkehrsmittel darstellt, lässt sich ein deutliches Umstiegspotenzial erkennen.“ Umweltbundesamt auf Basis der MiD 2017; <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#gtgt-umweltfreundlich-und-klimaschonend>; abgerufen am 27.03.2023

5 Prognose des ruhenden Verkehrs

Um die zukünftige Nachfrage nach Parkflächen in der Stadt Ansbach und die Auswirkung auf die Auslastung des Parkraums abzuschätzen, wurde auf eine Prognose der Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs mit dem Prognosehorizont 2030 zurückgegriffen. Diese wurde mit dem Verkehrsmodell ermittelt, das im Rahmen eines Gutachtens der WVI für die Stadt Ansbach im Jahr 2019 aufgebaut wurde. Das Verkehrsmodell berücksichtigt in der Prognose

- ✔ die beschlossenen und voraussichtlich bis zum Prognosehorizont 2030 umgesetzten verkehrlichen und infrastrukturellen Maßnahmen in der Region
- ✔ die damals geplanten (und z.T. inzwischen umgesetzten) Wohnbau- und Gewerbegebiete
 - ✔ Baugebiete mit B-Plan
 - ✔ Höfstetten
 - ✔ Hennenbach-Galgenmühle
 - ✔ Brandlesweg
 - ✔ Brechhausäcker
 - ✔ Baugebiete Potentialflächen
 - ✔ Messe-Quartier
 - ✔ Barton-Barracks (inzwischen nicht mehr als Baugebiet vorgesehen)
 - ✔ Weinberg-Plateau II
- ✔ den damals erwarteten Einwohnerzuwachs auf 46.500 Einwohner sowie
- ✔ die prognostizierten regionalen Verkehrsströme für das Jahr 2030 aus dem Landesverkehrsmodell Bayern.

Ausgehend von der prognostizierten Verkehrsentwicklung im Straßennetz wurden die Zielverkehre in die einzelnen Verkehrszellen in der Ansbacher Innenstadt berechnet. Dabei wurde unterstellt, dass der Anstieg der Zielverkehre des motorisierten Individualverkehrs dem Anstieg der Parkraumnachfrage entspricht.

Der prognostizierte Anstieg des Zielverkehrs in den Verkehrszellen in der Innenstadt beträgt im Durchschnitt 3,7%, wobei zwischen den Verkehrszellen eine relativ geringe Streuung festzustellen ist. Das bedeutet, dass gemäß Prognose auch die Parkraumnachfrage im Untersuchungsraum bis zum Jahr 2030 um rund 4% ansteigen wird.

Die Einwohnerentwicklung wurde inzwischen jedoch erheblich reduziert. In der „Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern“ wird für Ansbach bis 2030 eine nahezu konstante Bevölkerung prognostiziert. Und auch für 2040 wird nur noch ein sehr geringes Bevölkerungswachstum auf 42.000 Einwohner erwartet.⁵

⁵ „Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern“; Seite 8; Prognose für das Jahr 2030

Darüber hinaus ist hier zu berücksichtigen, dass sich in den vergangenen beiden Jahren gesellschaftlich-politische Entwicklungen unerwartet schnell eingestellt haben, die auf die Mobilität als solche und auf die Verkehrsmittelnutzung einen erheblichen Einfluss haben werden. Hier sind u.a. zu nennen:

- ✔ die Etablierung von Home-Office infolge der Corona-Pandemie und die damit verbundene Verringerung der Wegeanzahl
- ✔ das steuerfinanzierte Angebot kostengünstiger ÖPNV-Zeitkarten (9€-Ticket und Nachfolger), das zur verstärkten Nutzung des ÖPNV führen soll
- ✔ die aufgrund der internationalen Verpflichtung zur Erreichung der Klimaziele beschlossene Verkehrswende und die damit verbundene Stärkung des Umweltverbundes
- ✔ die verstärkte Nutzung von E-Bikes, die den Erreichbarkeitsradius des Fahrrads erheblich vergrößert
- ✔ der kontinuierliche Ausbau von Car-Sharing-Angeboten, der insbesondere für Stadtbewohner eine Alternative zum eigenen Pkw oder zumindest zum Zweitwagen darstellt sowie
- ✔ die verstärkte Bereitstellung und Nutzung multimodaler Verkehrsangebote.

Die angeführten Beispiele deuten auf einen allgemeinen Bewusstseinswandel hin, der sich im Hinblick auf die Reduzierung der Auswirkungen des Klimawandels auch auf die Verkehrsmittelnutzung auswirken wird. Es ist daher anzunehmen, dass der mit den aktuell verfügbaren Modellparametern prognostizierte Anstieg des motorisierten Individualverkehrs in die Ansbacher Innenstadt möglicherweise durch einen zugunsten des nichtmotorisierten Verkehrs und des ÖPNV veränderten Modal Split kompensiert wird.

Auf der Grundlage dieser Überlegungen wurde bei der Auswertung der empirisch erfassten Daten darauf verzichtet, den prognostizierten Anstieg des Pkw-Verkehrs in die Innenstadt und die damit verbundene Parkraumnachfrage zu berücksichtigen. Angesichts des umfangreichen Stellplatzangebots in der Stadt Ansbach ist davon auszugehen, dass die hier dargelegte Auslastungsanalyse und die daraus abgeleiteten Empfehlungen selbst bei einem Anstieg des Pkw-Zielverkehrs in die Innenstadt von ca. 4% in ihren Kernaussagen bestehen bleiben.

6 Resümee

Die Einführung bzw. Ausweitung des Parkraummanagements in Ansbach ist ein wichtiger Baustein, um die Mobilitätswende zu begleiten. Ausgehend von einer Status-quo-Analyse wurden zahlreiche Möglichkeiten zur Weiterentwicklung des Parkraummanagements aufgezeigt. Ausgehend von der Notwendigkeit einer Parkraumüberwachung wurde hierfür ein Konzept skizziert, mit dessen Hilfe eine regelmäßige, digitale Erfassung der Parkraumsituation im Ansbacher Straßenraum ermöglicht wird.

Die Analyse der Parkraumnachfrage in Ansbach und die hier vorgestellten Auswertungen zeigen, dass das Angebot an Parkflächen in der Innenstadt insgesamt die Nachfrage deutlich übersteigt. Das Angebot an Parkmöglichkeiten auf Großparkplätzen und in Parkhäusern ist bei weitem nicht ausgelastet, und die Parkplätze im Straßenraum sind z.T. von Langzeitparkern belegt. Ein großer Teil der öffentlichen Stellplätze unterliegt bereits der Parkraumbewirtschaftung, es werden aber auch noch gebührenfreie Parkplätze in der Innenstadt vorgehalten. Hinzu kommen gut 700 gebührenfreie Stellplätze auf zwei Großparkplätzen im fußläufigen Einzugsbereich der Innenstadt.

Unter dem Blickwinkel der Nutzungskonkurrenzen der innerstädtischen Flächen, der Erreichbarkeit des Einzelhandels sowie der anstehenden Mobilitätswende und des Klimaschutzes wurde die bereits bestehende Parkraumbewirtschaftung mit folgenden Zielsetzungen überarbeitet:

- ✔ Parken im Straßenraum soll vorrangig dem kurzzeitigen Parken, den Anwohnern und spezifischen Nutzergruppen vorbehalten sein.
- ✔ Längerfristiges Parken soll auf die Großparkplätze und in die Parkhäuser geleitet werden.

Die Lenkungswirkung erfolgt über eine neue Gebührenstaffelung, die zukünftig für alle öffentlichen Parkflächen im Straßenraum in der Innenstadt angewandt wird und über die zeitliche Beschränkung des Parkens im öffentlichen Straßenraum. Für das Parkhaus Altstadt, den Rezatparkplatz West und den Parkplatz Hofwiese wird eine neue Gebührenstaffelung vorgeschlagen, die zu einer stärkeren Vereinheitlichung der Gebührenordnung führt. Die Gebühren für die Parkplätze Rezat Mitte/Ost und Reitbahn werden an die der neuen Parkzone 3 angeglichen. Die Gebühren für die übrigen Großparkflächen und Parkhäuser bleiben unverändert, insbesondere bleiben die Großparkflächen Aquella/Sportzentrum und Messe gebührenfrei.

Eine Konkurrenzsituation zwischen den Anwohnern und Citybesuchern um die Stellplätze in den an die Innenstadt angrenzenden Wohngebieten ist aus der Auslastungsanalyse nicht ableitbar. Aufgrund des großzügigen Verhältnisses zwischen ausgegebenen Parkberechtigungen und vorhandenen Stellplätzen kann in vielen Anwohnerparkbereichen noch von freien Kapazitäten ausgegangen werden. Einzelne Bereiche konnten als relativ stark ausgelastet identifiziert werden; hier sollte bei Bedarf eine Erweiterung geprüft werden. Die Gebühren für die Nutzung der Anwohnerparkplätze sollten angepasst werden, sobald der Freistaat Bayern hierfür eine Kostenordnung verabschiedet hat.

Die unterschiedliche Auslastung der Fahrradabstellanlagen zeigt, dass die Abstellanlagen in ein übergreifendes Fahrradkonzept der Stadt Ansbach eingebunden werden sollten. Durch die Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung ergeben sich voraussichtlich Möglichkeiten, bisherige Kfz-Stellflächen im Straßenraum für die Verbesserung der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur oder den ÖPNV umzuwidmen.

7 Neue Parkgebührenverordnung 2024

Wie bereits in Kapitel 3 auf Seite 21 dargestellt, war die Parkgebührenverordnung aus dem Jahr 2019 Grundlage für die vorliegende Untersuchung. Das empfohlene Parkraumbewirtschaftungskonzept soll eine Lenkungswirkung entfalten und die Parkraumnutzung zu den Parkhäusern und Großparkplätzen verlagern. Hierzu wurde u. a. eine Gebührenanhebung vorgeschlagen.

Die Stadt Ansbach hat zwischenzeitlich eine neue Parkgebührenverordnung erlassen, die seit dem 01.03.2024 zur Anwendung kommt. Ausgehend von den bisherigen Gebühren in den Zonen 0 bis 3 wurden die Parkgebühren angehoben und eine neue Zone 4 eingeführt.

Zone	Parkdauer								
	max. 20 Min	0,5h	1h	1,5h	2h	2,5h	3h	3,5h	4h
0		0,30 €	0,60 €	0,90 €	1,20 €	1,50 €	1,80 €	2,10 €	2,40 €
1		0,40 €	0,80 €	1,20 €	1,60 €	2,00 €	2,40 €	2,80 €	3,20 €
2	0,20 €	0,50 €	1,00 €	1,50 €	2,00 €	2,70 €	3,40 €	4,40 €	5,40 €
3	0,20 €	0,70 €	1,40 €	2,10 €	2,80 €	3,80 €	4,80 €	6,00 €	7,20 €
4		0,20 €	0,40 €	0,60 €	0,80 €	1,00 €	1,20 €	1,40 €	1,60 €

Tabelle 7-1: Parkgebühren nach Parkzone - Status quo seit dem 01.03.2024