



Verkehrsentwicklungsplan Erfurt

Teile: Innenstadt und Wirtschaftsverkehr

Zwischenbilanz 2010

plan.publik.

Konzepte Prozesse Medien für nachhaltigen Verkehr und Nahmobilität
Karl Heinz Schäfer • Prof. Dipl.-Ing. • Verkehrsplaner • Beratender Ingenieur IK Bau NRW • Stadtplaner AK NW
Organisationsberater • Pädagoge

in Kooperation mit

verkehrskonzept

Inhalt

1	Aufgabenstellung.....	3
2	Wesentliche Ergebnisse der Zwischenbilanz	5
2.1	Vorbemerkung	5
2.2	Erreichbarkeit der Innenstadt	5
2.3	Städtebauliche Struktur und Qualitäten	7
2.4	Fußgängerverkehr und Aufenthalt	8
2.5	Fahrradverkehr	9
2.6	Öffentlicher Personennahverkehr	11
2.7	Motorisierter Verkehr	12
2.8	Parken	14
2.9	Innerstädtischer Wirtschaftsverkehr	17
2.10	Zusammenfassende Bewertung	19

Bearbeitung:

Prof. Dipl.-Ing. Karl Heinz Schäfer, plan.publik.

Dipl.-Ing. Msc. Simone Heidemann / Dipl.-Ing. Walter Braun, verkehrskonzept

Aachen/Köln im Februar 2011

1 Aufgabenstellung

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Stadt Erfurt wurde 1992 bis 1994 aufgestellt und 1996/97 erstmalig fortgeschrieben. Zentrale Handlungsfelder betrafen die Planung und Realisierung des Parkleitsystems, des Verkehrsmanagementsystems, des Erfurter Rings und die Erweiterung des Stadtbahnnetzes. Diese Maßnahmen konnten zwischenzeitlich abgeschlossen werden.

Die Umsetzung der 1994 formulierten, anspruchsvollen Zielstellungen mit Bezug zur Innenstadt stellt demgegenüber einen anhaltenden Prozess dar.

Die Ergebnisse der jüngsten SrV-Erhebung¹ von 2008 deuten an, dass sich der langjährige, stetige Zuwachs des Anteils des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Modal Split auf zuletzt 44 % im SrV-Jahr 2003 zwischenzeitlich nicht weiter fortgesetzt hat, sondern vielmehr sogar deutlich umgekehrt zu haben scheint. Die jahreszeitlich bereinigten Modal Split-Anteile der Verkehrsarten² belegen für Erfurt 2008 einen Rückgang des MIV-Anteils auf rund 39 %, einen Zuwachs beim Öffentlichen Personenverkehr mit Bus und Bahn (ÖPV) auf 24 % und beim Fußverkehr auf 28 %, während der Radverkehrsanteil bei 9 % stagnierte.

Über 60 % der täglichen Wege der Werktagbevölkerung (Einwohner und Einpendler) werden somit mit den drei Verkehrsarten des „Umweltverbundes“ – Fußgängerverkehr, Radverkehr ÖPNV – zurückgelegt. Wesentliche strategische Zielstellungen des VEP – auf die Gesamtstadt wie auf die Innenstadt bezogen – sind somit auf einem guten Weg.

Vor diesem Hintergrund erschien es sinnvoll und notwendig, die weitere Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans auf ausgewählte Handlungsfelder und Teilaufgaben zuzuspitzen.

In diesem Kontext standen die Arbeiten zur Fortschreibung und Weiterentwicklung des Verkehrsentwicklungsplans Erfurt, Teile: Innenstadt und Wirtschaftsverkehr, deren Ergebnisse mittlerweile in einem separaten Bericht vorliegen („Gesamtkonzept“).

Als Grundlage für die Konzeptentwicklung wurde Ende 2010 eine Analyse zu dem bis dahin erreichten Stand der Innenstadtkonzeption erstellt. Sie beruhte auf drei Arbeitsschritten:

- Auswertung und Aufbereitung verwaltungsseitig vorhandener Unterlagen, ergänzt um einen mehrtägigen Aufenthalt der beauftragten Planer vor Ort,
- Stärken-Schwächen-Analyse in der ersten Sitzung des planungsbegleitenden Arbeitskreises (Oktober 2010) sowie
- Auswertung des im Oktober eröffneten Online-Forums zum Thema Innenstadt.

Ergänzend wurde im Januar 2011 zum Thema Wirtschaftsverkehr eine Befragung der in der Fußgängerzone³ ansässigen Betriebe und Dienstleister durchgeführt, deren Ergebnisse ebenfalls in die Konzeption eingeflossen sind. Zu den Befragungsergebnissen liegt verwaltungsseitig ein separater, ausführlicher Bericht vor.

Wesentliche Ergebnisse und Erkenntnisse aus Analyse und Befragung sind Gegenstand dieser **Zwischenbilanz**.

Die Aussagen der Zwischenbilanz wurden in der zweiten Sitzung des den Planungsprozess begleitenden Arbeitskreises (Dezember 2010) eingehend diskutiert. Die vorliegende Fassung be-

¹ SrV bedeutet „System repräsentativer Verkehrserhebungen“ und stellt eine Mobilitätsuntersuchung dar, die seit den 70er Jahren in ostdeutschen Städten, darunter Erfurt, in regelmäßigen Abständen von 4-5 Jahren durchgeführt wurde und auf Haushaltsbefragungen beruht.

² SrV 2003 wurde im 2. Quartal des Jahres, SrV 2008 demgegenüber ganzjährig erhoben, so dass eine Korrektur aufgrund unterschiedlicher Jahresganglinien der Verkehrsarten erforderlich wurde, die insbesondere die Größenordnung des Radverkehrsanteils und des MIV-Anteils betrifft.

³ Die Befragung umfasste folgende Straßenzüge: Marktstraße, Fischmarkt, Schlösserstraße, Anger, Bahnhofstraße sowie Große Arche, Allerheiligenstraße und Neuwerkstraße.

rücksichtigt die dort zusammengetragenen zusätzlichen Aspekte, Anmerkungen und Bewertungen der Beteiligten sowie die Ergebnisse der Befragung.

Bild 1-1 stellt den festgelegten Untersuchungsraum in seinen Grenzen dar. Der Zuschnitt entspricht der Definition „Innenstadt“ im Verkehrsentwicklungsplan von 1994.

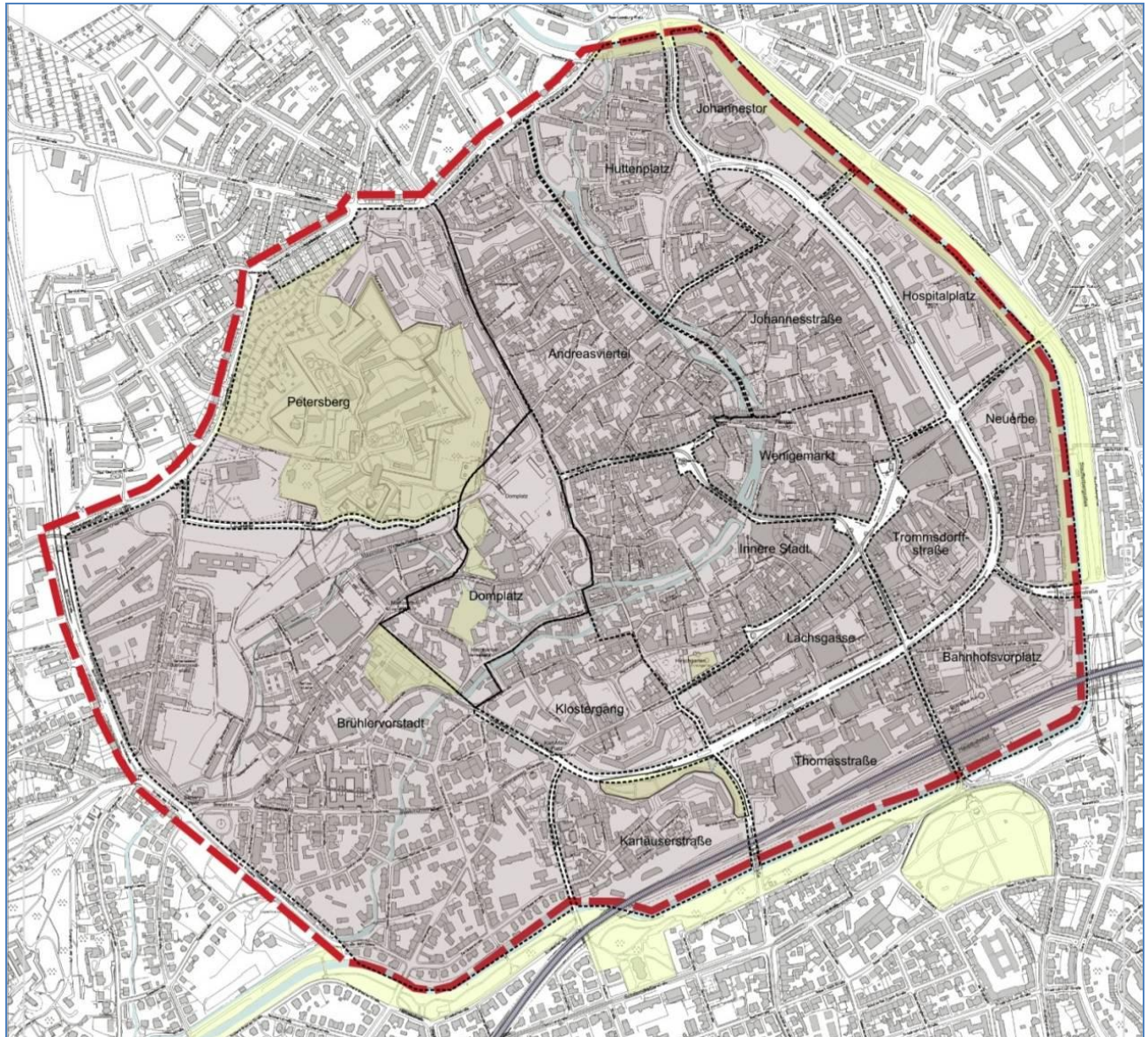


Bild 1-1: Untersuchungsbereich Innenstadt Erfurt

2 Wesentliche Ergebnisse der Zwischenbilanz

2.1 Vorbemerkung

Die Zwischenbilanz gliederte sich in die folgenden Einzelthemen:

- Erreichbarkeit der Innenstadt,
- Fußgängerverkehr/Aufenthalt,
- Fahrradverkehr,
- Öffentlicher Personennahverkehr,
- Motorisierter Individualverkehr,
- Parken und
- Verkehrssicherheit.

Diese Aspekte wurden im Hinblick auf die Fragen beleuchtet, inwieweit die vorliegenden Konzepte und Maßnahmen zwischenzeitlich umgesetzt werden konnten, welche wesentlichen Defizite und Risiken, aber auch Potenziale und Chancen aktuell vorliegen⁴ sowie – als Schlussfolgerung aus den vorgenannten Punkten in Verbindung mit weitergehenden Analysen und Erkenntnissen aus mehrtägigen Aufenthalten vor Ort – inwieweit die seinerzeit im VEP für die Innenstadt formulierten Ziele und Strategien damit weiter Bestand haben bzw. angepasst, verändert oder ergänzt werden sollten.

Wesentliche Aussagen der Zwischenbilanz werden im Folgenden zusammenfassend dargestellt.

2.2 Erreichbarkeit der Innenstadt

Die Erreichbarkeit der Innenstadt im motorisierten Verkehr (Bild 2-1) und öffentlichen Personennahverkehr (Bild 2-2) ist nach Fertigstellung des Erfurter Rings und Umsetzung des Stadtbahnkonzeptes gut.

Zwar verkehren heute weniger Buslinien in der Innenstadt, jedoch liegt dies an der strukturellen Anpassung des Busliniennetzes an das Stadtbahnnetz und die damit zusammenhängende Optimierung des Gesamtliniennetzes. Die Verknüpfung zwischen Stadtbahn und Buslinien erfolgt nun an Verknüpfungspunkten weiter außen.

Das Parkraumangebot hat insgesamt weiter zugenommen. Das Verhältnis zwischen dem insgesamt (öffentlich und privat) vorhandenen Angebot und dem privat genutzten Stellplatzangebot in der Innenstadt ist kleiner geworden, das heißt es wurden – aufgrund von Neubautätigkeit – anteilig mehr private Stellplätze errichtet.

Für den Fußgänger- und Radverkehr erzeugt der Innenstadtring (insbesondere der Juri-Gagarin-Ring) eine gewisse Trennwirkung, deren weitere Verringerung wünschenswert wäre und daher im Rahmen einer Fortschreibung des Innenstadtkonzeptes mit berücksichtigt werden sollte.

⁴ Die Aufbereitung erfolgte im Rahmen der Beteiligung. Insbesondere dienten hierzu die im 1. Workshop des begleitenden Arbeitskreises (SWOT-Analyse) sowie in einem Internetforum zur Innenstadt zusammengetragenen Problembeschreibungen.

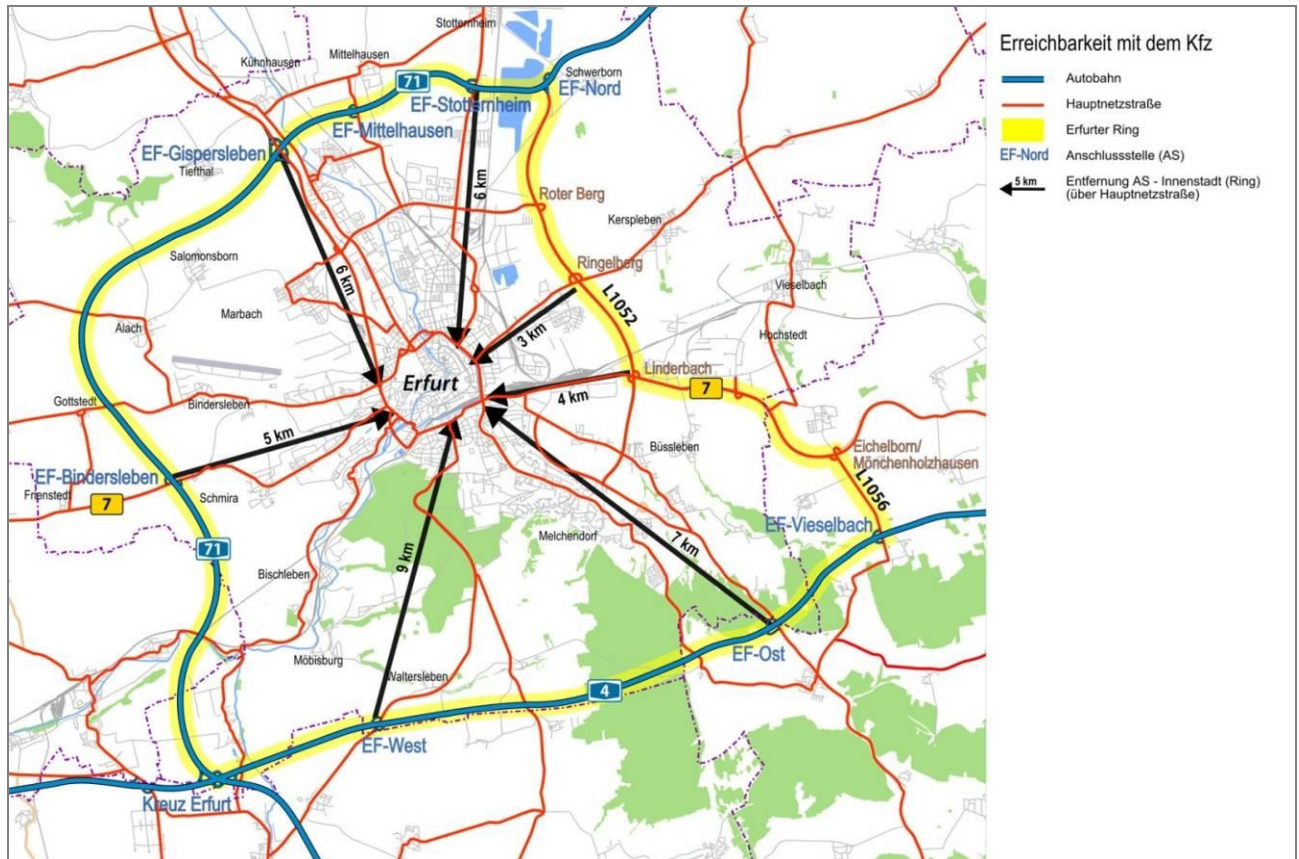


Bild 2-1: MIV-Erreichbarkeit der Erfurter Innenstadt

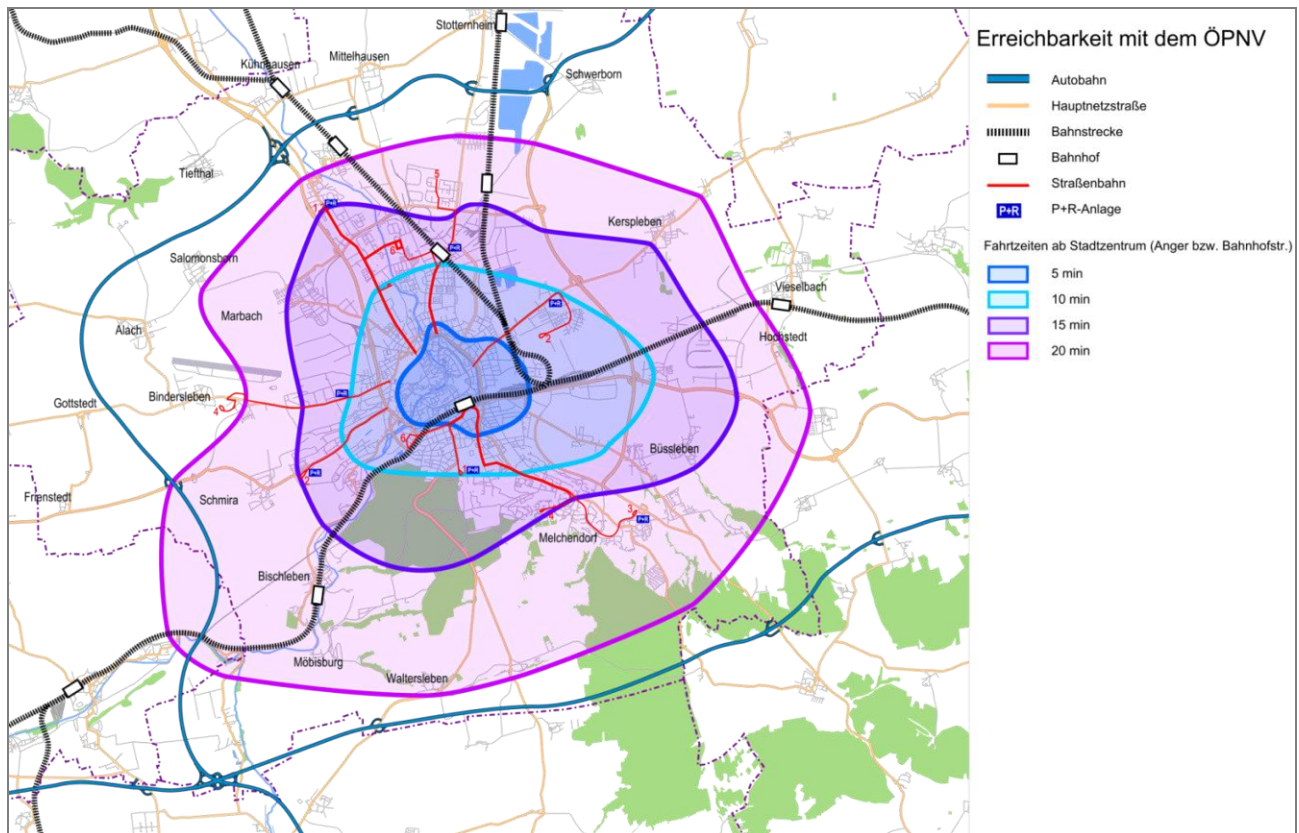


Bild 2-2: ÖPNV-Erreichbarkeit der Erfurter Innenstadt

2.3 Städtebauliche Struktur und Qualitäten

Die Erfurter Innenstadt weist eine kompakte Struktur (Bild 2-3) mit hoher Konzentration von Einrichtungen in den Bereichen Handel, Dienstleistung, Verwaltung, Kultur und Freizeit auf und wird damit ihrem Stellenwert als Zentrum der Landeshauptstadt von Thüringen in besonderem Maße gerecht. Die historische Altstadt präsentiert sich, von Schäden im zweiten Weltkrieg weitgehend verschont, als Flächendenkmal mit einer Vielzahl von Baudenkmälern und historisch bedeutsamen Ensembles und hat damit nationale bis internationale Bedeutung.

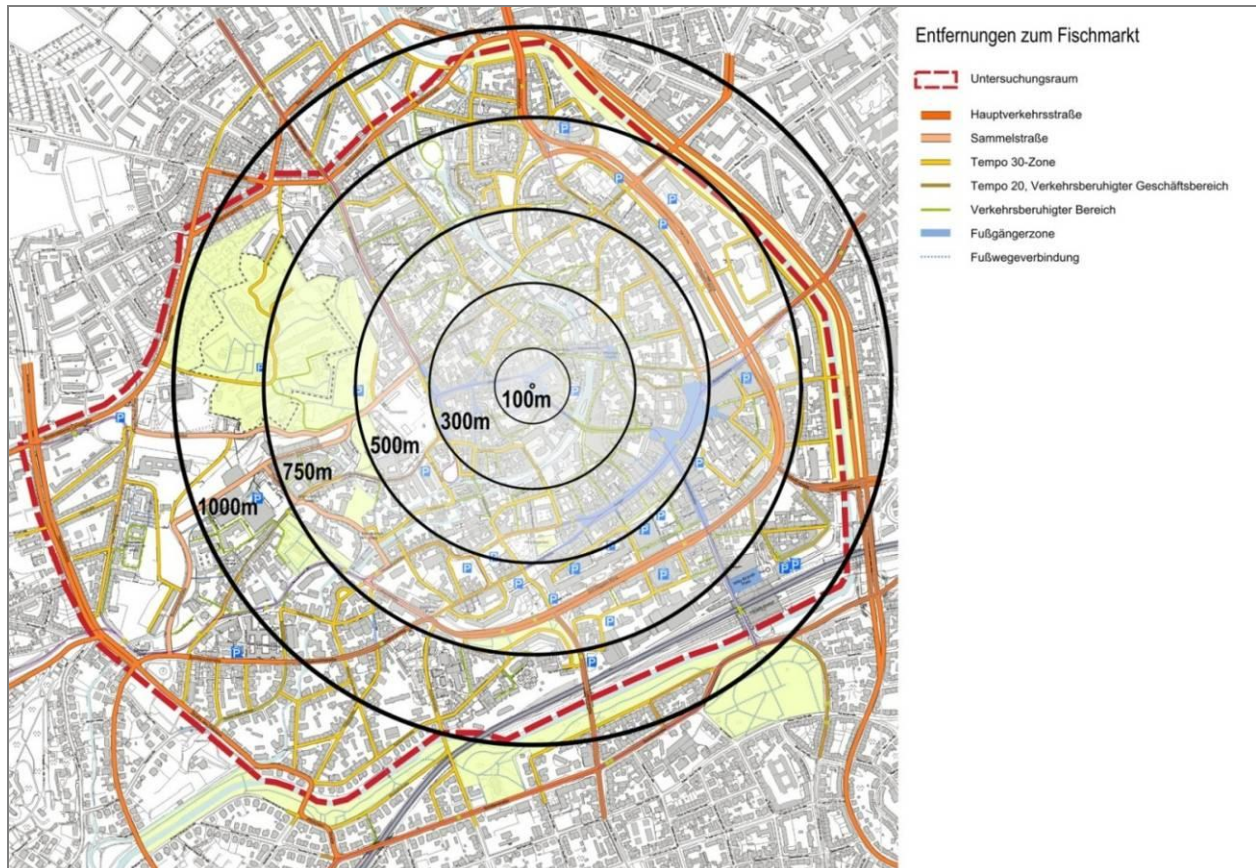


Bild 2-3: Räumliche Ausdehnung der Erfurter Innenstadt, vom Fischmarkt ausgehend betrachtet

Aussagekräftige Kenndaten zur Innenstadt enthält Tabelle 2-1 auf der folgenden Seite, die zudem im Vergleich zwischen Daten einer verwaltungsinternen Zwischenbilanz zur Innenstadt aus dem Jahr 2002 und aktuellen Daten einen Hinweis auf einige grundlegende strukturelle Entwicklungstrends der letzten Jahre erlaubt. Die Daten belegen, dass seit 2002 die Bevölkerung im zentralen Innenstadtbereich um rund 20 % angestiegen ist, die Anzahl der Wohneinheiten dagegen „nur“ um gut 10 %. Grundsätzlich hat damit in einem Betrachtungszeitraum von 8 Jahren eine deutliche Verdichtung der Wohnnutzung stattgefunden, die Innenstadt hat als Wohnstandort deutlich an Attraktivität gewonnen.

Wesentliche Aussagen zu städtebaulicher Struktur und Qualitäten aus der Beteiligung lassen sich in Stichworten wie folgt zusammenfassen:

- Qualitäten: Multifunktionales Zentrum mit vielfältigen Angeboten in allen oberzentralen Funktionsbereichen
- Defizite: Uneinheitliche Ladenöffnungszeiten, insbesondere im Bereich Lange Brücke; mangelnde Begrünung innerhalb der Innenstadt
- Risiken: Weitere Ansiedlung von Einzelhandel außerhalb der Innenstadt; Tendenzen zur Verringerung der Angebotsvielfalt; teils anhaltende Leerstände, vorhandene Grundstücksbrachen entlang von Hauptverkehrsstraßen; Trennwirkung der die Innenstadt

umlaufenden Hauptverkehrsstraßen, insbesondere des Juri-Gagarin-Rings gegenüber dem Bahnquartier

- Chancen: Weitere Stärkung der Aufenthaltsfunktion im Bereich der zentralen Fußgängerzone, verbunden mit einer weiteren Reduzierung auf den unbedingt notwendigen Kfz-Verkehr; weitere Stärkung der Wohnfunktion innerhalb der Innenstadt

Tabelle 2-1: Ausgewählte Kennziffern zur Erfurter Innenstadt im Vergleich von 2002 und 2010 (Datenquelle: Stadt Erfurt)

	2002	2010	2010 (erweiterter Innenstadtbereich)
Fläche	1,99 km²	1,99 km²	3,21 km²
Einwohner	rd. 14.000	rd. 17.000	rd. 23.000
Wohneinheiten	rd. 8.700	rd. 9.700	rd. 13.200
Fußgängerzone	3.410 m	3.410 m	3.410 m
ÖPNV	6 Straßenbahnlinien mit 13 Haltestellen	6 Straßenbahnlinien mit 13 Haltestellen	6 Straßenbahnlinien mit 16 Haltestellen
	13 Stadtbuslinien mit 8 Haltestellen	5 Stadtbuslinien mit 7 Haltestellen	5 Stadtbuslinien mit 8 Haltestellen
	18 Regionalbuslinien mit 6 Haltestellen	8 Regionalbuslinien mit 3 Haltestellen	8 Regionalbuslinien mit 3 Haltestellen
Stellplätze	rd. 13.000	rd. 14.800	rd. 19.600
davon in privater Nutzung	rd. 5.100 (39 %)	rd. 6.200 (42 %)	rd. 9.200 (47 %)

2.4 Fußgängerverkehr und Aufenthalt

Die Innenstadt weist ein dichtes Netz von relevanten Orten und Zielen für den Fußgängerverkehr und für Aufenthaltsnutzungen auf (Bild 2-4).

In der Zwischenzeit sind eine Reihe von Straßen, zuletzt die Michaelis- und die Moritzstraße, neu gestaltet worden. Für den westlichen Anger läuft die Planung zur Umgestaltung. Der Abschnitt der Schlösserstraße zwischen Neuer Mühle und Pilse ist auch 2010 als verkehrsberuhigter Bereich weiterhin frei befahrbar.

Die Unfallsituation im Fußgängerverkehr weist keine ausgeprägten Häufungen auf, vielmehr sind die polizeilich registrierten Unfälle zufällig im innerstädtischen Straßennetz verteilt und diese räumliche Verteilung fällt auch in den untersuchten Kalenderjahren 2007-2009 jeweils unterschiedlich aus.

Wesentliche Aussagen zu Fußgängerverkehr und Aufenthalt aus der Beteiligung lassen sich in Stichworten wie folgt zusammenfassen:

- Qualitäten: Auf Grund der kurzen Wege gute fußläufige Erreichbarkeit innerhalb der Innenstadt
- Defizite: In manchen Straßen zu geringe Gehwegbreiten; zu viel Kfz-Verkehr in den Fußgängerzonen (teils wurde auch zu viel Stadtbahnverkehr genannt); Radfahren in der zentralen Fußgängerzone; zu geringe Kontrollen in der Fußgängerzone; unebene bzw. schadhafte Oberflächen auch im Hinblick auf Barrierefreiheit
- Chancen: Attraktive und barrierefreie Gestaltung der Fußgängerbereiche

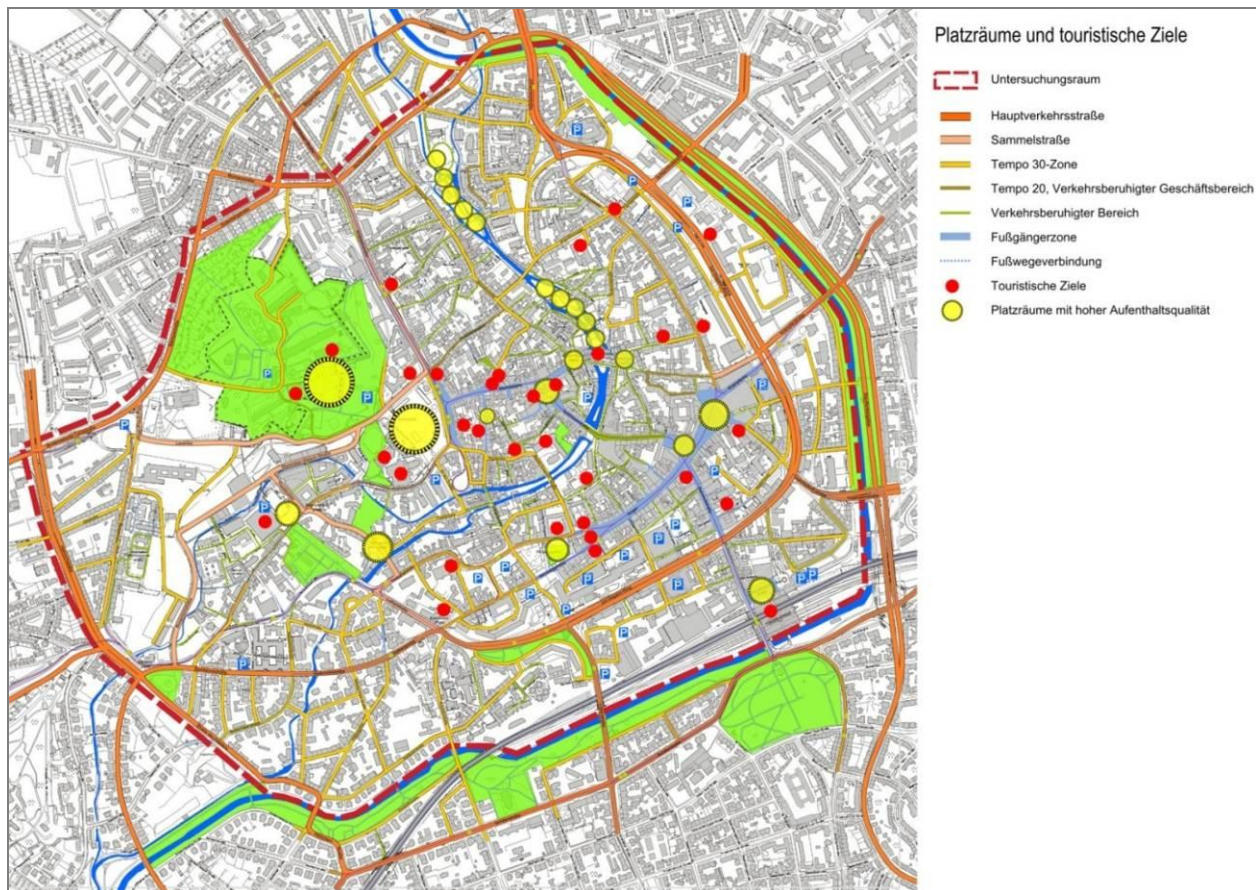


Bild 2-4: Für Fußgänger und Aufenthalt relevante Platzräume und touristische Ziele in der Innenstadt

2.5 Fahrradverkehr

Die Fahrradstation am Hauptbahnhof ist mit großem Erfolg in Betrieb gegangen. An einzelnen Knotenpunkten (z. B. Juri-Gagarin-Ring/Löberstraße) wurden mit der Anlage von Radfahrstreifen und -furten verbesserte Überquerungsbedingungen für den Radverkehr geschaffen. Durchgängige, zügig befahrbare Parallelrouten zum Anger und zur Bahnhofstraße gibt es allerdings noch nicht. Ebenso sind noch nicht alle Hauptrouten für den Radverkehr in der Innenstadt (Bild 2-5) mit einem radfahrerfreundlichen Belag ausgestattet. Insgesamt ergibt sich ein differenziertes und wenig strukturiertes Angebot für den Fahrradverkehr in der Innenstadt (Bild 2-6).

Mit dem Bahnhofstunnel, der von Radfahrern derzeit legal nur schiebend genutzt werden kann, ist ein Problemfeld neu hinzugekommen.

Die Auswertung der Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung in den Jahren 2007-2009 ergibt eine flächenhafte, zufällige Verteilung der polizeilich registrierten Unfälle innerhalb der Innenstadt, allerdings mit einer Häufung im Zuge des Juri-Gagarin-Rings.

Wesentliche Aussagen zum Fahrradverkehr aus der Beteiligung lassen sich in Stichworten wie folgt zusammenfassen:

- Qualitäten: Fahrradstation am Bahnhof; Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Fahrrad
- Defizite: Zu wenig Radverkehrsanlagen; fehlende durchgängige Radrouten; geringer Anteil an für den Radverkehr geöffneten Einbahnstraßen; zu wenige zielnahe Fahrradabstellanlagen; fehlende Nullabsenkungen an vielen Radwegen; Radfahrverbot auf dem Anger; Lücke im Radverkehrsnetz nördliche Johannesstraße; Problembereich Bahnhofstunnel

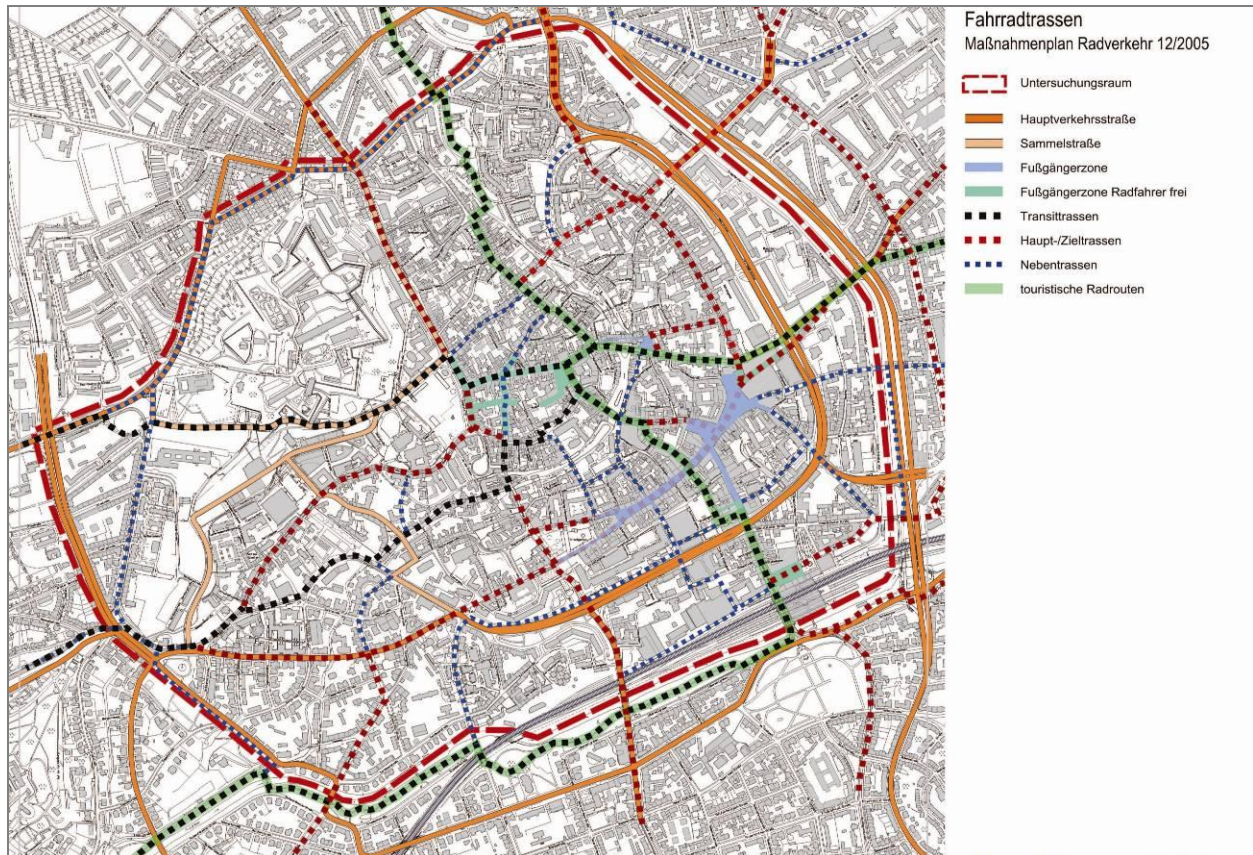


Bild 2-5: Fahrradtrassenkonzept für die Innenstadt Erfurt 2005 (eigene Darstellung nach Unterlagen der Stadtverwaltung)

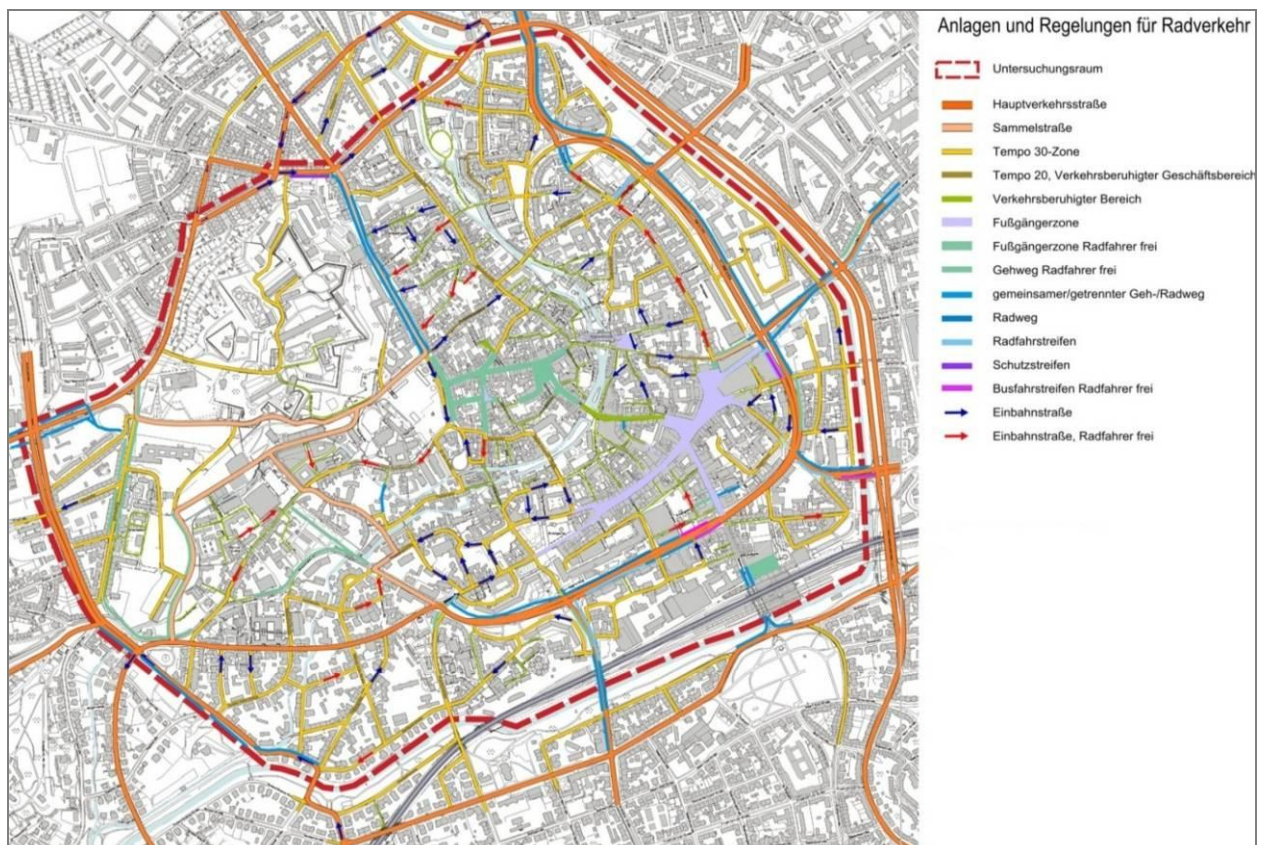


Bild 2-6: Anlagen und Regelungen für den Fahrradverkehr in der Erfurter Innenstadt 2007-2009

- Risiken: Schlechte Oberflächen in der Fahrbahn verleiten Radfahrer dazu Gehbereiche zu nutzen; fehlende und schlechte Radwege führen zu Fehlverhalten von Radfahrern
- Chancen: Verbesserung des Klimas für den Radverkehr durch Öffentlichkeitsarbeit

2.6 Öffentlicher Personennahverkehr

Das kompakte Stadtgebiet wird durch das im Wesentlichen radial strukturierte Netz der Stadtbahnlinien zum überwiegenden Teil sehr gut erschlossen (Bild 2-7). Da alle Stadtbahnlinien über den zentralen Umsteigepunkt Anger verlaufen, ist eine direkte Erreichbarkeit der Innenstadt ohne Umsteigen für alle innerhalb des Einzugsbereichs der Stadtbahn wohnenden Erfurter vorhanden. Bei einem Einzugsbereich von 500 m um die Haltestellen waren dies 2001 rund 70 % der Erfurter Bevölkerung.

Ergänzt wird das ÖPNV-Netz durch Buslinien, die die Lücken zwischen den Stadtbahntrassen schließen sowie die Ortsteile bedienen. Von jeder Haltestelle im Stadtgebiet Erfurt ist die Innenstadt nach maximal einmaligem Umsteigen erreichbar. Diese hervorragende Erreichbarkeitsqualität wird auch in der Fahrzeit erkennbar: So sind über 90 % aller Erfurter in maximal 20 Minuten Fahrzeit mit dem ÖPNV in der Innenstadt angekommen.

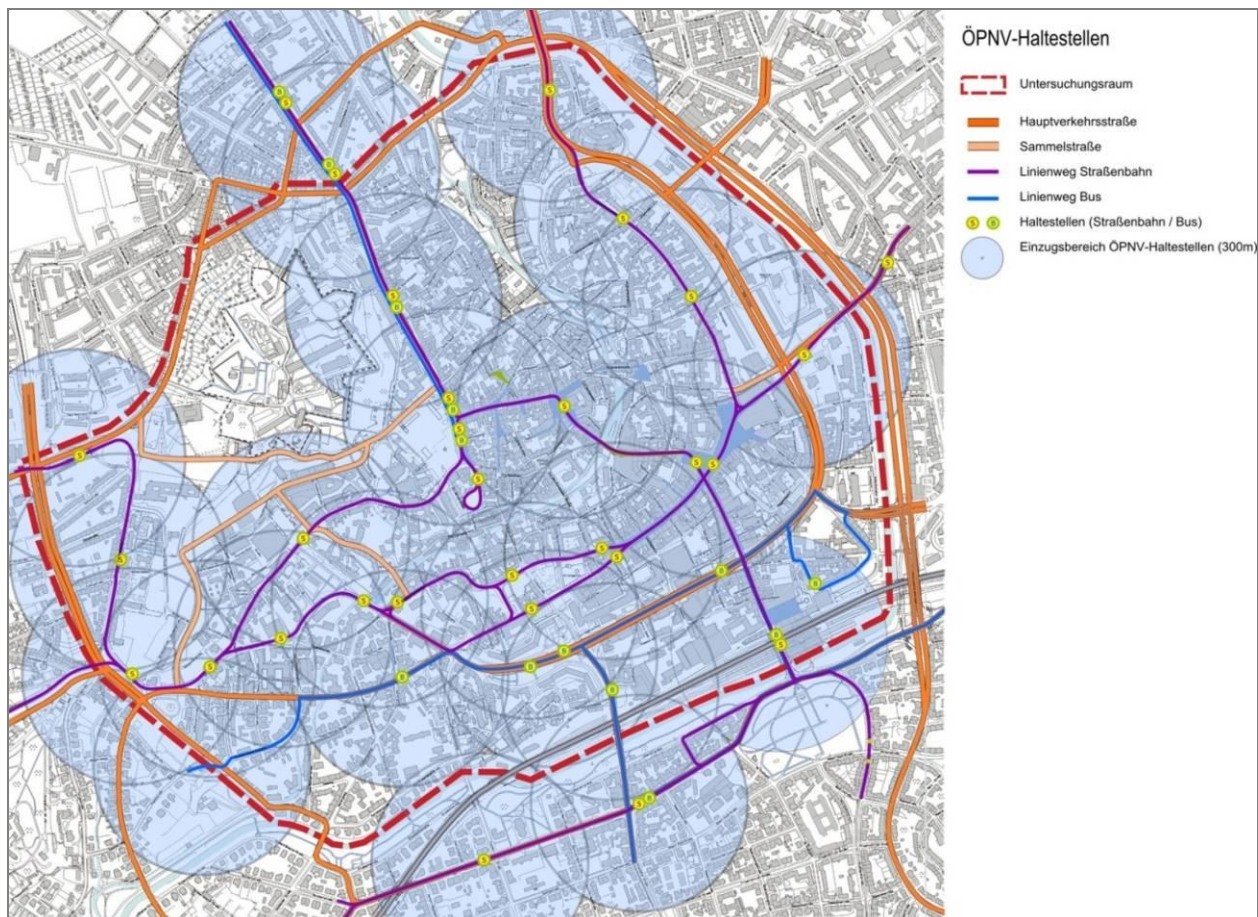


Bild 2-7: Lage und Einzugsbereiche von ÖPNV-Haltestellen in der Innenstadt

Der ICE-Bahnhof wurde mittlerweile realisiert. Die Erreichbarkeit der Innenstadt konnte damit auch für den Fern- und Regionalverkehr deutlich verbessert werden. Neben der fußläufigen Nähe (ca. 6 Minuten zu Fuß zum Angerkreuz) ist auch eine direkte Anbindung durch die Stadtbahn sichergestellt: 4 der insgesamt 6 Stadtbahnlinien verkehren in dichter Taktfolge zwischen Hauptbahnhof und zentralem Innenstadtbereich „Angerkreuz“.

Das Stadtbahnkonzept ist komplett umgesetzt.

Wesentliche Aussagen zum ÖPNV aus der Beteiligung lassen sich in Stichworten wie folgt zusammenfassen:

- Qualitäten: Gute Erreichbarkeit der Ziele in der Innenstadt mit dem ÖPNV
- Defizite: Niederflurhaltestellen fehlen noch an wenigen Stellen
- Chancen: Weiterer Ausbau des Stadtbahnnetzes, insbesondere mit Umstellung der Linie 9 von Bus auf Stadtbahn

2.7 Motorisierter Verkehr

Die Erreichbarkeit mit dem Auto wurde durch die Fertigstellung des Erfurter Rings mittlerweile weiter verbessert. Innenstadt- und Zentrumsring übernehmen eine maßgebliche Sammel- und Verteilerfunktion für den Innenstadtverkehr und werden dieser Aufgabe, wie die aktuellen Kfz-Verkehrsstärken belegen, gerecht. Das größte Kfz-Verkehrsaufkommen betrifft den Juri-Gagarin-Ring mit rund 26.000 Kfz/24h im zentralen Abschnitt zwischen Löberstraße und Meyfartstraße sowie rund 16.000-23.000 Kfz/24h in den übrigen Abschnitten. Ähnlich hohe Kfz-Verkehrsstärken weisen nur noch Gothaer Platz (rd. 30.000 Kfz/24h) und Heinrichstraße (rd. 24.000 Kfz/24h) auf. Alle übrigen Hauptverkehrsstraßen im Umfeld der Innenstadt liegen mit Größenordnungen von 15.000-16.000 Kfz/24h deutlich niedriger.

Das Verkehrszellensystem innerhalb der Innenstadt hat sich offenbar bewährt. Lediglich im Bereich der westlichen Innenstadt, vor allem in der Brühler Vorstadt wurde es bisher nicht in derselben Konsequenz wie in der übrigen Innenstadt umgesetzt (Bild 2-8).

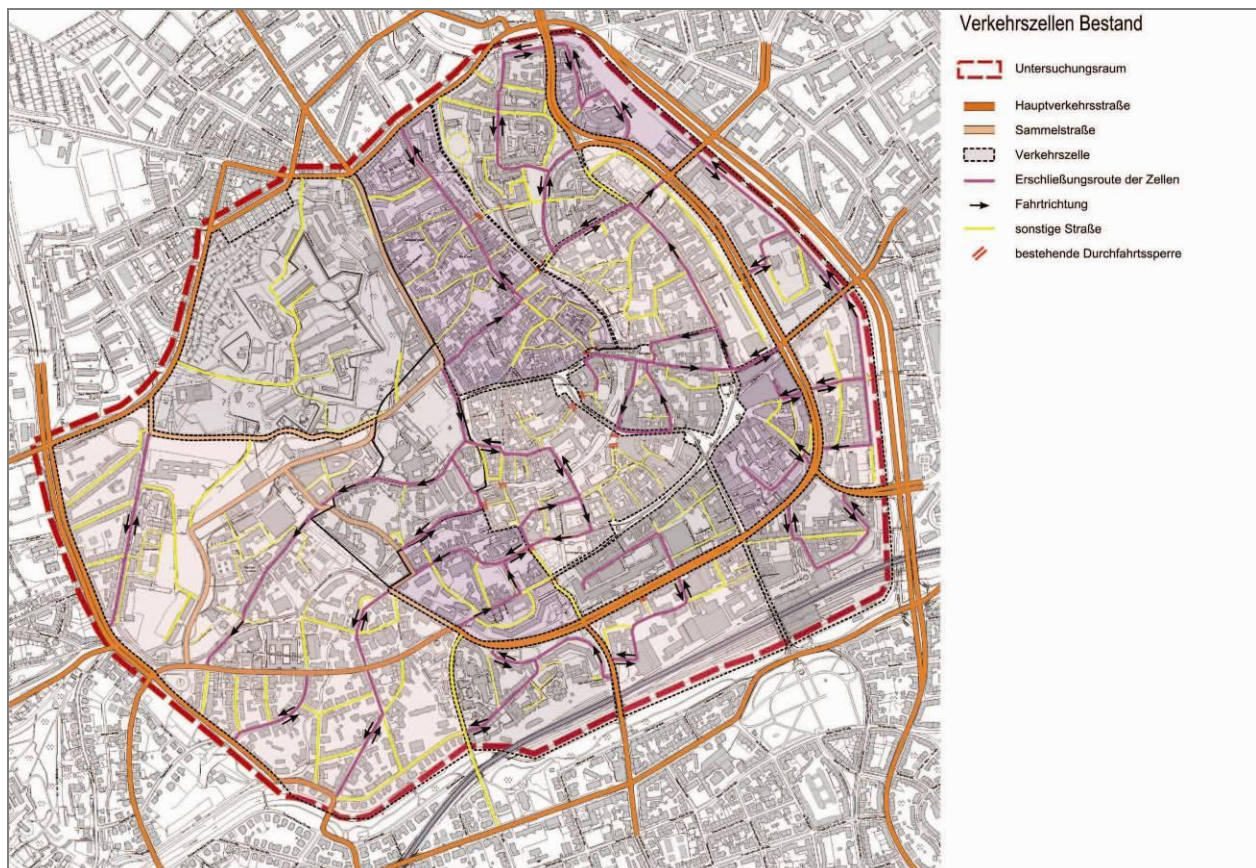


Bild 2-8: Verkehrserschließung aufgrund der derzeitigen Verkehrszellenstruktur in der Innenstadt

Die straßenverkehrsrechtlichen Regelungen für den Kfz-Verkehr erscheinen insgesamt noch nicht so klar und eindeutig strukturiert, dass für Kraftfahrer innerhalb der Innenstadt in allen Teilbereichen ein abgestimmtes System ablesbar wäre (Bild 2-9). Dies gilt insbesondere für die räumliche Differenzierung von Geschwindigkeitsregelungen.

Teilweise vorgegebene Lieferzeiten in der Fußgängerzone werden derzeit im Alltag nicht wirksam, was für die Innenstadt einer Großstadt ungewöhnlich ist. Darüber hinaus werden Ausnahmegenehmigungen zum Befahren der Fußgängerzone in der Regel auch für andere Nutzergruppen als Lieferverkehr tageszeitlich unbeschränkt ausgestellt. Im Ergebnis wirken einige Abschnitte der zentralen Fußgängerzone nicht zuletzt dadurch noch zu stark von Kfz-Fahrten frequentiert, was die übrigen Verkehrsarten wie auch die nicht-verkehrlichen Nutzungen stört und beeinträchtigt.

Wesentliche Aussagen zum MIV (fließender Verkehr) aus der Beteiligung lassen sich in Stichworten wie folgt zusammenfassen:

- Qualitäten: Sehr gute Verkehrsberuhigung; grundlegende Qualität und Ausdehnung der Fußgängerzone; realisiertes Verkehrszellensystem
- Defizite: Zu viel Fremdverkehr und zu geringe Kontrolldichte in der Fußgängerzone; Durchfahrbarkeit der Innenstadt von der Andreasstraße über den Domplatz ins Brühl; Trennwirkung des Juri-Gagarin-Rings
- Risiken: Mehr Verkehrsberuhigung könnte Erreichbarkeit einschränken
- Chancen: Weitergehende Verkehrsberuhigung der Innenstadt mit Ausdehnung der Fußgängerzone, mehr Restriktionen im Kfz-Verkehr z.B. im Bereich Wenigemarkt/Rathausbrücke

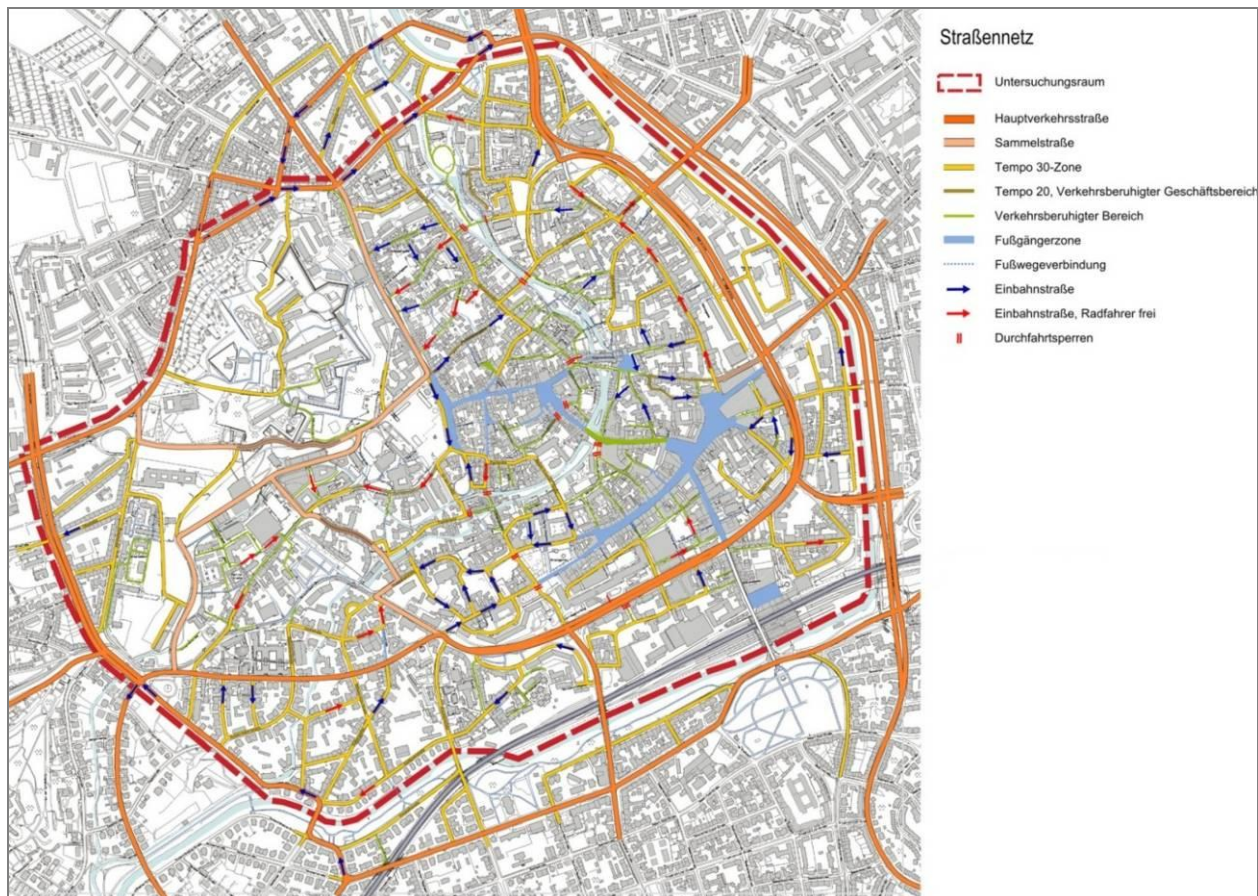


Bild 2-9: Straßennetz und wesentliche MIV-bezogene StVO-Regelungen in der Innenstadt

2.8 Parken

Die Anzahl an Stellplätzen wurde seit 2002 in der Innenstadt weiter gesteigert. Gleichzeitig besteht neben dem gebührenpflichtig bewirtschafteten und für das Bewohnerparken verfügbaren Angebot in der Innenstadt noch ein erhebliches Kontingent an gebührenfreien und teils gänzlich unbewirtschafteten Parkmöglichkeiten (Tabelle 2-1).

Tabelle 2-1: Stellplatzangebot in der Innenstadt (Spalten 2 und 3 ohne, Spalte 4 einschließlich Brühlervorstadt und Petersberg) (Datenquelle: Stadtverwaltung)

Stellplatzart	2002	2010	2010 (erweiterter Innenstadtbereich)
Gebührenfreie Stellplätze	1.630	1.555	2.738
davon mit Parkhöchstdauer	323	567	641
Gebührenpflichtige Stellplätze	4.550	4.895	5.383
davon mit Parkhöchstdauer	1.327	787	804
davon mit freiem Bewohnerparken		1.074	1.091
Bewohnerstellplätze	1.600	1.984	2.051
Private Stellplätze	5.090	6.175	9.174
Sonstige Stellplätze (Behinderte, Taxi, Bus, Carsharing)	150	210	255
Summe	13.020	14.799	19.601

Konzeptionell ist eine klare Struktur der Parkraumbewirtschaftung vorgesehen (Bild 2-10), die in der Praxis jedoch in dieser Form bisher nicht konsequent umgesetzt ist und faktisch eine kleinteilige, für Nutzer wenig ablesbare räumliche Angebotsdifferenzierung ergibt (Bild 2-11).

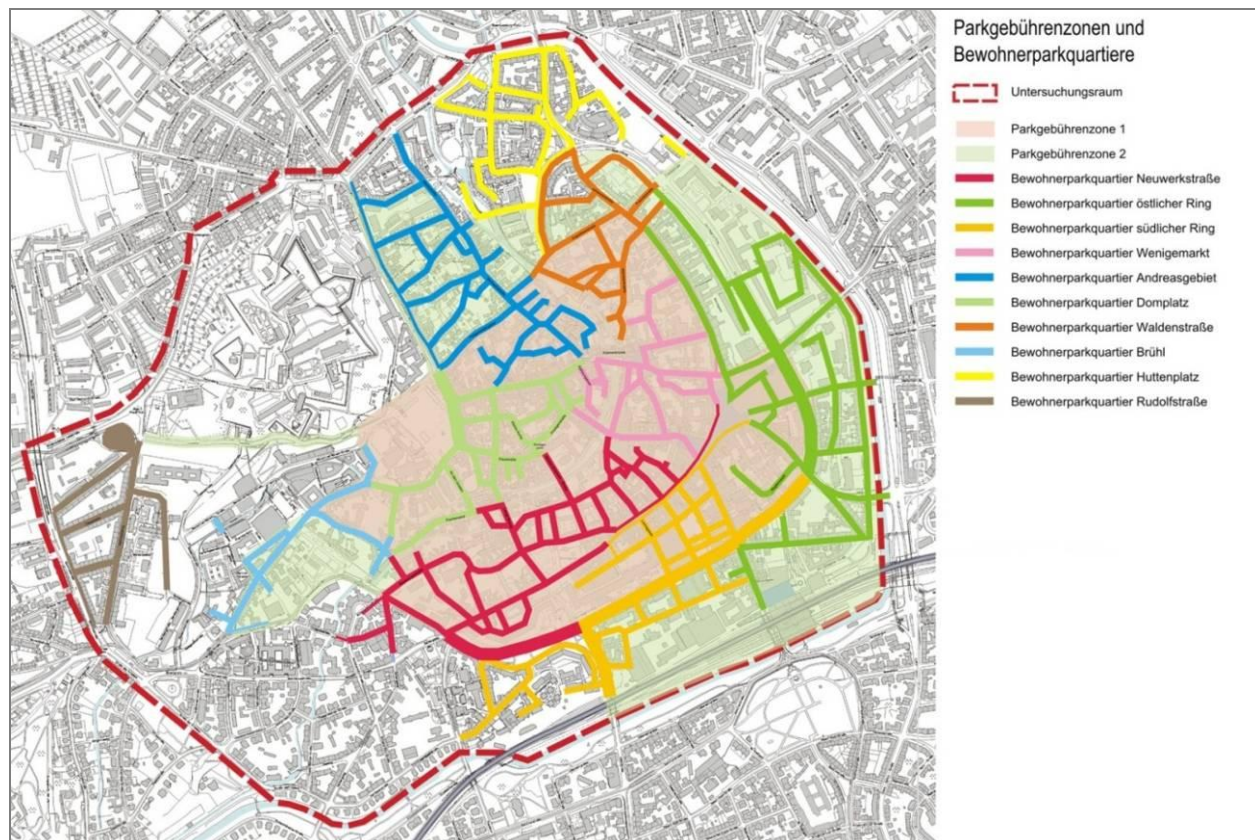


Bild 2-10: Parkgebührenzonen und Bewohnerparkquartiere in der Innenstadt

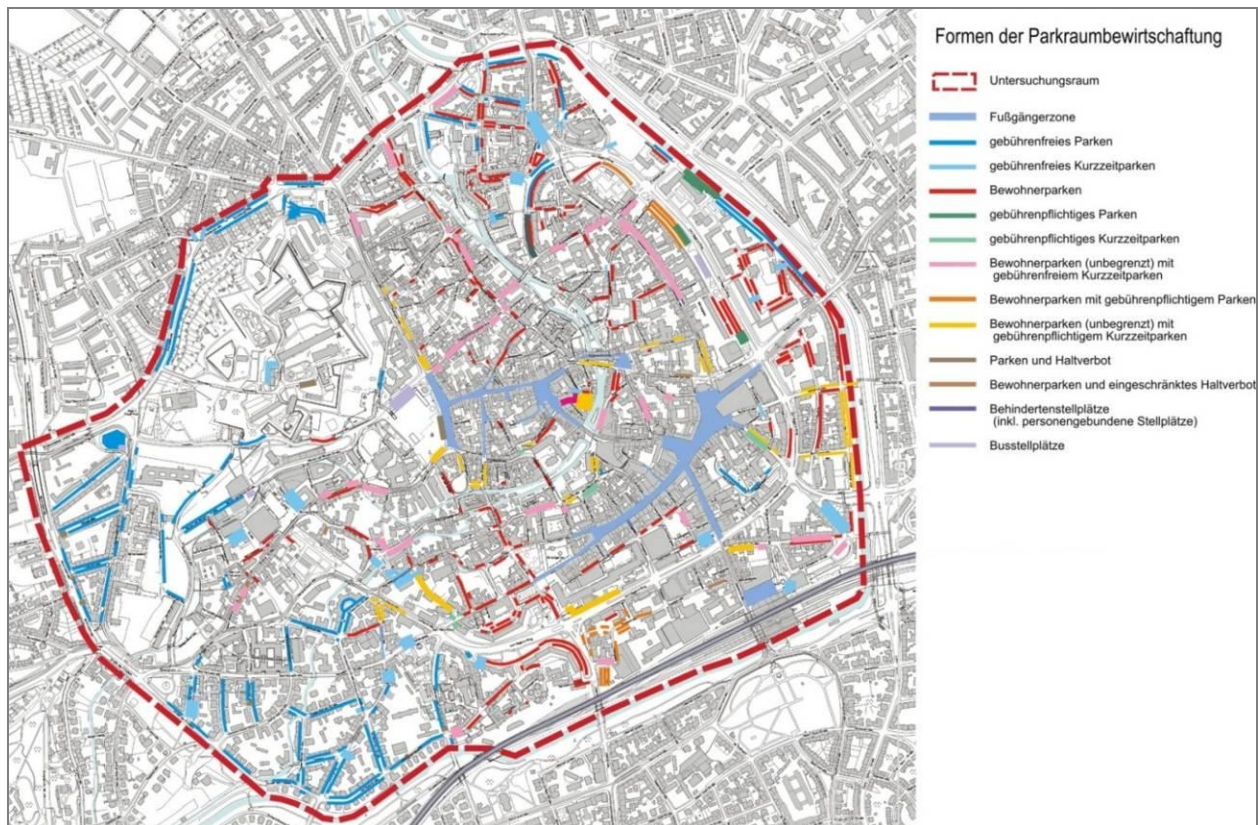


Bild 2-11: Formen der Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt

Der Anteil privater Stellplätze in der Innenstadt liegt mit knapp unter 50 % des Gesamtangebots (vgl. Tabelle 2-1) in vergleichbarer Größenordnung wie in vielen anderen Großstädten, schränkt damit jedoch die Möglichkeit einer Steuerung der Parkraumnachfrage und des Parksuchverkehrs innerhalb der Innenstadt ein.

Eine Ausweitung des Bewohnerparkens auf weitere Innenstadtquartiere (z.B. Brühler Vorstadt) ist geplant bzw. in Umsetzung.

Standorte und Einzugsbereiche der innerstädtischen Parkieranlagen (Parkhäuser, Tiefgaragen, Parkplätze) bieten im Grundsatz eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt (Bild 2-12).

Die an das Parkleitsystem angeschlossenen Parkieranlagen der Innenstadt⁵ (ohne Parkhaus Stadion) sind an normalen Werktagen mit rd. 70-80 % gut ausgelastet (Bild 2-13). Insgesamt unterschreiten an normalen Werktagen die freien Kapazitäten dennoch nur selten die 500-Stellplätze-Marke. Gleichzeitig weisen die einzelnen Anlagen eine unterschiedliche Auslastung im Tagesverlauf auf (Bild 2-14).

⁵ Acht Parkieranlagen in der Innenstadt mit insgesamt rund 2.680 Stellplätzen sind an das Parkleitsystem angeschlossen. (Quelle: www.stadtplan.erfurt.de)

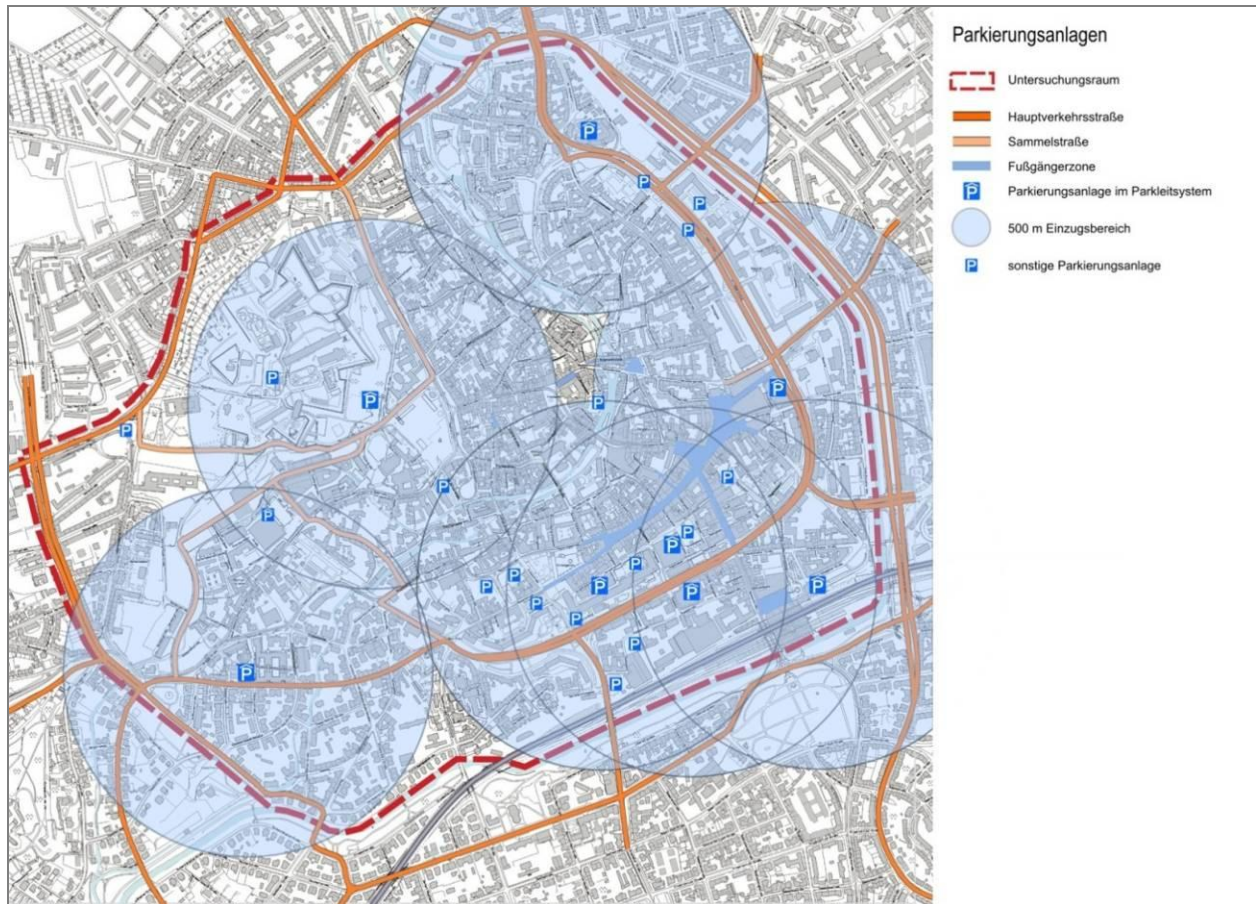


Bild 2-12: Standorte und fußläufige Einzugsbereiche der Parkierungsanlagen in der Innenstadt

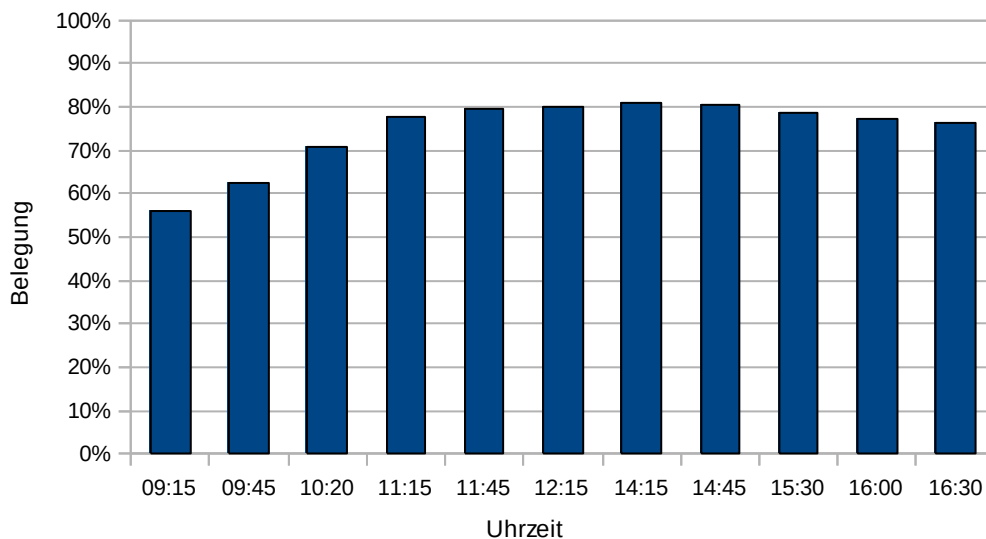


Bild 2-13: Belegung der an das Parkleitsystem angeschlossenen Parkierungsanlagen in der Innenstadt an einem Normalwerktag (Quelle: Eigene Auswertungen / Do 30.09.2010)

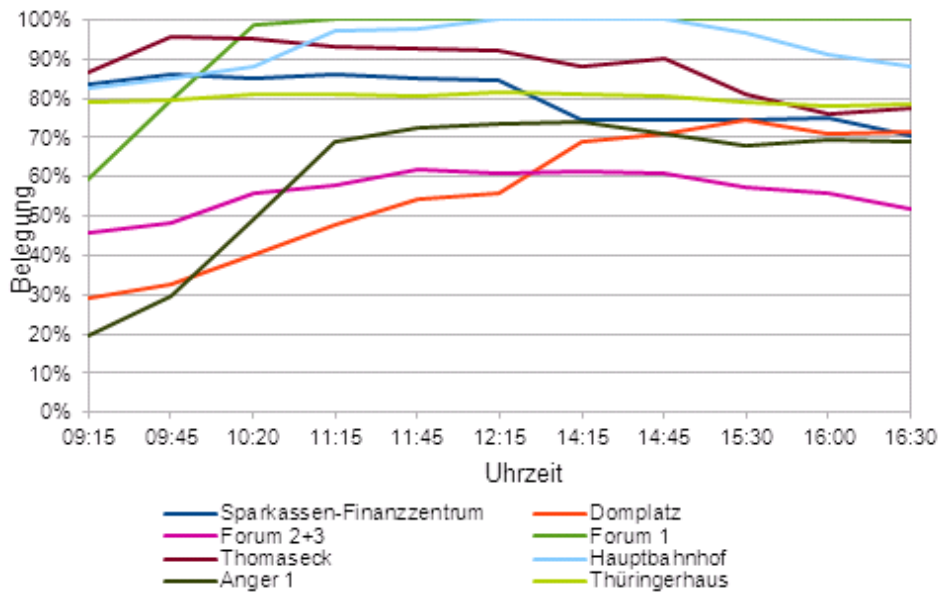


Bild 2-14: Auslastung einzelner Parkieranlagen in der Innenstadt am Normalwerktag
(Quelle: Eigene Auswertungen / Do 30.09.2010)

Wesentliche Aussagen zum Thema Parken aus der Beteiligung lassen sich in Stichworten wie folgt zusammenfassen:

- Qualitäten: Gute Parkmöglichkeiten in der Innenstadt
- Defizite: Fehlende Parkmöglichkeiten für (touristische) Besucher der Innenstadt; unzureichendes Parkangebot für Bewohner; zu viel Parksuchverkehr
- Risiken: Weitere Verringerung der Stellplätze für Bewohner durch Straßenumgestaltung und Schließung von Baulücken
- Chancen: Förderung des innerstädtischen Wohnens durch zusätzliche Bewohnerparkmöglichkeiten; Verlagerung der Nachfrage von Besuchern/Kunden an den Innenstadtrand (in Parkhäuser/Tiefgaragen)

2.9 Innerstädtischer Wirtschaftsverkehr

Die Praxis der Anlieferung bzw. Befahrung der zentralen Fußgängerzone zeichnet sich insbesondere dadurch aus, dass Lieferzeiten sofern vorgegeben in vielen Fällen offenbar nicht eingehalten werden, sondern Liefervorgänge über den ganzen Tag verteilt festzustellen sind und bei anwesenden Fahrzeugen mit Ausnahmegenehmigung teilweise lange Standzeiten zu registrieren sind, die über funktional notwendige Lieferzeiten deutlich hinausgehen. Dies belegen auch die Ergebnisse der Befragung (siehe weiter unten).

Insgesamt ist zu allen Tageszeiten ein nicht unerhebliches Kfz-Verkehrsaufkommen in der Fußgängerzone festzustellen, das die Qualität und den Komfort für Fußgänger und Aufenthalt wie teilweise auch für die Stadtbahn beeinträchtigt.

Liefervorgänge finden darüber hinaus z.B. in der Bahnhofstraße auch außerhalb von Ladezonen auf Gehwegen statt.

Nicht bei allen Nutzern von Ausnahmegenehmigungen handelt es sich um Wirtschaftsverkehr; dieser Anteil liegt vielmehr unter 50 %.

Das spezifische Erfurter Verkehrszellensystem reduziert und bündelt gleichzeitig die für den Liefer- und sonstigen Anliegerverkehr im Umfeld der zentralen Fußgängerzone verfügbaren Zufahrtsrouten (Bild 2-15).

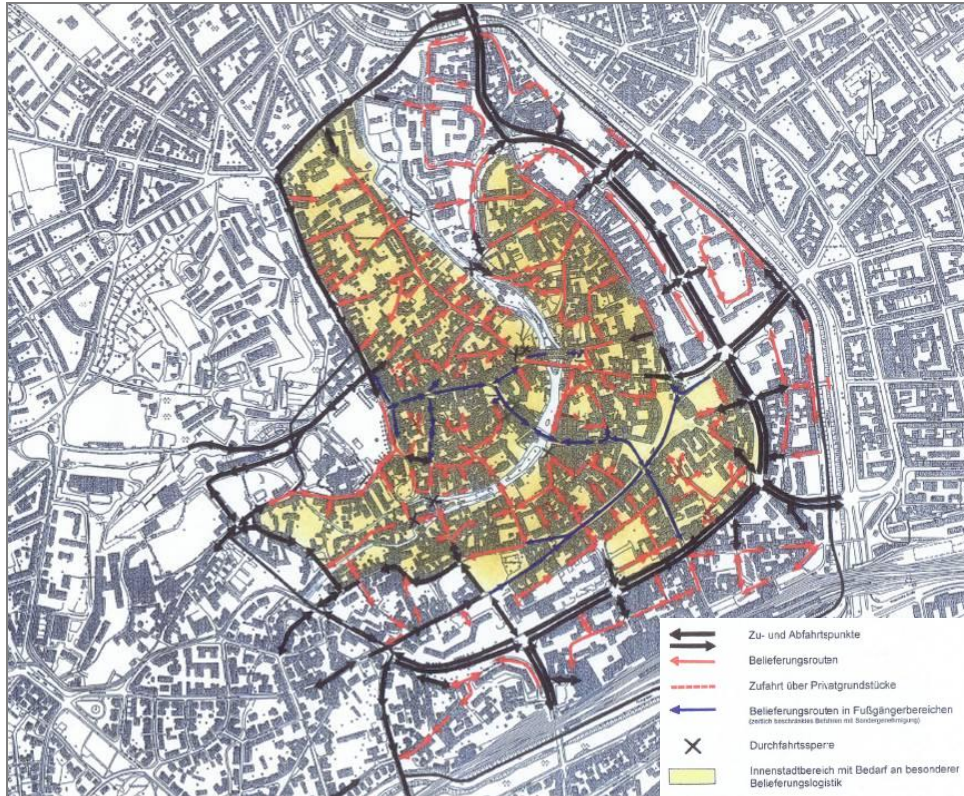


Bild 2-15: Derzeit verfügbare Lieferverkehrsrouten in der Innenstadt
(Quelle: Stadtverwaltung)

Im Folgenden werden wesentliche Erkenntnisse aus der Befragung zum Wirtschaftsverkehr in der Fußgängerzone vom Februar 2011 zusammenfassend dargestellt:

- **Lieferhäufigkeit**

Kleinbusse und Transporter erzeugen die meisten Lieferfahrten. Der Dienstleistungssektor erzeugt gleichzeitig in den Fahrzeugklassen Pkw/Kombi und Transporter mehr Lieferverkehr als der Einzelhandel. Diese Gewichtung kehrt sich im Lkw-bezogenen Lieferverkehr um: Hier ist der Einzelhandel maßgeblicher Verkehrserzeuger.

- **Lieferanten**

Mit dem Pkw anzuliefernde Waren werden von den Betrieben häufig selbst angeliefert. Bei den Transportern erzeugen die Kurierdienste den meisten Lieferverkehr, dicht gefolgt von Lieferanten. Die Belieferung durch Lkw erfolgt in der Hauptsache durch Speditionen (ca. 50%). Knapp 20% der Anlieferung mit großen Lkw erledigen die Betriebe selbst.

- **Lieferzeiten**

Lieferverkehr findet im gesamten Tagesverlauf statt. Eine Einschränkung der Lieferzeiten auf die Zeit vor 11 Uhr ist in der Tagesganglinie (Bild 2-16) nicht erkennbar.

- **Qualität für Fußgänger in der Fußgängerzone**

Der Fischmarkt weist nach Aussage der befragten Betriebe die höchste Qualität für Fußgänger in der Fußgängerzone auf. Die Bahnhofstraße erreicht Rang zwei, der Anger den dritten Rang, gefolgt von Schlösserstraße, Markt- und Neuwerkstraße.

Einschränkungen infolge von Liefer- und Ladeverkehr sind in der zu diesem Thema von den Befragten zurückgemeldeten Defizitliste meist weit oben angesiedelt. Wichtige Aspekte betreffen zudem am Anger die fehlende Begrünung, in der Schlösserstraße die Enge der Gehbereiche bzw. Seitenräume und in der Marktstraße das Kriterium Straßenbahn. Fischmarkt, Anger und Bahnhofstraße erhalten überwiegend Positivbewertungen.

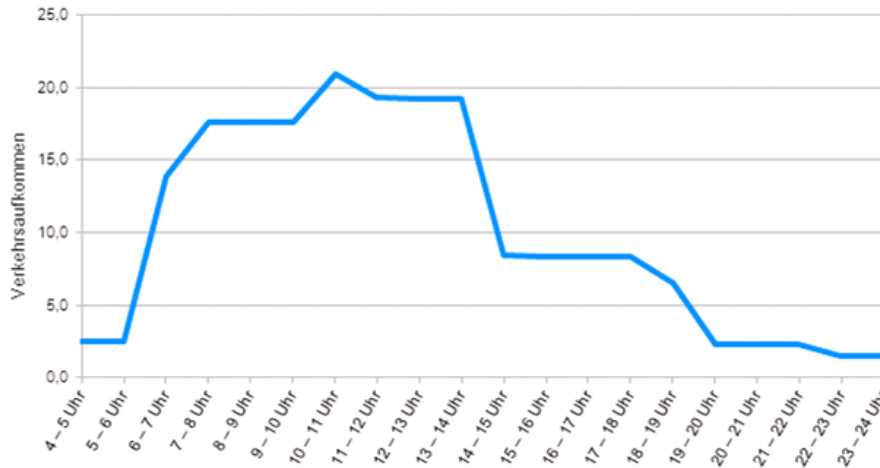


Bild 2-16: Tageszeitliche Verteilung des Lieferverkehrs in der zentralen Fußgängerzone

(Quelle: verkehrskonzept, Ergebnisse der Befragung zum Wirtschaftsverkehr, Berichtsfassung vom 16.05.2011)

- **Lieferbedingungen**

Lediglich ein Drittel der beteiligten Betriebe fühlen sich hinsichtlich der Lieferbedingungen eingeschränkt und nur die Hälfte davon ist mit dieser Einschränkung nicht zufrieden.

Einschränkungen werden in der Hauptsache bezogen auf derzeit geltende zeitliche Beschränkungen des Lieferverkehrs, die Vergabep Praxis für Ausnahmegenehmigungen sowie fehlende Haltmöglichkeiten in Geschäftsnähe aufgrund der gegebenen räumlichen Situation, aber auch weil z.B. Ladezonen zugeparkt sind.

- **Lieferservice für Kunden**

Nur rund ein Viertel der Betriebe bietet einen Lieferservice für ihre Kunden an, die meisten davon mit eigenen Fahrzeugen. Das Interesse an einer Bündelung des Services durch einen Gemeinschaftsservice scheint eher eingeschränkt, die Befürchtungen gehen in Richtung mangelnder Flexibilität, mangelnder zeitlicher Verfügbarkeit und Pünktlichkeit, nicht ausreichendem Komfort einer direkten Anlieferung bis vor die Tür und zu hoher Kosten.

2.10 Zusammenfassende Bewertung

Die Erfurter Innenstadt weist in städtebaulicher wie verkehrlicher Hinsicht – auch im Vergleich zu anderen deutschen Großstädten – eine herausragende Qualität auf. Das bereits in den 70er Jahren angelegte und seit Anfang der 90er (VEP 1994) konsequent weiterentwickelte Innenstadtverkehrskonzept sichert ein hohes Niveau im Hinblick auf die Erreichbarkeit der Innenstadt mit allen Verkehrsarten – mit ausgeprägten Qualitäten im ÖPNV (direkte Erreichbarkeit des Zentrums mit der Stadtbahn) wie auch im MIV (Parkraumangebot in Parkierungsanlagen am Innenstadtrand) – wie auch im Hinblick auf Stadtgestaltung, Aufenthaltsqualität und Verkehrsberuhigung. Zunehmend entwickelt wurde darüber hinaus die Wohnumfeldqualität in den innerstädtischen Quartieren rund um die zentrale Fußgängerzone.

Die gewählte Form der Verkehrserschließung innerhalb der Innenstadt mittels „Verkehrszellen“-Struktur und differenziertem Einsatz von Geschwindigkeitsbeschränkungen (Tempo 30-Zonen, Verkehrsberuhigte Bereiche, Fußgängerbereiche) hat sich diesbezüglich sehr bewährt.

Im zentralen Bereich der Innenstadt – der Fußgängerzone und den unmittelbar angrenzenden Straßen, Gassen und Plätzen – hat sich ein lebendiges „Miteinander“ der verschiedenen verkehrlichen und nicht-verkehrlichen Nutzungsarten entwickelt, das zwar keineswegs konfliktfrei funktioniert (funktionieren kann), gleichwohl vor dem Hintergrund der hier gegebenen Nutzungsdichte eine beachtliche Qualität für alle Nutzergruppen darstellt.

Viele aktuell in der Diskussion befindliche verkehrsbezogene Themen betreffen vor diesem Hintergrund Detailspekte und eher kleinräumige Problemstellungen.

Grundlegende Auffälligkeiten aus verkehrsplanerischer Sicht betreffen:

- die sehr kleinteilige und auch instrumentell zu differenziert erscheinende Struktur des Parkraumangebots und Bewirtschaftungskonzepts, die Parkraumsuchenden wenig Orientierung bietet und dadurch Parksuchverkehr fördert und bis in zentrale Bereiche hineinzieht,
- das deutlich wahrnehmbare Aufkommen im motorisierten Verkehr in der Fußgängerzone (einschließlich Verkehrsberuhigtem Bereich Schlösserstraße) zu allen Tageszeiten, das deren Nutzungsqualität im Hinblick auf Zufußgehen, Bummeln, Verweilen spürbar schmälert,
- die nur gering ausdifferenzierte Angebotsstruktur im Fahrradverkehr innerhalb der Innenstadt, was zu einem erhöhten Konfliktpotenzial zwischen Fußgängern und Radfahrern auf gemeinsam genutzten Verkehrsflächen führt.