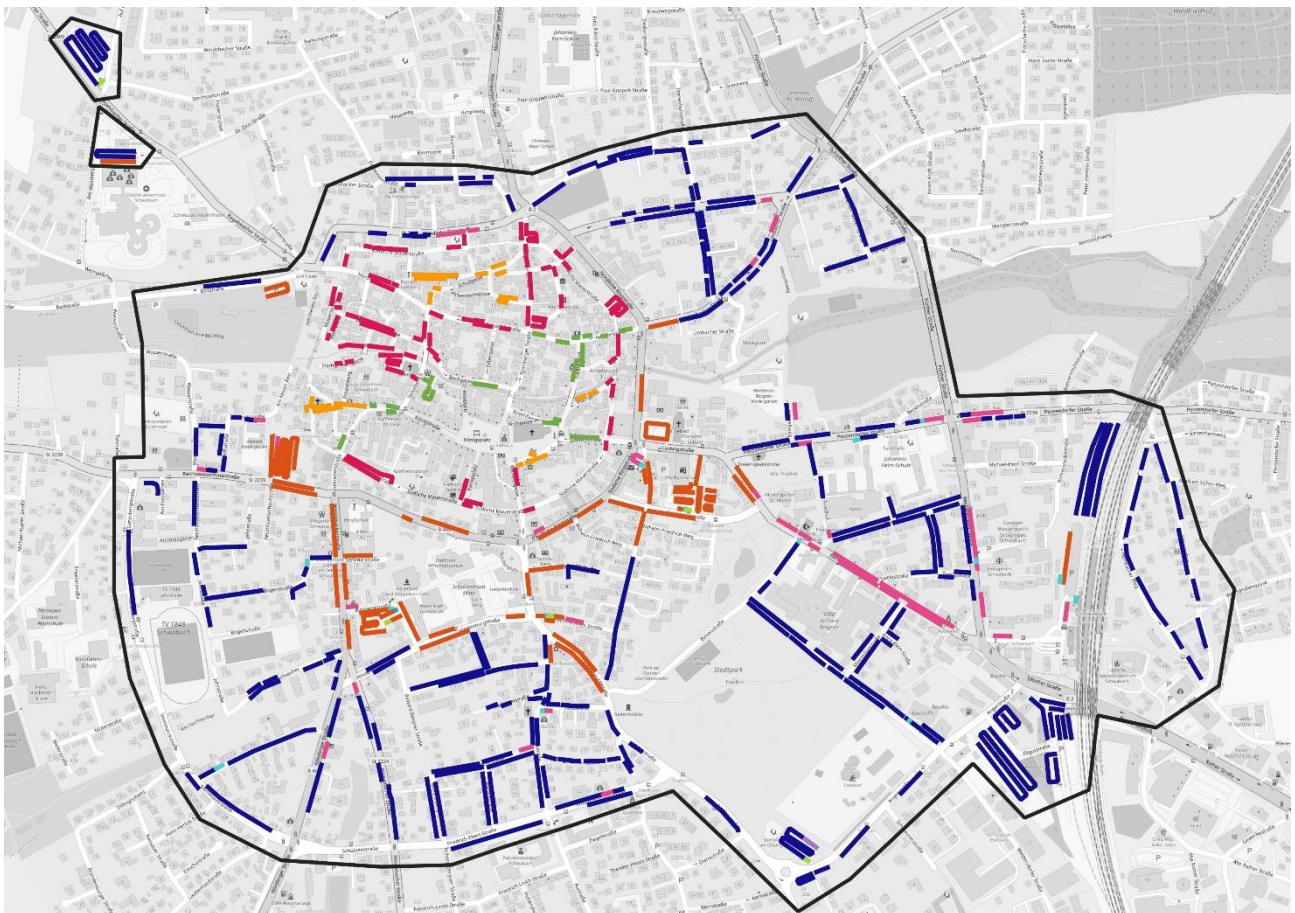


Parkraumkonzept Stadt Schwabach

211-437-A

Datum: 19.11.25



Auftraggeber

Stadt Schwabach
Amt für Mobilität und Klimaschutz
Albrecht-Achilles-Str. 6/8
91126 Schwabach

Auftragnehmer

PB Consult GmbH
Rothenburger Straße 5
90443 Nürnberg

Impressum

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

Weitergabe an Dritte

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

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

Inhalt

1. Hintergrund.....	4
2. Parkraumanalyse	5
2.1. Erfassung	5
2.2. Erhebung.....	7
2.3. Auswertung und Analyse	7
2.3.1. Auslastung und Nutzergruppen im Tagesverlauf	7
2.3.1.1. Gesamtgebiet.....	7
2.3.1.2. Altstadt	9
2.3.2. Konfliktbereiche.....	10
2.3.2.1. Falschparker	10
2.3.2.2. Unbewirtschaftete Siedlungsgebiete	12
2.3.3. Parkfrequenz.....	13
2.3.4. Detailanalyse Kundenparkplätze	14
2.3.4.1. Tiefgarage Königsplatz	14
2.3.4.2. Zentrumsnahe Sammelparkplätze	15
2.3.5. Detailanalyse Parkplatz Bismarckstraße	17
2.4. Vergleich der Erhebung 2018	17
2.5. Entwicklung der Kostenstruktur	19
3. Potenziale zur Optimierung der Parkraumnutzung	21
3.1. Befragung.....	21
3.2. Mögliche Handlungsfelder	22
3.2.1. Altstadt	23
3.2.2. Östliches und südliches Siedlungsgebiet	24
3.2.3. Sammelparkplätze	24
3.2.4. Tarifzonen und Preisstruktur	25

1. Hintergrund

Die Stadt Schwabach verzeichnete in den vergangenen Jahren einen stetigen Bevölkerungszuwachs, was für die Infrastruktur eine steigende Belastung bedeutet. Vor allem innerhalb der historischen Altstadt mit engen Straßenräumen kann das historische Stadtbild schnell unter zu großen Verkehrsmengen leiden. Laut Regionalbericht der Mobilität in Deutschland (MID) nutzten im Jahr 2017 in der Stadt Schwabach rund 65% den motorisierten Individualverkehr, für ihre Wege - also in der Regel das Auto - was deutlich über dem deutschlandweiten Durchschnitt (57%) liegt.

Daher möchte die Stadt Schwabach den innerstädtischen Verkehr gezielt steuern und in diesem Rahmen das bisherige Parkraumkonzept als Schlüsselfunktion überarbeiten. Bereits im Jahr 2018 hat PB Consult ein Parkraumkonzept erstellt, sodass die Möglichkeit besteht die Veränderung des Parkverhaltens über die Zeit zu analysieren. Durch eine umfassende Parkraumanalyse inkl. Erhebung, sollen Aussagen zur aktuellen Auslastung, den Nutzergruppen und Parkdauern getroffen werden. Diese Analyse und der Vergleich mit den Ergebnissen aus dem Jahr 2018 soll schließlich als Grundlage für die Erarbeitung einer Anpassung und Erweiterung des bestehenden Parkraummanagements im öffentlichen Raums dienen.

2. Parkraumanalyse

Bevor im Detail auf die Erfassung und Erhebung des öffentlichen Parkraums in Schwabach eingegangen wird, ist noch eine Besonderheit hinsichtlich Parkregelungen in der Altstadt zu erwähnen. Das sogenannte „Altstadtparken“ berechtigt Anwohnende der Altstadt mit festem Hauptwohnsitz, gegen Bezahlung einer Gebühr von 60 € pro Jahr zeitlich unbegrenzt auf den gebührenpflichtigen und zeitlich beschränkten Parkplätzen innerhalb der Altstadt zu parken. Diese Ausnahmegenehmigung gilt für den Großteil der Parkplätze innerhalb der Altstadt. Ein Teil der Parkplätze ist von dieser Regelung ausgenommen.

Zusätzlich gibt es innerhalb der Altstadt Bewohnerparkbereiche, in welchen die Parkflächen nur von Anwohnenden mit einem entsprechenden Bewohnerparkausweis genutzt werden dürfen. Weitere Bewohnerparkzonen außerhalb der Altstadt bestehen derzeit nicht. Auf die spezifische Bewirtschaftung der Parkplätze im Untersuchungsgebiet wird nachfolgend genauer eingegangen.

2.1. Erfassung

Im Vorfeld der eigentlichen Parkraumerhebung wurde zunächst der grundsätzlich vorhandene öffentliche Parkraum im Untersuchungsgebiet systematisch erfasst. Diese Bestandsaufnahme bildet die Grundlage für die nachfolgende Erhebung der Auslastung und ermöglicht eine differenzierte Analyse der Parksituation. Zur vollständigen Erfassung wurden sämtliche Straßen und Flächen im Untersuchungsgebiet vor Ort begangen. Dabei wurden alle vorhandenen öffentlichen Parkflächen notiert.

Für jede Parkfläche wurden die Anzahl der Stellplätze, die Art der Bewirtschaftung (z. B. gebührenpflichtig, Anwohnerparken, zeitlich beschränkt), die genaue Position, die Markierung sowie die Lage dokumentiert. Stellplätze, die aufgrund von Baustellen temporär nicht zur Verfügung standen, wurden nicht erfasst. Die erhobenen Daten wurden im Anschluss digitalisiert und in ein Geoinformationssystem (GIS) übertragen. Dies ermöglicht eine präzise räumliche Zuordnung und Auswertung der Parkraumdaten sowie die Grundlage für weiterführende Analysen im Rahmen des Parkraumkonzepts. Durch dieses methodische Vorgehen ist sichergestellt, dass die Datenbasis für die Auslastungserhebung vollständig, aktuell und belastbar ist.

In Abbildung 1 sind die erfassten Parkplätze georeferenziert dargestellt und nach den jeweiligen Parkregelungen kategorisiert. Man erkennt, dass in den äußeren Gebieten überwiegend unbewirtschaftete Parkflächen zur Verfügung stehen, im südlichen zentrumsnahen Gebiet ist das Parken vermehrt über eine Parkscheinregelung eingeschränkt. Innerhalb der Altstadt gibt es keinerlei unbewirtschafteten Parkraum, der Großteil der Flächen ist über eine Parkscheibenregelung bewirtschaftet, wobei in weiten Teilen eine Sonderregelung für Anwohnende (Altstadt-parken) besteht. Die grün gekennzeichneten Flächen sind ausschließlich Anwohnenden mit Ausweis (Bewohnerausweis) vorbehalten.

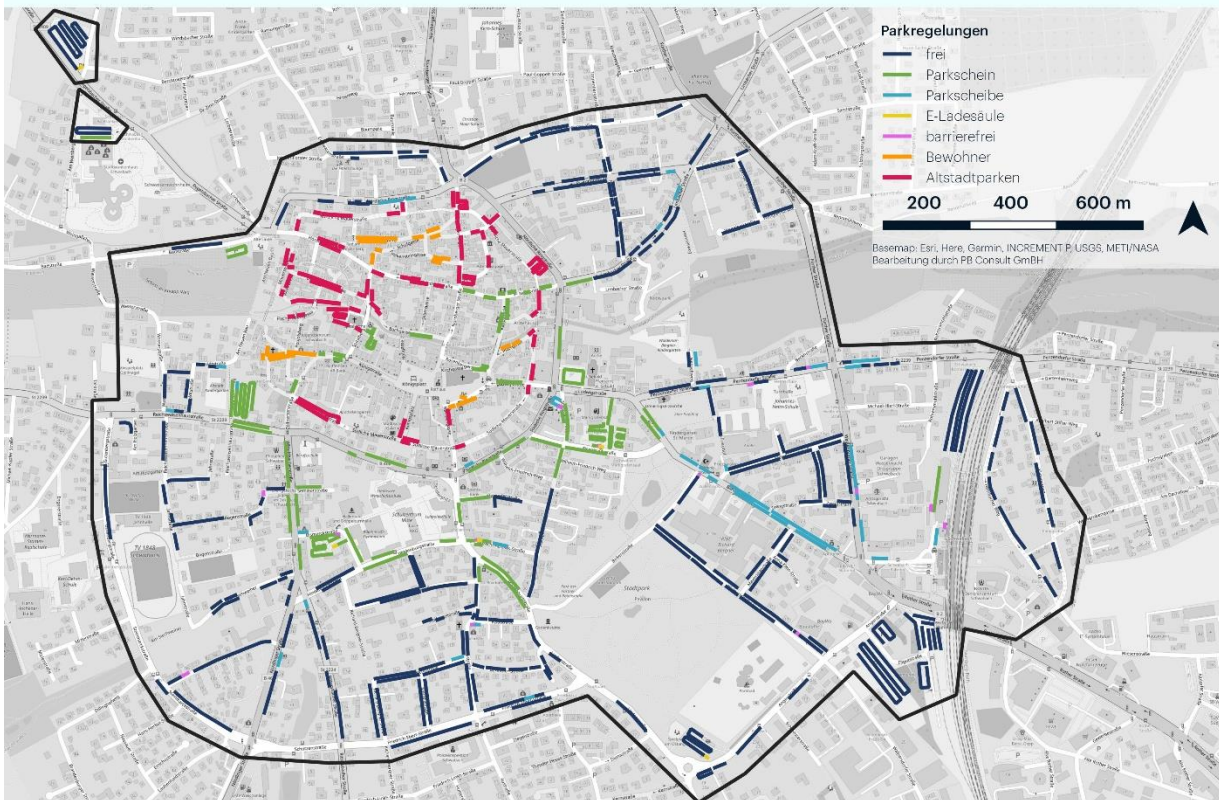


Abbildung 1: Parkregelungen im Untersuchungsgebiet

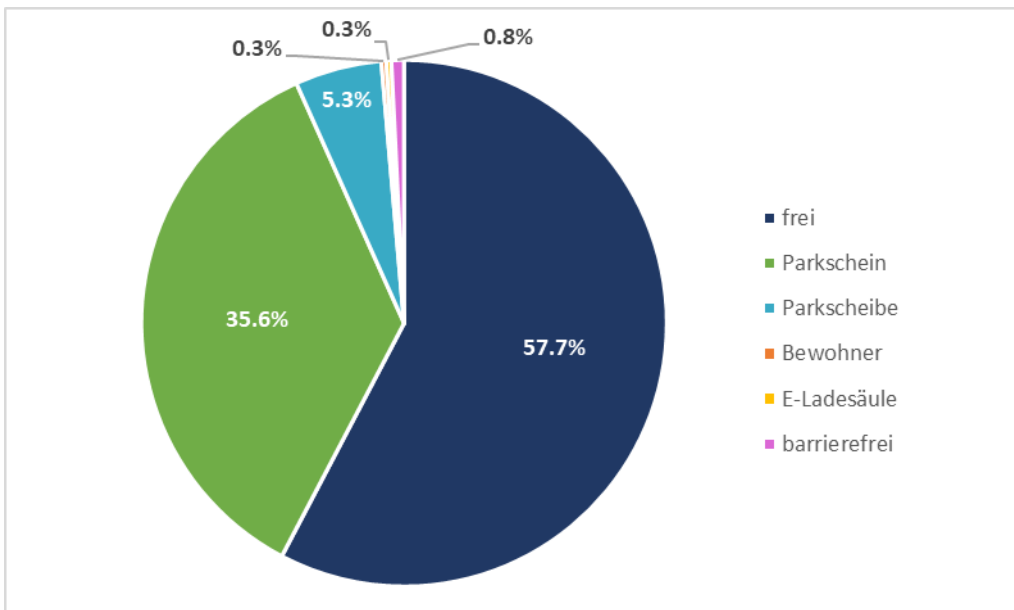


Abbildung 2: Prozentuale Verteilung der Parkregelungen im Untersuchungsgebiet

Insgesamt wurden im gesamten Untersuchungsgebiet rund 4.000 öffentliche Parkplätze erfasst. Die Betrachtung der prozentualen Verteilung der Parkregelungen zeigt deutlich, dass der Großteil des Parkraums weder bewirtschaftet noch zeitlich eingeschränkt ist, sondern frei nutzbar ist (ca. 57,7 % bzw. ca. 2.240 Parkplätze). Gut ein Drittel des verfügbaren Parkraums ist gebührenpflichtig (Parkschein), diese Parkplätze sind wie in Abbildung 1 zu sehen in zentraler bzw. zentrumsnaher Lage. Ein geringer Anteil mit ca. 5% ist zeitlich eingeschränkt mit einer Parkscheibe nutzbar.

Der große Anteil an unbewirtschafteten Parkplätzen sollte im Rahmen der Analyse der Auslastung besonders berücksichtigt werden, da es vor allem in den zentrumsnahen Siedlungsgebieten zu höheren Auslastungen und Konflikten zwischen verschiedenen Nutzergruppen kommen kann.

2.2. Erhebung

Im Rahmen der Parkraumerhebung wurde die Belegung der erfassten öffentlichen Parkstände erhoben. Für Parkraumerhebungen wird in der Richtlinie der FGSV ein üblicher Werktag zwischen Dienstag und Donnerstag außerhalb der Ferienzeit empfohlen. Die Erhebung wurde aufgrund der Größe des Untersuchungsgebietes auf zwei Tage aufgeteilt und erfolgte am Dienstag, den 15. Juli 2025 sowie Donnerstag, den 17. Juli 2025 zwischen 5 und 21 Uhr in zwei Schichten. Die Erhebungstage wurden mit der Stadtverwaltung abgestimmt. Mit Ausnahme der Baumaßnahme im Bereich der Boxlohe waren keine nennenswerten Baumaßnahmen vorhanden. Das Wetter an beiden Erhebungstagen war unauffällig, trocken und leicht bewölkt bei warmen Temperaturen, sodass die Erhebung als repräsentativ angesehen werden kann.

Das Erhebungspersonal der PB Consult dokumentierte während der Erhebung stellplatzscharf die Auslastung und Parkdauer der Fahrzeuge und notierte hierzu die Anzahl der freien Parkstände, die Kennzeichen der parkenden Fahrzeuge sowie potenzielle Falschparker. Für das Untersuchungsgebiet wurde eine Begehungsrouten festgelegt, die im 2-Stunden-Takt abgelaufen wurde. Zusätzlich zu den zweistündlichen Erhebungsrouten wurden bestimmte Sammelparkplätze im Stundentakt erhoben, da hier eine höhere Parkfrequenz erwartet wurde. Konkret wurden die Sammelparkplätze innerhalb der Altstadt, die Parkplätze am Klinikum, sowie die Parkplätze in der Eisentrautstraße, Bismarckstraße, Reichswaisenhausstraße und Badstraße stündlich erhoben.

Zur Wahrung des Datenschutzes wurde gemäß den Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE) das Kennzeichen ohne die Ortskennung dokumentiert. Mit Hilfe der Kennzeichenverfolgung können neben der Auslastung auch die Belegungshäufigkeiten (Anzahl der Fahrzeuge pro Parkstand im Erhebungszeitraum) sowie die Parkdauer bestimmt werden. Außerdem wurden die Fahrzeugtypen sowie das Vorliegen eines Parkscheins, einer Parkscheibe oder einer Anwohnerparkberechtigung erhoben. Während der Erhebung wurden auffällige Situationen vom Erhebungspersonal dokumentiert und anschließend bei der Auswertung berücksichtigt.

Die Auslastungsdaten der Tiefgaragen Königsplatz sowie der Tiefgarage und des Parkplatzes am Sablaiser Platz wurden von der Stadt Schwabach zur Verfügung gestellt und nicht gesondert erhoben.

2.3. Auswertung und Analyse

Bei der Auswertung der Erhebung wurden neben der Auslastung der Parkflächen auch die verschiedenen Nutzergruppen, Parkdauern und Parkfrequenz untersucht. Nachfolgend werden die Ergebnisse der Auswertung erläutert und auch einzelne Teilgebiete betrachtet. Die stündlich erhobenen Sammelparkplätze werden dabei gesondert betrachtet.

2.3.1. Auslastung und Nutzergruppen im Tagesverlauf

2.3.1.1. Gesamtgebiet

Zur Bewertung der Auslastung und Nutzergruppen von Parkraum gibt die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) wissenschaftliche Empfehlungen für die Einstufung von Parkdruck und die Einteilung von Nutzergruppen (vgl. Tabelle 1).

Basierend auf dem Zeitraum und Zeitpunkt des Parkens werden die Fahrzeuge dem Verhalten entsprechenden Nutzerkategorien zugeordnet. Dabei ist zu beachten, dass anhand der Kategorisierung über das zeitliche Parkverhalten nicht immer alle Fahrzeuge dem tatsächlich korrekten Parkzweck zugeordnet werden kann. Der Großteil der Fahrzeuge wird durch diese Methode jedoch erfahrungsgemäß richtig kategorisiert. Daher ist die Nutzergruppeneinteilung so zu verstehen, dass sie beispielsweise Beschäftigte „und Personen mit ähnlichen Parkverhalten“

beschreibt. Die Erhebungsmethodik entspricht der, welche auch bei der Erhebung im Jahr 2018 angewendet wurde.

Tabelle 1: Definition der Nutzergruppen

Art	Definition
Dauerparker	Fahrzeug parkt während des gesamten Erhebungszeitraumes
Bewohnende	Fahrzeug parkt morgens ab Beginn der Erhebung oder abends bis zum Ende der Erhebung
Beschäftigte	Fahrzeug wird bis 10:00 Uhr abgestellt und parkt dort für mind. 5,5 h
Kurzparker	Fahrzeug parkt maximal 1 Erhebungsintervall ¹
Sonstige	Übrige Fahrzeuge

Betrachtet man die zweistündlich erhobenen öffentlichen Parkplätze im Untersuchungsgebiet liegt die Gesamtauslastung in der Spitzenstunde um 11 Uhr bei ca. 68%, was gemäß der der Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE) der FGSV einem geringen Parkdruck entspricht (vgl. Tabelle 2).

Darin enthalten sind auch die P&R-Parkplätze am Bahnhof sowie die Großparkplätze in der Angerstraße, wobei vor allem das Parkhaus am Bahnhof und der große Schotter-Parkplatz in der Angerstraße große ungenutzte Kapazitäten aufweisen. Filtert man diese etwas außerhalb gelegenen Parkflächen heraus, liegt die Auslastung des Parkraums in der Spitzenstunde um 11 Uhr bei ca. 72 % (vgl. Abbildung 3).

Tabelle 2: Definition des Parkdrucks laut FGSV

Auslastung	Parkdruck
> 90 %	sehr hoch
80 – 90 %	hoch
70 – 80 %	mittel
60 – 70 %	gering
< 60 %	kein

Nutzergruppen Tagesverlauf

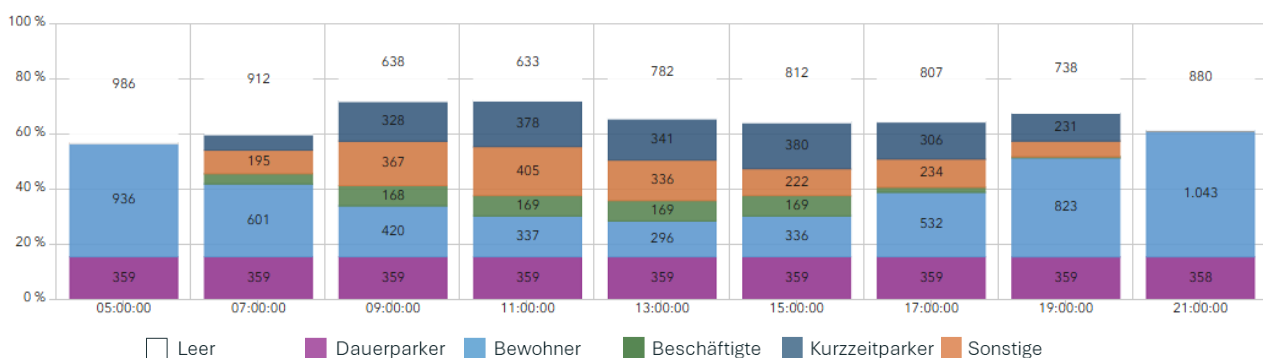


Abbildung 3: Auslastung und Nutzergruppen, Untersuchungsgebiet ohne Großparkplätze (eigene Darstellung)

Über den Vormittag steigt die Auslastung der Parkplätze stetig bis zur Mittagszeit an, ist am Nachmittag auf einem leicht niedrigeren Niveau und nimmt zum Ende des Tages wieder ab. Die geringste Auslastung wurde, während der ersten und der letzten Erhebungsstunde erfasst, was ein typisches Merkmal für ein Innenstadtgebiet mit großer gewerblicher Nutzung ist.

¹ Bei dem Untersuchungsgebiet, welches im Stundentakt erhoben wurde, entsprechen Kurzparker Personen, welche nur während einer Stunde geparkt haben. Bei den Parkplätzen, welche im Zweistundentakt erhoben wurden, standen Kurzparker entsprechen maximal 2 Stunden auf dem Parkplatz.

Abbildung 3 zeigt, dass im gesamten Untersuchungsgebiet – Großparkplätze ausgenommen - vormittags ca. 40% der belegten Parkplätze von Bewohnern und Dauerparkern und knapp 50% von Kurzzeitparkern oder Fahrzeugen der Kategorie „Sonstige“, oft Besucher oder Kunden, genutzt werden. Beschäftigte machen nur einen geringen Anteil (< 10%) aus. Auffällig ist die große Anzahl an Dauerparkern welche tagsüber zwischen 20 – 25% der belegten Parkplätze ausmachen.

Ein erwartbarer Unterschied ist bei der Auslastung der Sammelparkplätze erkennbar (vgl. Abbildung 4). Dabei wurden innerhalb der Altstadt die Parkplätze Altstadt-Nord, -Nordost und -Spitalkirche berücksichtigt sowie außerhalb der Altstadt die Parkplätze am Markgrafensaal, in der Bismarckstraße, der Reichswaisenhausstraße, in der Badstraße und an der Klinik. In der Spitzenstunde um 11 Uhr liegt die maximale Auslastung bei knapp 80 % (mittlerer Parkdruck) und damit etwas höher als auf den zweistündlich erhobenen Parkplätzen (Straßenrandparken). Der Tagesverlauf ist ansonsten sehr ähnlich.

Deutlicher ist der Unterschied der Nutzung zwischen Großparkplätzen und Straßenrandparken in der Verteilung der Nutzergruppen erkennbar. Während bei den Parkplätzen in Abbildung 3 eine recht heterogene Nutzergruppenverteilung vorliegt, dominieren auf den Großparkplätzen tagsüber die Nutzergruppen der Beschäftigten und der Kategorie „Sonstige“ (Kunden / Besucher). Die Parkraumnachfrage ist in den Stunden am Vormittag am höchsten und flacht am Nachmittag deutlich ab, sodass vor allem abends und nachts zahlreiche Kapazitäten (ca. 500 Parkplätze) frei sind. Diese könnten beispielsweise von Anwohnenden in Bereichen mit hohem Parkdruck genutzt werden.

Nutzergruppen Tagesverlauf (einstündig)

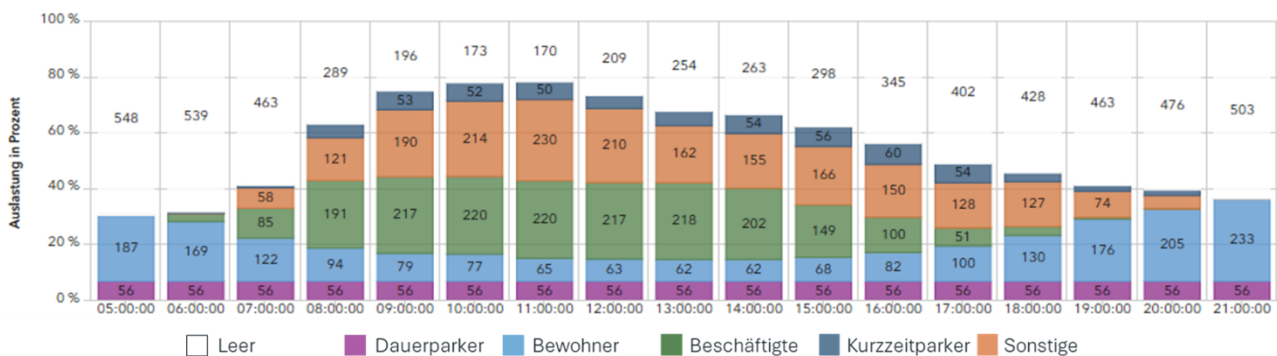


Abbildung 4: stündliche Auslastung und Nutzergruppen, Sammelparkplätze (eigene Darstellung)

2.3.1.2. Altstadt

Innerhalb der Altstadt ist das Parken auf oberirdischen Parkplätzen nur für Anwohnende mit Parkausweis oder gebührenpflichtig für maximal 2 Stunden möglich. Dies hat zur Folge, dass die primäre Nutzergruppe innerhalb der Altstadt vormittags Kurzzeitparker sind, am Nachmittag wird der Parkraum zum Großteil von Anwohnenden genutzt. Die Auslastung im Tagesverlauf ist entgegengesetzt zu der, der Parkplätze außerhalb der Altstadt – in den Vormittagsstunden sind innerhalb der Altstadt immer mindestens 30 % der Parkplätze frei, wohingegen sie am Abend um 19 Uhr mit ca. 90% am höchsten ausgelastet sind. In Abbildung 5 ist dargestellt, dass die hohe Auslastung vor allem durch die Überschneidung von Anwohnenden mit Kurzzeitparkern zustande kommt. Nach 19 Uhr sinkt die Auslastung leicht auf ca. 80 % was der nächtlichen Auslastung durch Anwohnende entspricht. Etwa 20 % der öffentlichen Parkflächen werden von Dauerparkern belegt – also von Fahrzeugen, die über den gesamten Tagesverlauf hinweg nicht bewegt werden. Erfahrungswerte von PB Consult aus Parkraumprojekten in vergleichbaren Gebieten zeigen einen Anteil an Dauerparkern von ca. 10 – 15 %.

Nutzergruppen Tagesverlauf

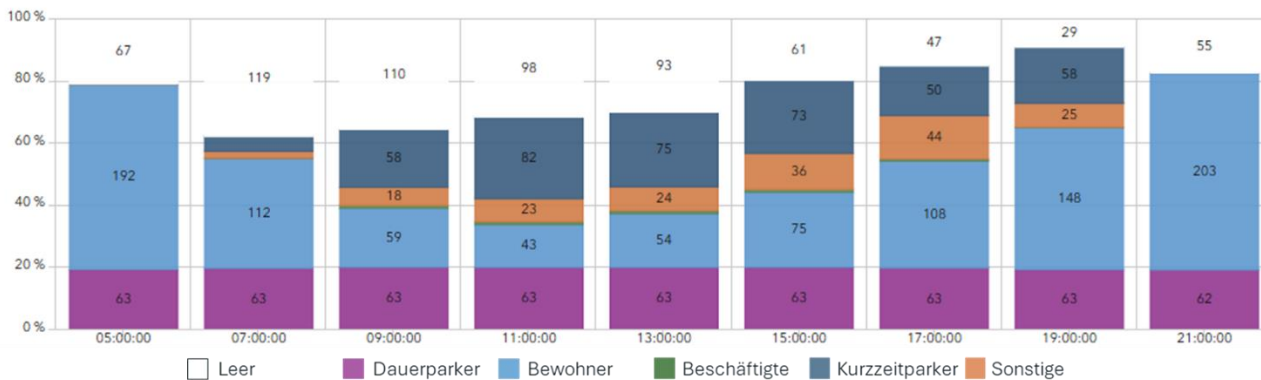


Abbildung 5: Auslastung und Nutzergruppen innerhalb der Altstadt (eigene Darstellung)

Nutzergruppen Tagesverlauf (einstündig)

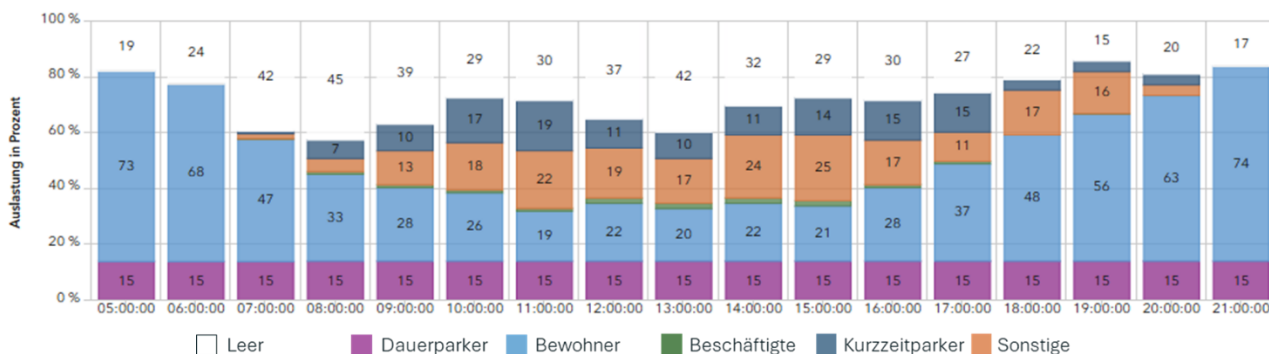


Abbildung 6: Auslastung und Nutzergruppen Sammelparkplätze innerhalb der Altstadt (eigene Darstellung)

In Abbildung 6 ist die Auslastung der Parkplätze Altstadt-Nord, Altstadt-Nordost und an der Spitalkirche dargestellt. Es ergibt sich ein ähnliches Bild wie auf den straßenbegleitenden Parkplätzen innerhalb der Altstadt. Die höchste Auslastung wurde um 19 Uhr erhoben und auch die Nutzergruppenverteilung ist ähnlich zu den restlichen Parkplätzen in der Altstadt. Auffällig ist, dass tagsüber ca. 50 % der belegten Parkplätze auf den Großparkplätzen von Anwohnenden und Dauerparkern genutzt werden. Deutlich wird auch, dass die meisten Kurzzeitparker in der Altstadt die straßenbegleitenden Parkplätze nutzen, während auf den Sammelparkplätzen ausreichende Kapazitäten verfügbar sind.

Vergleicht man den Verlauf der Auslastung der Parkplätze innerhalb der Altstadt mit dem der Sammelparkplätze außerhalb der Altstadt erkennt man eine quasi gegenläufige Bewegung. Gegen Abend, wenn in der Altstadt die höchste Auslastung zu verzeichnen ist, geht die Auslastung auf den Großparkplätzen außerhalb deutlich zurück. Hier könnte ein Verlagerungspotenzial zur Entlastung der Altstadt liegen.

2.3.2. Konfliktbereiche

2.3.2.1. Falschparker

Während der Erhebungen im Untersuchungsgebiet wurden auch Fahrzeuge erfasst, die außerhalb der zulässigen Flächen abgestellt waren. Das vermehrte Auftreten von Falschparkern deutet häufig auf eine hohe Auslastung und damit auf erhöhten Parkdruck hin. Als Falschparker wurden beispielsweise Fahrzeuge eingestuft, die außerhalb markierter Flächen standen und in Bereichen, in denen gemäß der StVO nicht geparkt werden darf (Gehweg, Kreuzungsbereiche, Einfahrten, etc.). Tatsächlich zeigen sich insbesondere zu bestimmten Zeiten und in einzelnen Bereichen des Untersuchungsgebietes – vor allem in der Altstadt – eine starke Auslastung und eine erhöhte Zahl an Falschparkern. Die meisten Falschparker, insgesamt 43 Fahrzeuge, wurden um 19 Uhr verzeichnet, was mit der zu diesem Zeitpunkt gemessenen maximalen Auslastung in der Altstadt korrespondiert. In Abbildung 7

sind rot markiert die Parkplätze markiert, auf denen ein falsch abgestelltes Fahrzeug erhoben wurde. Bei der Betrachtung der Parkdauer fällt auf, dass die Mehrheit dieser Fahrzeuge lediglich während eines Erhebungsintervalls festgestellt wurde. Dies lässt darauf schließen, dass es sich überwiegend um Kurzzeitparker handelt, die kurzfristig außerhalb der markierten Flächen geparkt haben, etwa um kleinere Besorgungen zu erledigen.

Innerhalb der Altstadt ist der Parkraum gut reguliert und die verfügbaren Kapazitäten sind klar definiert. Durch die eindeutige Ausweisung von Stellflächen wird sichergestellt, dass der ruhende Verkehr nicht übermäßig in den öffentlichen Raum eingreift. Auch bei zeitweise erhöhtem Parkdruck oder dem Auftreten einzelner Falschparker entsteht insgesamt nicht der Eindruck, dass der öffentliche Raum durch den ruhenden Verkehr dominiert wird. Die klare Strukturierung und Kontrolle des Parkraums trägt dazu bei, die Aufenthaltsqualität im Stadtraum zu erhalten und Nutzungskonflikte möglichst wirksam zu begrenzen.



Abbildung 7: Übersicht der Falschparker um 19 Uhr (eigene Darstellung)

Es ist jedoch festzuhalten, dass Falschparker nicht ausschließlich zu Zeiten mit hoher Auslastung auftreten. Auch in Zeiträumen mit geringerer Parkraumauslastung sowie in weniger belasteten Gebieten wurden Fahrzeuge außerhalb der markierten Flächen festgestellt. Dies weist darauf hin, dass neben dem Parkdruck auch andere Faktoren, wie unzureichende oder unübersichtliche Parkraummarkierungen sowie bewusstes Fehlverhalten, eine Rolle spielen.

Insgesamt wurden über 65 % der Falschparker nur während eines einzelnen Intervalls erfasst, was auf eine überwiegend kurzfristige Nutzung hindeutet. Dennoch gab es in einigen Straßenzügen auch Fahrzeuge, die über mehrere Intervalle hinweg falsch abgestellt waren. Dies könnte beispielsweise durch gezielte Kontrollen oder eine verbesserte Parkraumgestaltung verringert werden. Kurzfristiges Falschparken über Kontrollen zu verhindern ist nur schwierig darstellbar, da dies mit einem sehr hohen Personalaufwand verbunden wäre. Um dieses Fehlverhalten

zu verringern, könnten beispielsweise Maßnahmen ergriffen werden, welche die Parkfrequenz auf den umliegenden Parkplätzen erhöhen, sodass die effektive Kapazität erhöht wird und die Parkplätze schneller wieder zur Verfügung stehen. Die Wirksamkeit solcher Maßnahmen hängt aber stark von der Charakteristik des Gebiets ab.

2.3.2.2. Unbewirtschaftete Siedlungsgebiete

Auch wenn die Gesamtbetrachtung des Untersuchungsgebiets keine flächendeckend kritische Parkraumauslastung erkennen lässt, zeigen sich einzelne Teilbereiche, in denen die Auslastung des Parkraums deutlich überdurchschnittlich im Vergleich zur Gesamtstadt ist (siehe Abbildung 8). Besonders betroffen sind hierbei die Siedlungsgebiete östlich und südlich der Altstadt. In diesen Bereichen ist die Nachfrage nach Parkraum insbesondere während der Spitzenstunden sehr hoch, was zu einer starken Beanspruchung der vorhandenen Stellplätze führt.

Abbildung 8 zeigt eine georeferenzierte Darstellung der erfassten Parkplätze im Untersuchungsgebiet. Die farbliche Markierung visualisiert die jeweilige Auslastung während der Spitzenstunde um 11 Uhr. Auffällig ist, dass die beiden genannten Siedlungsbereiche – in der Abbildung gelb hervorgehoben – überwiegend über unbewirtschaftete Parkplätze verfügen. Diese fehlende Bewirtschaftung macht die Gebiete besonders attraktiv für verschiedene Nutzergruppen, da keine zeitlichen oder finanziellen Einschränkungen bestehen. Die Auslastung in diesen Gebieten liegt vormittags in der Spitzenstunde bei ca. 90% und während der gesamten Erhebungszeit im Durchschnitt bei ca. 80%

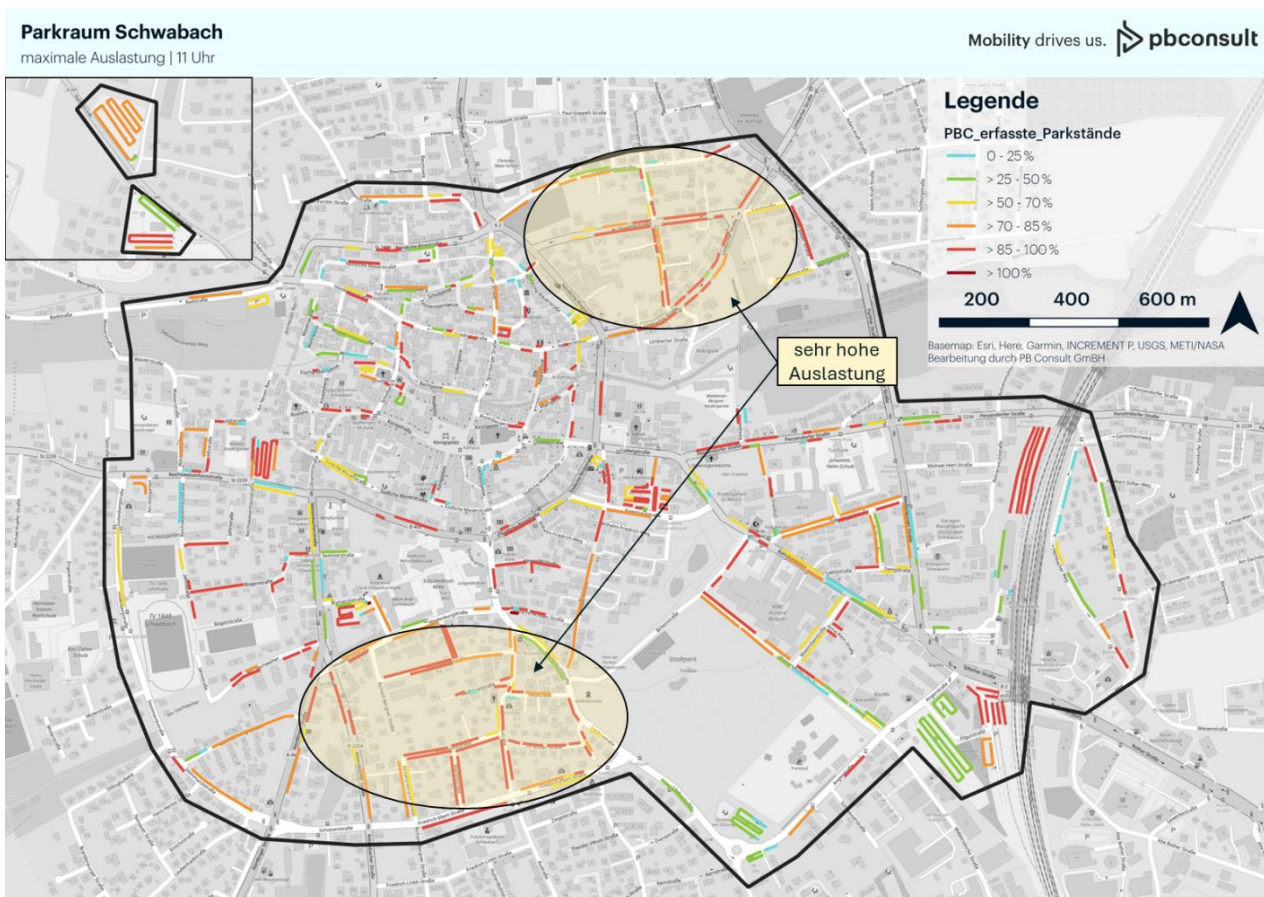


Abbildung 8: georeferenzierte Auslastung der einzelnen Parkplätze in der Spitzenstunde um 11 Uhr (eigene Darstellung)

Die Nutzerstruktur in diesen stark ausgelasteten Bereichen ist sehr heterogen: Dauerparker, Anwohnende, Beschäftigte, Kunden und Besucher konkurrieren insbesondere am Vormittag um die begrenzten Parkmöglichkeiten. Diese Durchmischung der Nutzergruppen kann dazu führen, dass der Parkraum häufig nahezu vollständig ausgelastet ist und die Suche nach freien Stellplätzen zunehmend aufwendig wird. Infolgedessen kommt es zu

erhöhtem Parksuchverkehr, der nicht nur die Verkehrsbelastung in den betroffenen Straßen steigert, sondern auch das Konfliktpotenzial zwischen den unterschiedlichen Nutzergruppen erhöht.

Nutzergruppen Tagesverlauf

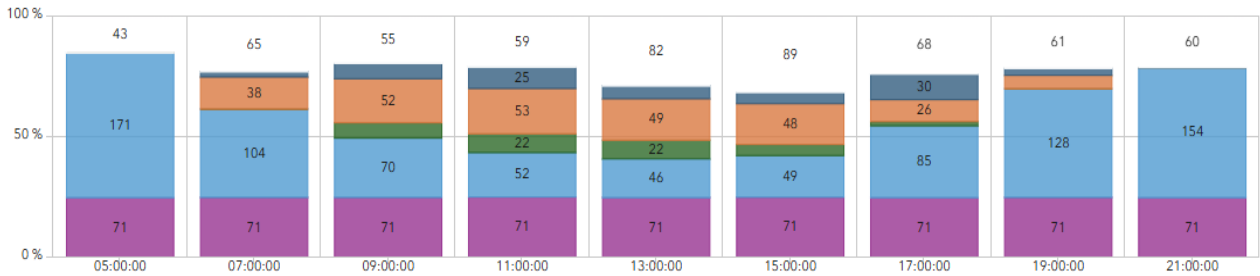


Abbildung 9: Auslastung und Nutzergruppen im östlichen Siedlungsgebiet

Nutzergruppen Tagesverlauf

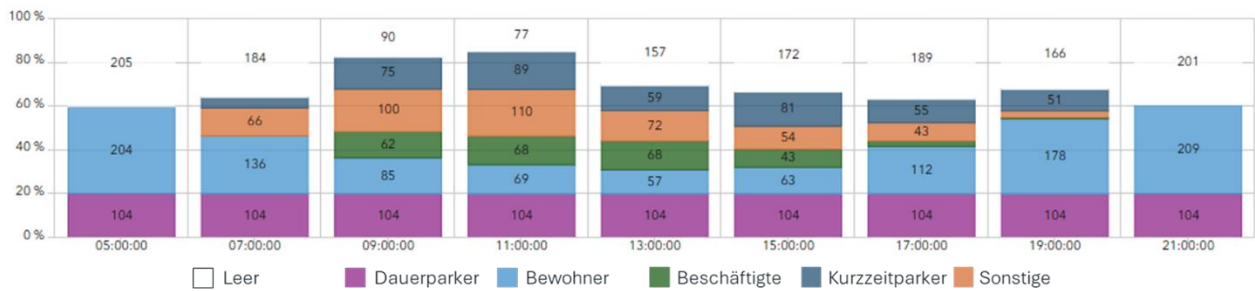


Abbildung 10: Auslastung und Nutzergruppen im südlichen Siedlungsgebiet

2.3.3. Parkfrequenz

Die Parkfrequenz gibt das Verhältnis zwischen der Anzahl an insgesamt im Erhebungszeitraum auf dem Parkplatz abgestellten Fahrzeugen zur Kapazität des Parkplatzes. Ein Parkplatz mit 10 Parkplätzen, der im Tagesverlauf insgesamt von 40 verschiedenen Fahrzeugen genutzt wurde, hätte demnach eine Parkfrequenz von 4. In Abbildung 11 sind die jeweiligen Parkplätze und deren Parkfrequenz dargestellt, die dunkleren Farben kennzeichnen einen häufigeren Wechsel auf den Parkplätzen. Vergleicht man diese mit der Bewirtschaftung, erkennt man, dass die Parkfrequenz in den unbewirtschafteten Gebieten deutlich niedriger ist als in den gebührenpflichtigen oder zeitlich beschränkten Gebieten. Innerhalb der Altstadt ist auf den Parkplätzen in der südlichen Hälfte eine deutlich höhere Parkfrequenz zu erkennen als in der nördlichen Hälfte. Die geringen Parkfrequenzen weisen auf deutlich längere, durchschnittliche Standzeiten hin.

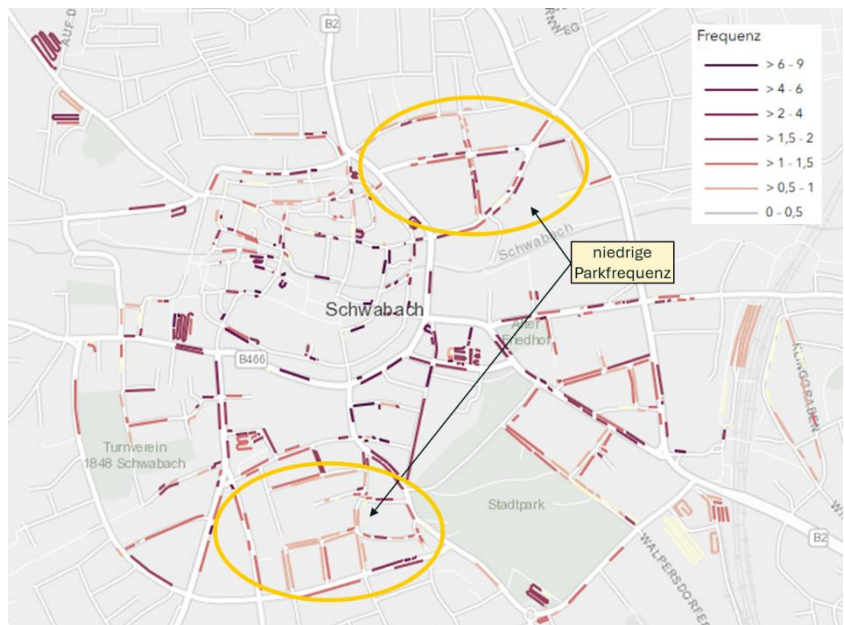


Abbildung 11: Parkfrequenz (eigene Darstellung)

2.3.4. Detailanalyse Kundenparkplätze

2.3.4.1. Tiefgarage Königsplatz

Die Tiefgarage Altstadt – Mitte ist aufgeteilt in einen Bereich mit fest vermieteten Stellplätzen (Bürgerhof) und einen öffentlichen Bereich (Königsplatz). Letzterer wird nachfolgend als Tiefgarage Königsplatz bezeichnet. Der öffentliche Bereich umfasst insgesamt 157 Parkplätze, womit die Tiefgarage der größte zentrumsnahe Sammelparkplatz ist. Für Nutzende ist die erste Stunde kostenlos, was das Parken vor allem für Kurzzeitparker und Kunden attraktiv macht.

Die Nutzungsdaten der Tiefgarage Königsplatz wurden von der Stadt Schwabach zur Verfügung gestellt. Die Daten zeigen die Auslastung vom Donnerstag, den 18.09.2025. Da in der Tiefgarage während des Erhebungszeitraums Mitte Juli ein schrankenloses System eingebaut wurde und zu diesem Zeitpunkt noch keine Auslastungsdaten zur Verfügung standen, wurde ein Referenztag nach den Sommerferien gewählt.

Die maximale Auslastung der Tiefgarage wurde um 12 Uhr gemessen und lag bei knapp 65%, von 157 Parkplätze waren zu diesem Zeitpunkt also noch 56 Parkplätze verfügbar. Wie Abbildung 12 zeigt, ist die Auslastung im restlichen Tagesverlauf deutlich niedriger als in der Spitzenstunde. Zwischen 10 – 16 Uhr lag die Auslastung, mit Ausnahme der Spitzenstunde, bei ca. 45%, sodass zu jedem Zeitpunkt mindestens 80 Parkplätze zur Verfügung standen. In den nächtlichen Stunden wurden lediglich 6 Fahrzeuge in der Tiefgarage erfasst.

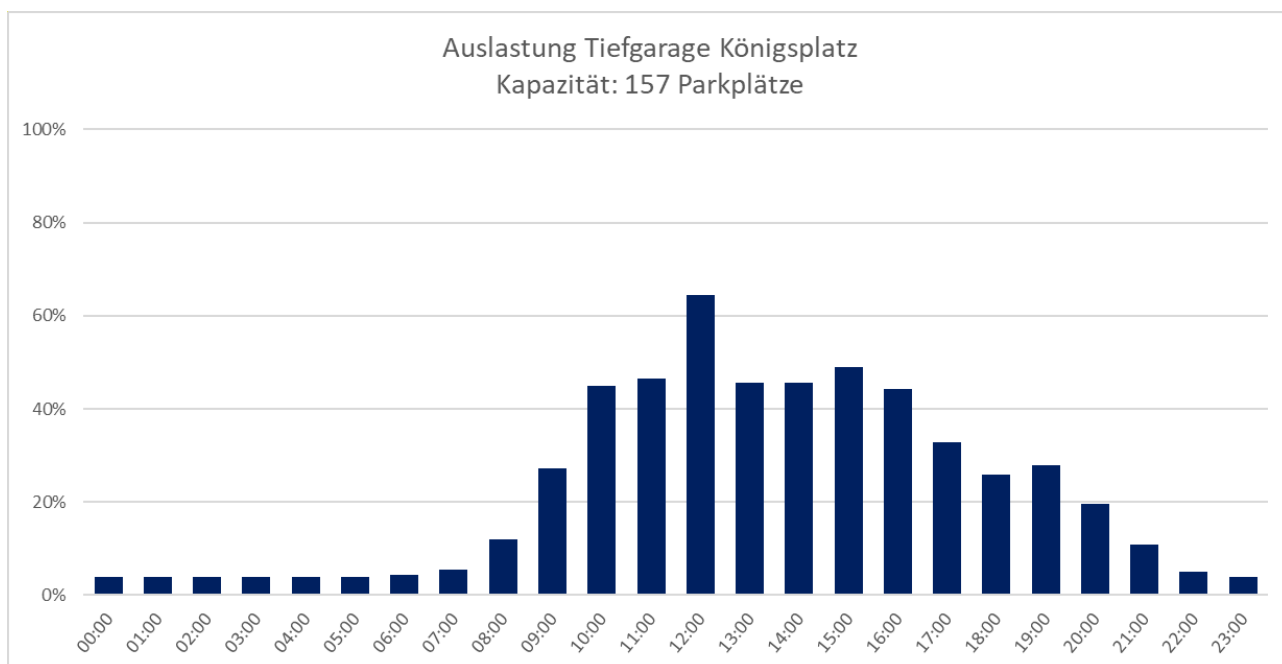


Abbildung 12: Auslastung der Tiefgarage Königsplatz

Neben der Auslastung wurden auch die durchschnittlichen Parkdauern der stündlich eingefahrenen Fahrzeuge ermittelt. Im Zeitraum zwischen 8 – 20 Uhr, während der Öffnungszeiten der Geschäfte, lag diese bei ca. 01:30 Stunden. Dies lässt darauf schließen, dass es sich bei der primären Nutzergruppe um Kurzzeitparker und Kunden handelt. Da aus den Daten die Parkdauern der einzelnen Fahrzeuge nicht hervorgehen, ist eine genaue Nutzergruppeneinteilung nicht möglich. Ein Vergleich mit der den Nutzergruppen innerhalb der Altstadt (vgl. Abbildung 5) zeigt jedoch, dass mehr Kurzzeitparker und Kunden auf den straßenbegleitenden Parkplätzen parken als in der deutlich geringer ausgelasteten Tiefgarage am Königsplatz. Grundsätzlich bestehen in der Tiefgarage zu jeder Stunde des Tages zahlreiche Kapazitäten, um ggfs. ruhenden Verkehr aus andere Bereiche aufzunehmen.

2.3.4.2. Zentrumsnahe Sammelparkplätze

Eine große Bedeutung für die Bedienung der Parkplatznachfrage haben die größeren Sammelparkplätze in der Reichswaisenhausstraße, am Markgrafensaal sowie gegenüber davon am Sablaiser Platz. Die Parkplätze liegen attraktiv am Rande der Altstadt und weisen insgesamt eine Kapazität von ca. 370 Parkplätzen auf. Diese sind von montags bis freitags zwischen 8 – 18 Uhr allesamt gebührenpflichtig und dienen daher primär Kunden und Besuchenden als Parkmöglichkeit.

Die Parkplätze am Markgrafensaal und in der Reichswaisenhausstraße wurden im Rahmen der Erhebung stündlich erhoben, für den Parkplatz bzw. die Tiefgarage am Sablaiser Platz mit beschränkter Zufahrt wurden seitens der Stadt Schwabach Daten der stündlichen Ein- und Ausfahrten zur Verfügung gestellt. Eine Einteilung der Nutzergruppen lässt sich daher nur für die beiden erhobenen Parkplätze vornehmen, welche in Abbildung 13 Abbildung 14 zu sehen ist.

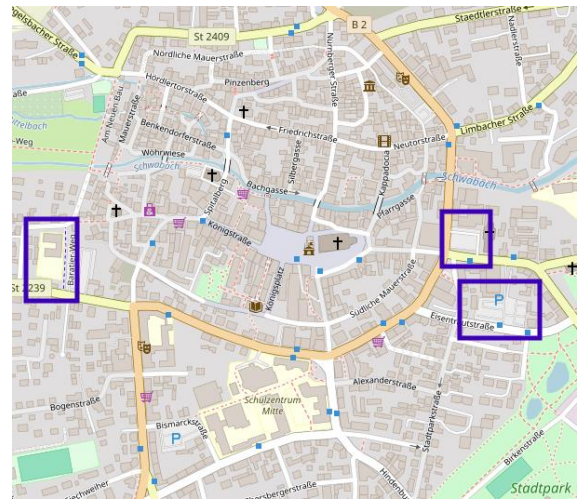


Abbildung 13: Lage der zentrumsnahen Sammelparkplätze

Nutzergruppen Tagesverlauf (einstündig)

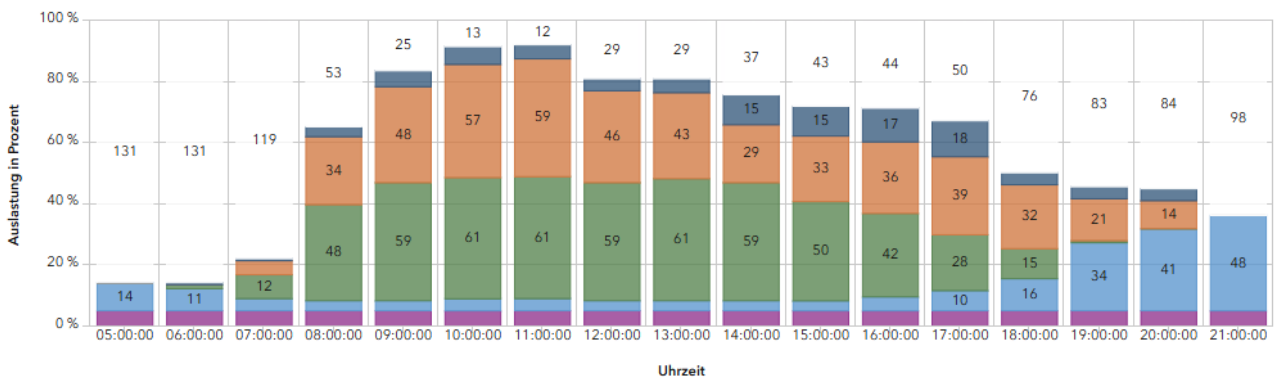


Abbildung 14: Auslastung des Parkplatzes am Markgrafensaal (eigene Darstellung)

Nutzergruppen Tagesverlauf (einstündig)

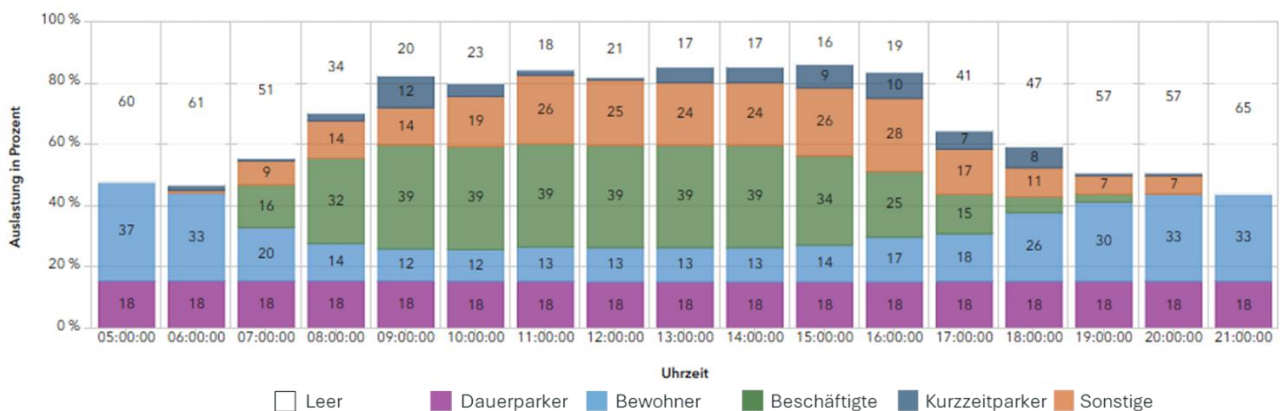


Abbildung 15: Auslastung des Parkplatzes in der Reichswaisenhausstraße (eigene Darstellung)

Grundsätzlich zeigt sich, dass die Parkplätze vorwiegend von Beschäftigten und der Nutzergruppe „Sonstige“ (u.a. Kunden und Besucher) frequentiert werden. Dies ist zunächst positiv zu bewerten, da es der durch die Bewirtschaftung angestrebten Lenkungswirkung entspricht. Auffallend gering ist hingegen der Anteil an Kurzzeitparkern. Dies legt die Vermutung nahe, dass diese Nutzergruppe mit kürzeren Erledigungen dazu neigt, direkt in die Altstadt

zu fahren, anstatt die vorgelagerten Parkplätze zu nutzen. Ein vergleichender Blick auf die Nutzergruppenverteilung innerhalb der Altstadt bestätigt diese Annahme.

Der Parkplatz am Markgrafensaal (Parkplatz Ost) weist eine sehr hohe Auslastung auf, die insbesondere vormittags durch eine starke Frequentierung von Kunden und Besuchern Spitzenwerte von über 90 % erreicht. Am Nachmittag liegt die Belegung auf einem Niveau zwischen 70 % und 80 %. Im Gegensatz dazu wird der Parkplatz in der Reichswaisenhausstraße bevorzugt von Beschäftigten genutzt und verzeichnet weniger Kunden- und Besucherkehr. Dennoch zeigt er zwischen 9 und 16 Uhr eine konstant hohe Auslastung von rund 85 %. Der hier verhältnismäßig hohe Anteil an Dauerparkern lässt sich durch eine temporäre Sondersituation begründen: Für Anwohnende mussten aufgrund einer Baustelle in der Boxlohe innerhalb der Altstadt Ersatzparkplätze auf dieser Fläche reserviert werden.

Die Tiefgarage am Sablaiser Platz zeigt ein abweichendes Auslastungsprofil. Mit zwei kleineren Spitzen um 11 Uhr (knapp 70 %) und 16 Uhr (etwas über 70 %) wird das Kapazitätsangebot hier zu keinem Zeitpunkt vollständig ausgeschöpft. Tagsüber stehen durchgehend mindestens 30 freie Stellplätze zur Verfügung. Aufgrund der identischen Bewirtschaftung ist von einer ähnlichen Nutzergruppenstruktur wie bei den beiden anderen Anlagen auszugehen. Da die Auslastung der Parkplätze am Sablaiser Platz nicht über eine Kennzeichenerfassung erfolgte, kann keine Aussage über die Standzeiten der Fahrzeuge und somit keine Zuteilung zu Nutzergruppen vorgenommen werden.

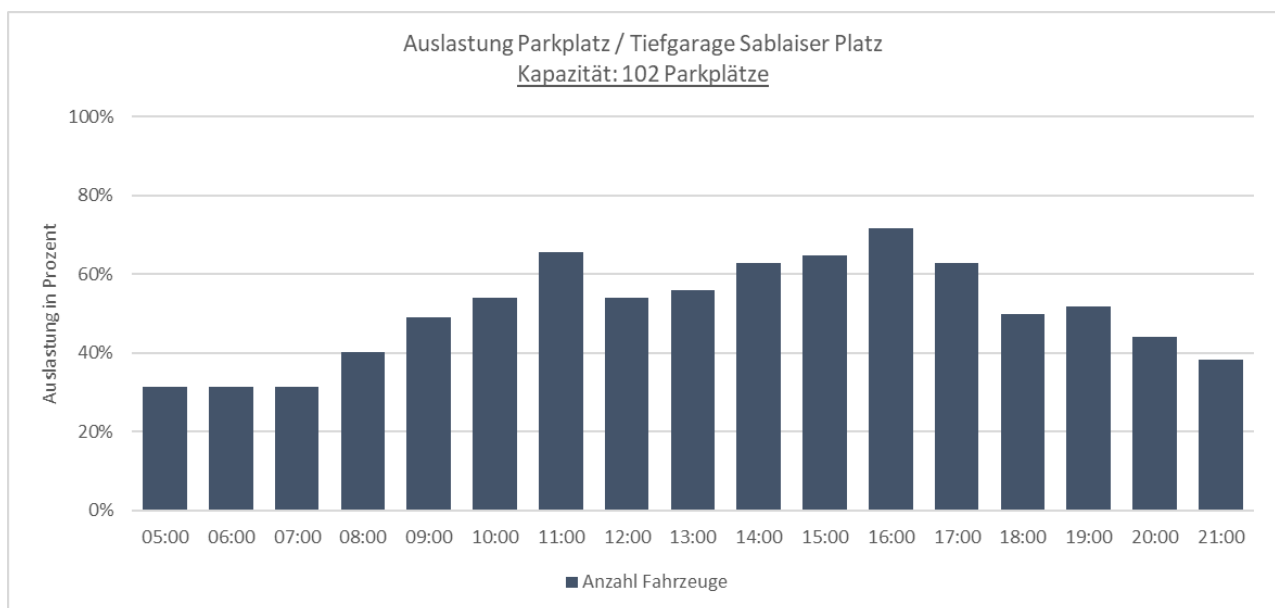


Abbildung 16: Auslastung Parkplatz und Tiefgarage am Sablaiser Platz (eigene Darstellung)

Zusammenfassend erfüllen die drei Parkplätze ihre Funktion als Abfangparkplätze für das Zentrum gut. Sie bedienen primär Nutzer, die längere Aufenthaltszeiten haben, und die Verteilung der Nutzergruppen entspricht der gemäß der Bewirtschaftung erwarteten Struktur. In der Spitzenstunde am Vormittag bieten alle drei Parkplätze zusammengerechnet noch eine Restkapazität von circa 60 freien Stellplätzen.

In Vorbereitung auf die Potenzialanalyse muss auch auf das geplante Bauvorhaben in der Reichswaisenhausstraße eingegangen werden. Nach dessen Umsetzung wird es zwar eine Tiefgarage mit privaten Stellplätzen für die ansässigen Nutzungen geben, die Kapazität der öffentlichen Parkplätze wird allerdings auf knapp 50 Parkplätze reduziert. Dies bedeutet, dass von den in den Spitzenstunden erhobenen rund 100 Fahrzeugen etwa die Hälfte verlagert werden muss, wenn davon ausgegangen wird, dass die Parkraumnachfrage in den kommenden Jahren unverändert bleibt. Die verbleibenden Kapazitätsreserven am Markgrafensaal und am Sablaiser Platz

würden nach dem Stand nicht vollständig ausreichen, um die zu verlagernden Fahrzeuge aufzunehmen. Nicht außer Acht gelassen werden sollte allerdings ein möglicher eintretender Modal Shift durch den Push-Faktor der geringeren verfügbaren Parkkapazitäten, sodass entfallende Parkmöglichkeiten nicht in gleichem Maße ersetzt werden sollten.

2.3.5. Detailanalyse Parkplatz Bismarckstraße

Im Rahmen der Untersuchung wurde auch auf die am 14.10.2024 im Umwelt- und Mobilitätsausschuss diskutierte Erweiterung des Parkplatzes in der Bismarckstraße hingewiesen. Auch dieser Teilbereich wurde im Detail betrachtet, um zu den Überlegungen Stellung zu beziehen.

Die Überlegung, den bestehenden Parkplatz durch den Bau eines Parkdecks zu erweitern, würde gemäß Aussage der Stadt Schwabach eine erhebliche Investition von etwa 3-4 Millionen Euro erfordern. Damit ließe sich die Kapazität zwar um ca. 36 Parkplätze erweitern. Die Ergebnisse der aktuellen Parkraumerhebung sehen keine Notwendigkeit für eine Erweiterung. Zwar ist der Parkplatz an der Bismarckstraße während der Spitzenzeiten zwischen 9 und 11 Uhr mit einer Auslastung von rund 95 % stark ausgelastet. Betrachtet man jedoch die umliegenden Parkmöglichkeiten in der Bismarckstraße, ergibt sich eine Gesamtkapazität von etwa 115 Stellplätzen, von denen in der Spitzenstunde noch knapp 30 Plätze frei sind.

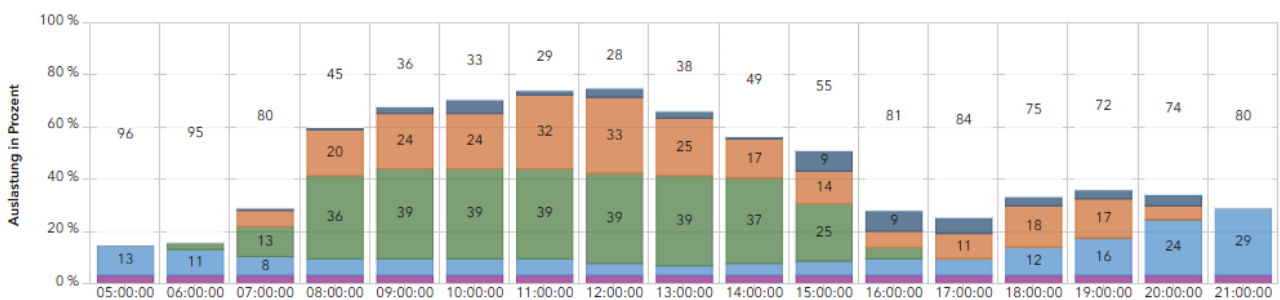


Abbildung 17: Auslastung Parkflächen Bismarckstraße im Tagesverlauf inkl. Nutzergruppen

Die Parkplätze auf der Fläche, welche baulich von der Bismarckstraße getrennt sind, weisen zwischen ca. 8 – 13 Uhr eine sehr hohe Auslastung von ca. 90 % auf, primär wird dieser Parkplatz von Beschäftigten/Schülerinnen und Schülern genutzt. Die Auslastung der straßenbegleitenden, senkrecht angeordneten Parkstände weisen zwischen 11 – 13 Uhr eine Auslastung von maximal 60 % auf, wobei in den anderen Stunden eine deutlich geringere Auslastung vorliegt. Von den insgesamt ca. 50 Parkplätzen stehen außerhalb der beiden Spitzenstunden immer mindestens 25 Parkplätze zur Verfügung. Ein Teil der straßenbegleitenden Parkplätze, sind zwar wie die anderen Parkplätze gebührenpflichtig, jedoch besteht zusätzlich eine zeitliche Beschränkung der Parkdauer auf maximal 4 Stunden. Diese Parkplätze werden während der Stunden am Vormittag kaum genutzt. Eine Aufhebung der zeitlichen Einschränkung könnte dafür sorgen, dass bei Bedarf weitere Parkflächen zur Verfügung stehen.

Vor diesem Hintergrund und der Tatsache, dass die Auslastung des Parkplatzes nur während einem Drittel des Tages signifikant ist, sollten aus Sicht des Gutachters vorrangig Maßnahmen zur effizienteren Bewirtschaftung und besseren Auslastung der bestehenden Parkflächen geprüft werden, anstatt eine kostenintensive Erweiterung zu realisieren. Auch im Hinblick auf die allgemeine Auslastung im Untersuchungsgebiet ist eine Erweiterung der Parkplätze in der Bismarckstraße nicht zu empfehlen.

2.4. Vergleich der Erhebung 2018

Für die Erarbeitung der Handlungsempfehlungen ist ein Vergleich der aktuellen Erhebung mit der Ergebnissen der Erhebung aus dem Jahr 2018 sehr hilfreich. Die Untersuchungsgebiete der beiden Erhebungen können gut

miteinander verglichen werden. Der Vergleich erfolgt für das Gebiet innerhalb der Altstadt und außerhalb der Altstadt gesondert.

Parkraum außerhalb der Altstadt:

Stellt man die beiden Tagesverläufe der Auslastung der Parkplätze außerhalb der Altstadt gegenüber (vgl. Abbildung 17) erkennt man keinen signifikanten Unterschied. Die maximale Auslastung wurde 2018 ebenfalls um 11 Uhr erhoben, lag jedoch mit ca. 75 % höher als bei der aktuellen Erhebung mit knapp 68 %. Bei der Aufteilung der Nutzergruppen ist 2018 noch ein etwas höherer Anteil an „Sonstigen“ Nutzenden und ein etwas geringerer Anteil an Kurzzeitparkenden zu erkennen, was jedoch auf die Erhebungsmethodik zurückzuführen ist. Da zur Kategorie „Kurzzeitparkende“ diejenigen Fahrzeuge zugeordnet werden, die nur in einem Erhebungsintervall erfasst wurden und bei der Erhebung 2018 in Gegensatz zu 2025 nicht im Zweistunden-Takt, sondern stündlich erhoben wurde, fallen automatisch weniger Fahrzeuge in diese Kategorie. Daher sollte der Unterschied zwischen den beiden Nutzergruppenanteilen nicht zu hoch bewertet werden. Auffällig jedoch ist, dass der Anteil an Dauerparkenden im Jahr 2025 deutlich gestiegen ist. Waren es im Jahr 2018 noch etwa 7 %, sind es bei der aktuellen Erhebung etwa 13 % gewesen. Das bedeutet, dass im Vergleich zu 2018 fast doppelt so viele Fahrzeuge im gesamten Erhebungszeitraum nicht bewegt wurden.

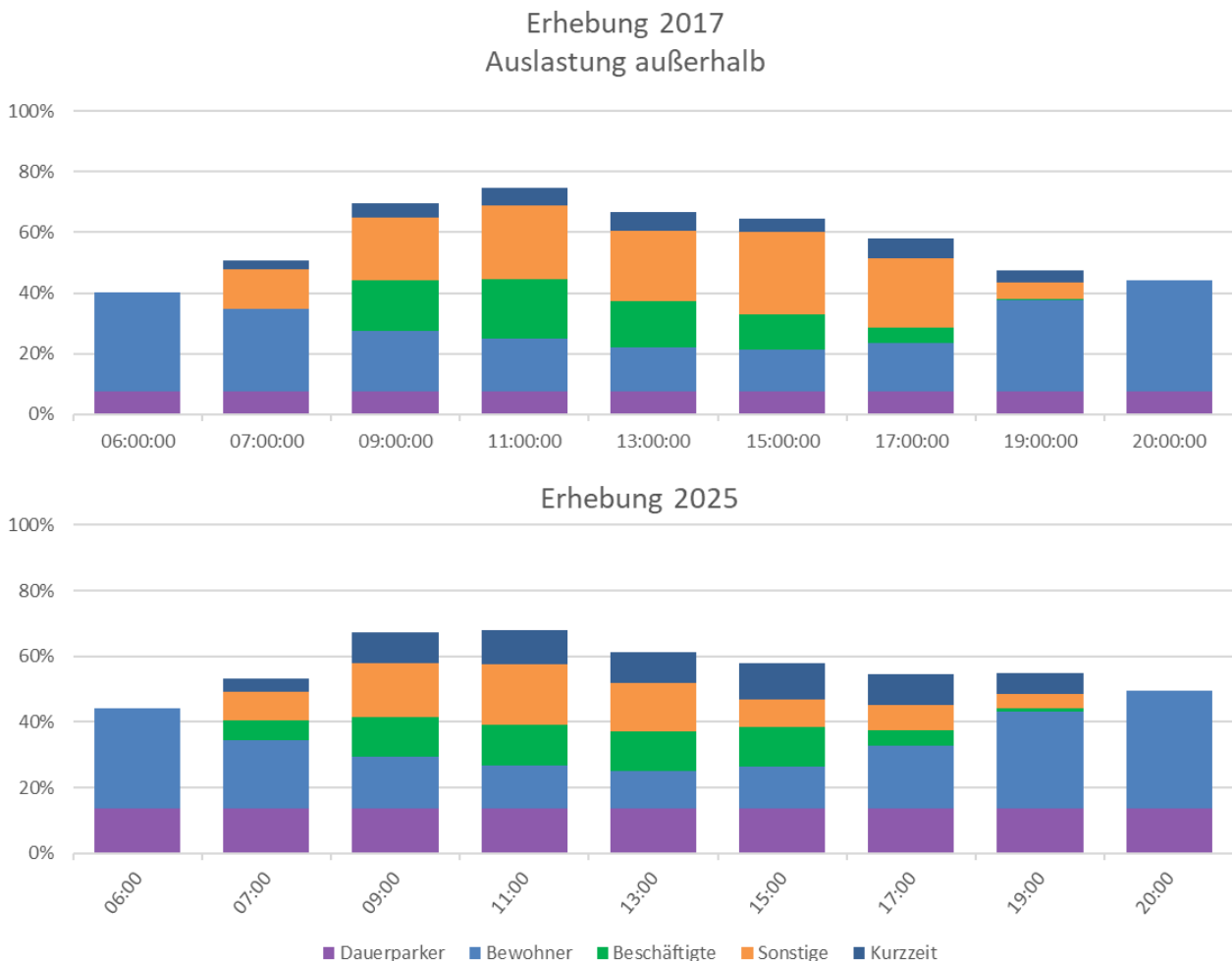


Abbildung 18: Vergleich 2018-2025 – Parkraum außerhalb der Altstadt (eigene Darstellung)

Parkraum innerhalb der Altstadt:

Auch beim Vergleich der Auslastungen innerhalb der Altstadt in den Jahren 2018 und 2025 fällt auf, dass die Tagesverläufe sich sehr stark ähneln, jedoch die maximale Auslastung, bei beiden Erhebungen um 19 Uhr erfasst wurde, im Jahr 2025 mit ca. 88 % etwa 10 % über dem Niveau von 2018 lag (vgl. Abbildung 18). Während der

Parkdruck außerhalb der Altstadt im Vergleich zur Erhebung 2018 also etwas zurückgegangen ist, ist er auf den Parkflächen innerhalb der Altstadt gestiegen. Nicht nur in der Spitzenstunde, sondern auch morgens und abends ist um gut 10 % gestiegen. Dies könnte möglicherweise zu Teilen mit der Baustelle im Bereich Boxlohe zusammenhängen, wodurch am Erhebungstag ca. 20 Parkplätze gesperrt waren. Allerdings wurden für die betroffenen Anwohnenden Ersatzparkplätze auf dem Parkplatz in der Reichswaisenhausstraße reserviert, was einen steigenden Parkdruck abfedern sollte.

Deutlich wird vor allem der erheblich höhere Anteil an Dauerparkern. Im Jahr 2018 wurden auf den Parkflächen innerhalb der Altstadt insgesamt 25 Fahrzeuge (ca. 5 %) erfasst, die über den gesamten Zeitraum nicht bewegt wurden, im Jahr 2025 waren es insgesamt 76 Fahrzeuge (ca. 15%). An der Parkregelung zum Altstadtparken hat sich in den vergangenen Jahren nichts geändert, wodurch der Zuwachs an Dauerparkern erklärt werden könnte. Der gestiegene Anteil an Dauerparkern könnte durch ein verändertes Mobilitätsverhalten begründet werden. Beispielsweise durch eine vermehrte Umstieg auf den Radverkehr oder den ÖPNV, oder etwa durch Homeoffice-Möglichkeiten, könnte die Nutzung des eigenen Pkw zurückgegangen sein, sodass die Fahrzeuge länger stehen.

Der Vergleich der beiden Erhebungen aus dem Jahr 2018 und 2025 macht deutlich, dass aus Sicht des Gutachters vor allem innerhalb der Altstadt Handlungsbedarf besteht, um die Nutzung des Parkraums effizienter zu gestalten und eine Veränderung des Parkverhaltens aktiv zu steuern.



Abbildung 19: Vergleich 2018-2025 – Parkraum innerhalb der Altstadt (eigene Darstellung)

2.5. Entwicklung der Kostenstruktur

Ein wirksames Instrument zur Steuerung des ruhenden Verkehrs stellt die Gestaltung der örtlichen Parkgebühren dar. In stark frequentierten Bereichen mit hoher Einzelhandelsdichte und entsprechend intensiver Parkraumnachfrage durch Kundschaft und Besucher kann der Parkdruck gezielt durch differenzierte Tarifmodelle beeinflusst werden. Höhere Gebühren in diesen Zonen tragen dazu bei, die Nachfrage in weniger ausgelastete Gebiete zu lenken und somit eine räumliche Entzerrung des Parkraums zu erreichen. Gemäß § 10 der Zuständigkeitsverordnung Bayern (ZustV) beträgt der allgemeine Höchstsatz für Parkgebühren 0,50 € je angefangener halber Stunde. In Gebieten mit besonderem Parkdruck – ein Begriff, der gesetzlich nicht näher definiert ist – kann dieser Satz auf 1,30 € je angefangener halber Stunde erhöht werden. Zusätzlich erlaubt das Elektromobilitätsgesetz elektrisch betriebenen Fahrzeugen mit E-Kennzeichen ein kostenfreies Parken auf öffentlichen Stellflächen für bis zu drei Stunden. In Schwabach wird der Höchstsatz von 0,50 € je 30 Minuten bereits angewendet. Eine Untersuchung der Tarifentwicklung in den vergangenen 10 Jahren zeigt keinerlei Kostensteigerung bei den Parkgebühren. (vgl. Tabelle 3). Dies steht im Kontrast zur Entwicklung der ÖPNV-Tarife: Der Preis für eine Einzelfahrt im Stadtgebiet ist seit 2015 von 1,60 € auf 2,50 € gestiegen – ein Anstieg von rund 56 %.

Die durchgeführte Parkraumerhebung zeigt, dass es im Untersuchungsgebiet durchaus Bereiche mit erhöhtem Parkdruck gibt. Dazu zählen insbesondere die unbewirtschafteten Siedlungsbereiche östlich und südlich der Altstadt sowie stark frequentierte Großparkplätze wie an der Reichswaisenhausstraße oder am Markgrafensaal. Eine Erhöhung der Parkgebühren auf den zulässigen Höchstsatz von 1,30 € könnte hier jedoch zu Verdrängungseffekten führen, insbesondere auf kostengünstigere Stellplätze im öffentlichen Straßenraum. Auch innerhalb der Altstadt ist eine hohe Auslastung der Parkflächen zu beobachten – insbesondere in den Nachmittags- und Abendstunden. Vor diesem Hintergrund könnte eine Anwendung des erhöhten Gebührensatzes von 1,30 € je 30 Minuten in ausgewählten Bereichen der Altstadt diskutiert werden. Dies könnte zu einer verkehrlichen Entlastung und einer Aufwertung des öffentlichen Raums beitragen.

Die Nutzung der Tiefgarage am Königsplatz stellt für Besucherinnen und Besucher, die weniger als eine Stunde parken, eine kostengünstige Alternative dar, da die ersten 60 Minuten kostenfrei sind. Diese Regelung trägt zur Entlastung der oberirdischen Stellplätze in der Altstadt bei und unterstützt die Zielsetzung einer effizienten Parkraumbewirtschaftung.

Tabelle 3: Entwicklung der Parkgebühren und ÖV-Tarif in den letzten 10 Jahren

Bereich	2015	2025	Veränderung
ÖPNV			
Einzelfahrt	Zone K: 1,60 € ²	Zone D: 2,50 €	+ 56%
	Zone A: 2,60 € (Nürnberg)	Zone A: 3,90 € (Nürnberg)	+ 50%
Parkgebühren			
Zone 1 (max. 2h)	30 Min.: 0,50 € ³ 1 Stunde: 1 € 2 Stunden: 2 €	30 Min.: 0,50 € 1 Stunde: 1 € 2 Stunden: 2 €	+ 0 %
Zone 2 (in Straßen max. 2h; Großparkplätze teils un- begrenzt, teils max. 4h)	30 Min.: 0,50 € 1 Stunde: 1 € 2 Stunden: 2 € Monatsticket: 29 € Jahresticket: 280€	30 Min.: 0,50 € 1 Stunde: 1 € 2 Stunden: 2 € Monatsticket: 29 € Jahresticket: 280€	+ 0 %
Tiefgarage Königsplatz	90 Min.: frei danach: 1 € / h	60 Min.: frei danach: 1 € / h	+ 0 %

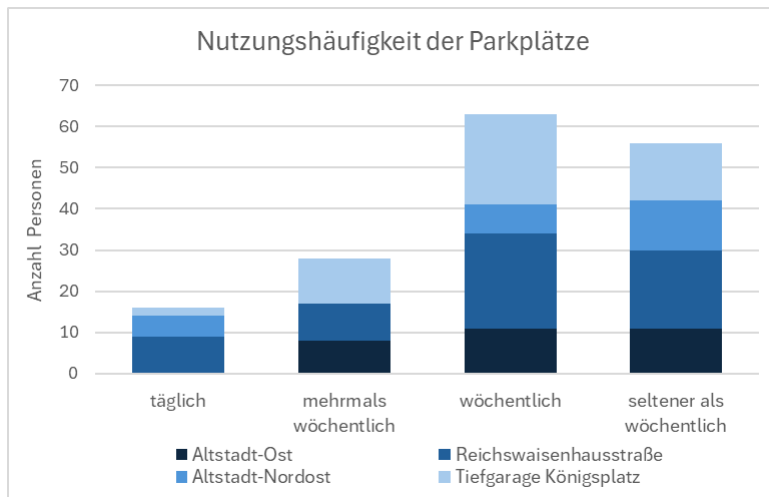
² Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) – Verbundbericht 2015

³ Stadt Schwabach – Amtsblatt Dezember 2015, Nr. 52; Parkgebührenordnung

3. Potenziale zur Optimierung der Parkraumnutzung

3.1. Befragung

Zur Ermittlung von Verlagerungspotenzialen wurde eine Befragung an ausgewählten Sammelparkplätzen im Untersuchungsgebiet durchgeführt. Eine Überlegung seitens der Stadt Schwabach war es, Pkw-Besucher- und Pendelverkehre weiter außerhalb der Altstadt an P+R-Parkplätzen abzufangen und mit dem Bus oder alternativen Mobilitätsangeboten in die Stadt zu befördern. Daher war das Ziel der Befragung, die Offenheit der Nutzenden der Sammelparkplätze gegenüber einer solchen Alternative zu ermitteln, um eine Tendenz für das Nutzungspotenzial solcher P+R-Parkplätze am Stadtrand erkennen zu können.



Der Fragebogen wurde von PB Consult in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Schwabach erstellt und umfasste insgesamt 10 Fragen, die sich an die befragten Personen richteten. Durchgeführt wurde die Befragung stichprobenartig 4 Wochen lang im August durchgeführt. Das Personal dafür stellte die Stadt Schwabach selbst.

Insgesamt wurden 163 Personen an den Parkplätzen Altstadt-Ost, Altstadt-Nordost, in der Tiefgarage Königsplatz sowie am Parkplatz in der Reichswaisenhausstraße befragt. Etwa 42 % der Befragten waren älter als 55 Jahre, 60 % der Befragten waren weiblich.

Abbildung 20: Angaben zur Nutzungshäufigkeit des Parkplatzes

Die Sammelparkplätze wurden überwiegend für punktuelle Besorgungen oder Termine genutzt, was sich auch in der Nutzungsfrequenz der Befragten widerspiegelt. Der Großteil der Befragten gab an, den Parkplatz nur einmal wöchentlich oder seltener aufzusuchen. Weniger als 10% gaben an, den Parkplatz täglich zu nutzen. Auch die üblichen Parkdauern der Befragten lassen auf eine dominierende Nutzergruppe schließen. Über 80 % gaben an, nicht länger als 4 Stunden zu parken, etwa 60 % sogar weniger als 2 Stunden. Als Hauptnutzungszweck gaben knapp 90% Freizeit, Einkaufen oder (nicht-berufliche) Termine an. Die Fahrtzeit in die Innenstadt liegt bei knapp 80% der Befragten unter 20 Minuten.

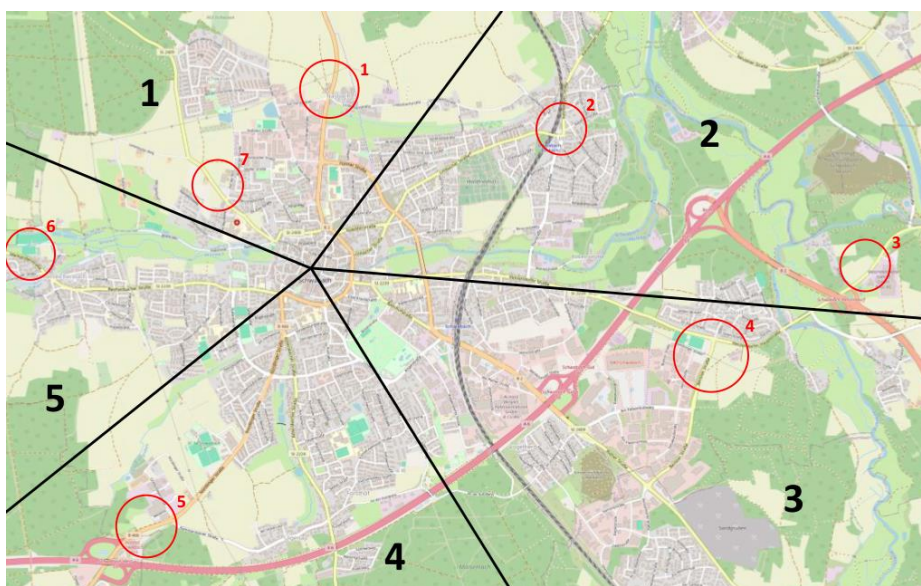


Abbildung 21: Sektorenaufteilung im Rahmen der Befragung zu P+R-Parkplätzen

Bei Frage, aus welcher Richtung die Teilnehmenden in die Stadt Schwabach fahren, standen vorher definierte Sektoren als Antwortmöglichkeit zur Verfügung. Diese sind in Abbildung 19 zu sehen. Am häufigsten wurde Sektor 3 angegeben (ca. 31 %), also aus Richtung Bahnhof. Etwa 25 % der Personen gaben an, aus Sektor 4 in die Stadt zu fahren, also über die Nördlinger oder Rittersbacher Straße. Weitere ca. 20% kommen aus Sektor 2, nordöstlich der Altstadt.

Die Auswertung dieser Nutzungsdaten zeigt, dass es sich bei den Befragten an den Sammelparkplätzen überwiegend um Kunden oder Besucher handelt und nur geringfügig um Beschäftigte. Dies spiegelt auch die Auswertung der Zielorte der Befragten wider – über 85% gaben hierbei Zielorte innerhalb der Altstadt an. Für die Verlagerung auf P+R-Parkplätze am Stadtrand sind Nutzende mit einer Parkdauer von weniger als 2 Stunden eher weniger relevant, da sie sensibler auf Umstiege oder größeren Zeitaufwand reagieren. Primär würde sich ein solches Angebot an Personen mit einer üblichen Parkdauer von mehr als 4 Stunden richten, also Personen die sich beispielsweise der Nutzergruppe „Beschäftigte“ zuordnen lassen.

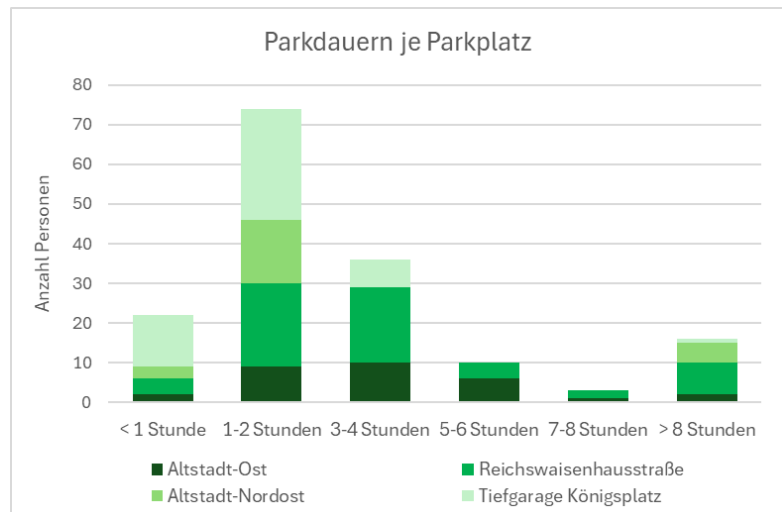


Abbildung 22: Angaben zur üblichen Parkdauer

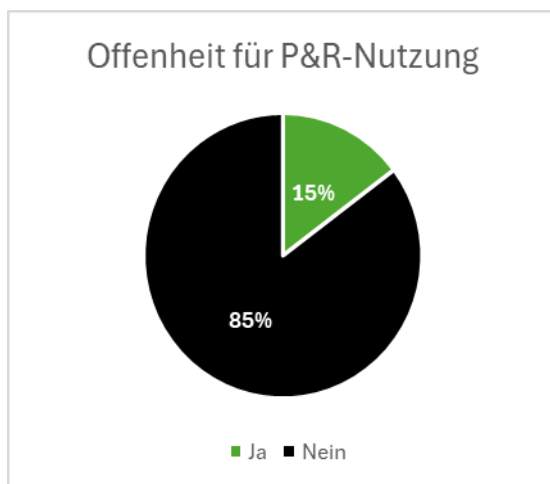


Abbildung 23: Angaben zur Bereitschaft einen P&R-Parkplatz am Stadtrand zu nutzen

Da diese Nutzergruppe unter den befragten Personen auf den Sammelparkplätzen kaum vertreten war, ist es wenig überraschend, dass nur ca. 15% der Befragten für eine P&R-Nutzung offen wären. Unter diesen 15% waren jedoch 0 Personen, die täglich auf dem Sammelparkplatz parken, also am ehesten noch für eine Verlagerung relevant wären. Da lediglich 24 Personen überhaupt für eine P&R-Nutzung offen wären, ist die Aussagekraft der Fragen zur Lage und Anbindung an die entsprechenden P&R-Standorte sehr gering. Eine Tendenz lässt sich jedoch dahingehend erkennen, dass den Befragten eine sehr attraktive ÖPNV-Anbindung an die Innenstadt und geringe Parkgebühren wichtig sind. Die durchschnittliche akzeptierte Wartezeit liegt bei den meisten bei etwa 10 Minuten. Eine Tendenz für einen bevorzugten P+R-Standort lässt sich aus der Befragung nicht ermitteln.

Zusammenfassend lässt sich aus der Befragung die Tendenz erkennen, dass P&R-Parkplätze in Stadtrandlage für eine Verlagerung der Nutzenden der betrachteten Sammelparkplätze eher wenig Potenzial bieten, bei einem sehr hohen Aufwand für die zusätzliche Schaffung von Parkraum und die Anbindung an den ÖPNV mit hoher Taktdicht.

3.2. Mögliche Handlungsfelder

In Vorbereitung auf die Erarbeitung des Konzeptes und der konkreten Maßnahmen können bereits einige Handlungsfelder benannt werden. Dies geschieht auf Basis der Parkraumanalyse sowie der Zielsetzungen der Stadt

Schwabach. Dazu gehört unter anderem die kritische Betrachtung der Regelung zum Altstadtparken, die Förderung der Tiefgaragennutzung durch Kunden und Besucher, und die Erarbeitung einer verständlichen Struktur zur Verringerung des Parksuchverkehrs.

Folgende Handlungsfelder sollen schließlich den Rahmen für die Konzepterarbeitung geben:

- Nutzergruppenverteilung innerhalb der Altstadt
- Strukturierung des Siedlungsgebietes östlich der Altstadt
- Strukturierung des Siedlungsgebietes südlich der Altstadt
- Nutzung der Sammelparkplätze
- Tarifstruktur für Parkgebühren

3.2.1. Altstadt

Die Altstadt verfügt vormittags zwischen ca. 7 – 13 Uhr über ein deutliches Restangebot an Parkplätzen: zwischen 120 und 90 Stellplätzen bleiben frei, zugleich belegen Dauerparker rund 20 % der Plätze. Fraglich ist, ob dieser hohe Anteil an Dauerparkern innerhalb der Altstadt gewünscht ist, gleichzeitig soll aber der Parkraum für Anwohnende vor allem abends bzw. nachts verlässlich zur Verfügung stehen. Für den Kundenverkehr gilt: eine generelle Verlagerung aus der Altstadt auf außenliegende, zentrumsnahe Sammelparkplätze ist nur begrenzt möglich und sinnvoll. Zum einen sind die Sammelparkplätze bereits gut ausgelastet, zum anderen braucht der Einzelhandel ein Mindestangebot an Kurzzeit-Stellplätzen. Auch die Verlagerung von Beschäftigten auf P+R-Angebote stößt laut Befragung derzeit auf geringe Akzeptanz. Gleichwohl sollten Möglichkeiten geprüft werden, die Nutzung der weiter außerhalb gelegenen Sammelparkplätze (z.B.: in der Angerstraße oder am Bahnhof) durch Beschäftigte zu fördern.

Ein vordergründiges Ziel ist es, die Parkregelung innerhalb der Altstadt zu vereinfachen und die Regelung zum „Altstadtparken“ in eine Bewohnerparkregelung umzuwandeln. Die Gestaltung der Zone ist abhängig von der grundsätzlichen Strukturierung der Nutzergruppen. Aus der Parkraumanalyse lassen sich verschiedene Strukturierungsvarianten ableiten, die jeweils Optimierungspotenziale für oberirdische Stellplätze in der Altstadt eröffnen, sofern ein Teil der Anwohnenden in die Tiefgaragen oder auf Sammelparkplätze verlagert werden kann.

Variante 1 – Priorität für Kundenparken:

Diese Variante setzt tagsüber auf eine gezielte Stärkung des Kunden- und Kurzzeitparkens innerhalb der Altstadt. Hierfür würden die Anteile an Dauer- bzw. Bewohnerparken im Straßenraum reduziert, um kurzfristige Aufenthalte zu ermöglichen. Dadurch wäre jedoch eine Zunahme der Verkehrsmenge innerhalb der Altstadt erwartbar, da die Erreichbarkeit und Sichtbarkeit der Stellplätze für den Handel verbessert werden. Bewohnerinnen und Bewohner, die ihr Fahrzeug tagsüber nicht bewegen, könnten priorisiert in Tiefgaragen oder auf Sammelparkplätze verlagert werden. Notwendig ist hierfür eine Auflösung der bestehenden Regelung zum „Altstadtparken“, in Teilen der Altstadt sollten dabei jedoch Bewohnerparkzonen vorgesehen werden.

Variante 2 – Priorität für Anwohnerparken:

Hier wird das Kurzzeit- und Kundenparken vorrangig an Sammelparkplätzen am Rand der Altstadt und in den Tiefgaragen (Königsplatz, Sablaiser Platz) gebündelt, wo freie Kapazitäten bestehen. Im Gegenzug würde der Straßenraum der Altstadt vorrangig den Anwohnenden vorbehalten. Konkret erfordert dies die Verlagerung von rund 50 tagsüber auf den Sammelparkplätzen abgestellten Fahrzeugen von Anwohnenden und Dauerparkern – bevorzugt in Tiefgaragen, alternativ auf die straßenbegleitenden Parkplätze. Aktuell sind von 8 bis 18 Uhr etwa 100 Plätze im Straßenraum durch Kunden- und Kurzzeitparker belegt; eine Umwidmung zugunsten Anwohnender könnte den Straßenraum um etwa 50 Fahrzeuge entlasten. Die Reservierung für Anwohnende erhöht zwar die Dauerbelegung,

dürfte jedoch den fließenden Verkehr in der Altstadt reduzieren. Die Regelung „Altstadtparken“ könnte – sofern die Rahmenbedingungen erfüllt sind – in eine Bewohnerzone überführt werden, andernfalls könnte sie evtl. beibehalten werden.

Variante 3 – Priorität für Anwohnerparken mit Hauptachse für Kurzzeitparken:

Als weitere alternative Strukturierung der Nutzergruppen, könnte Variante 2 (Priorität für Anwohnerparken) mit der Förderung von Kurzzeitparken entlang einer bestimmten Hauptachse (z.B. Ludwigstraße – Friedrichstraße – Nürnberger Straße oder Zöllnertorstraße – Spitalberg – Hördlertorstraße). Die Tiefgarage und die Sammelparkplätze am Rand der Altstadt könnten tagsüber weiterhin Kunden und Besuchern vorbehalten sein, die straßenbegleitenden Parkplätze grundsätzlich den Anwohnenden – ausgenommen einer ausgewählten Achse durch die Altstadt, entlang welcher das Kurzzeitparken ermöglicht wird. Dadurch wird Kurzzeitparken an definierten Lagen sichtbar gefördert, ohne das gesamte Netz zu öffnen. Es besteht hierbei jedoch das Risiko, dass es entlang der „Kundenachse“ vermehrt zu Suchverkehr oder Falschparken kommt, wenn die Option auf einen Parkplatz direkt vor dem Geschäft besteht. Essenziell für diese Variante ist eine klare Wegweisung und Kommunikation der Lage der Kundenparkplätze.

Variante 4 – Mischprinzip innerhalb der gesamten Altstadt:

Auch wäre denkbar, die derzeitige Regelung dahingehend zu vereinfachen, die gesamte Altstadt im Mischprinzip zu vereinfachen. Dabei würden alle Parkplätze innerhalb der Altstadt tagsüber sowohl Anwohnenden als auch Kunden- und Besuchern zur Verfügung stehen. Dies könnte jedoch zu einem erhöhten Parkdruck führen, da derzeit für Kunden reservierte Parkplätze durch Anwohnende belegt werden könnten, bzw. andersherum. Dies könnte in der Folge zu einem erhöhten Parksuchverkehr führen. Eine Bündelung bzw. Strukturierung des Parkraums sollte angestrebt werden.

3.2.2. Östliches und südliches Siedlungsgebiet

In den östlichen und südlichen Siedlungsgebieten führt der unbewirtschaftete Parkraum zu einer starken Durchmischung der Nutzergruppen und in der Folge zu hohem Parkdruck. Eine grundsätzliche Strukturierung des Parkens ist daher anzustreben, um den Parksuchverkehr zu verringern und zugleich vermutete Verdrängungseffekte aus der Altstadt abzufedern. Ziel sollte eine ausgewogene Ordnung sein, die die spezifischen Anforderungen von Gewerbe und Anwohnenden berücksichtigt.

Angesichts des umliegenden Gewerbes sollten Parkmöglichkeiten für Kunden- und Besuchenden, ggfs. auch Beschäftigte vorgehalten werden. Gleichzeitig ist sicherzustellen, dass Anwohnende ohne private Stellplätze vor allem abends bzw. nachts verlässlich Parkraum finden. Zur Entschärfung des Parkdrucks bietet sich insbesondere eine Reduktion des Dauerparkens im Straßenraum an – etwa durch Verlagerung, zeitliche Beschränkungen oder Anwohnerbevorrechtigung in definierten Zeitfenstern.

Für die Anordnung von Kunden- und Besucherparkplätzen empfehlen sich die größeren Verbindungsstraßen in Richtung Altstadt. Dadurch kann diese Nutzergruppe gezielt gebündelt und aus den überwiegend wohngeprägten Querstraßen herausgehalten werden.

3.2.3. Sammelparkplätze

Die Auslastung der zentrumsnahen Parkplätze ist tagsüber zwischen 9 – 16 Uhr durchgehend recht hoch, was zunächst positiv zu bewerten ist, da dort der ruhende Verkehr gebündelt wird und der Straßenraum entsprechend entlastet wird. Abends bzw. nachts zwischen ca. 17 – 07 Uhr bestehen auf dem Parkplatz in der

Reichswaisenhausstraße, am Markgrafensaal, am Sablaiser Platz sowie in der Bismarckstraße zahlreiche freie Kapazitäten, welche zur Entlastung des Anwohnerparkdrucks beispielsweise in der Altstadt betragen könnten. Weiterhin ist auf allen Parkplätzen (ausgenommen Sablaiser Platz) die primäre Nutzergruppe die der Beschäftigten, also der Personen, die mindestens 6 Stunden parken. Unter Berücksichtigung der geplanten Umgestaltung des Parkplatzes in der Reichswaisenhausstraße, wodurch die Kapazität des Parkplatzes auf ca. 50 Stellflächen reduziert wird, sollten für die aktuellen Nutzenden des Parkplatzes Verlagerungsmöglichkeiten untersucht werden. Vor allem für Arbeitnehmende, welche derzeit tagsüber die größte Nutzergruppe darstellen, sollten anderweitig Flächen zur Verfügung gestellt werden.

3.2.4. Tarifzonen und Preisstruktur

Für die Altstadt erscheint die Anwendung des Höchstsatzes für Bereiche mit besonderem Parkdruck möglich. Während in Schwabach derzeit bereits der maximale Tarif für Zonen ohne besonderen Parkdruck genutzt wird, lässt der unbestimmte Rechtsbegriff „besonderer Parkdruck“ Spielraum für eine sachliche Herleitung anhand von Auslastung und Verdrängungseffekten. Ein Tarifniveau von bis zu 1,30 € je 30 Minuten in besonders nachfragestarken Altstadtlagen könnte den oberirdischen Straßenraum spürbar entlasten, die Stellplatznachfrage stärker in Richtung der Tiefgarage am Königsplatz und weiterer Sammelparkplätze lenken und damit die Funktionsfähigkeit der Altstadt unterstützen.

In der zonalen Anordnung empfiehlt sich innerhalb der Altstadt weiterhin ein einheitlicher Tarif. Außerhalb der Altstadt sollte geprüft werden, die Bewirtschaftungszone in das südliche, bislang unbewirtschaftete Siedlungsgebiet zu erweitern, um Parkdruck zu dämpfen und Parksuchverkehr zu reduzieren. Ergänzend ist es empfehlenswert, auch im östlichen Siedlungsgebiet gebührenpflichtige Stellplätze vorzusehen – insbesondere an den verbindenden Straßenachsen.