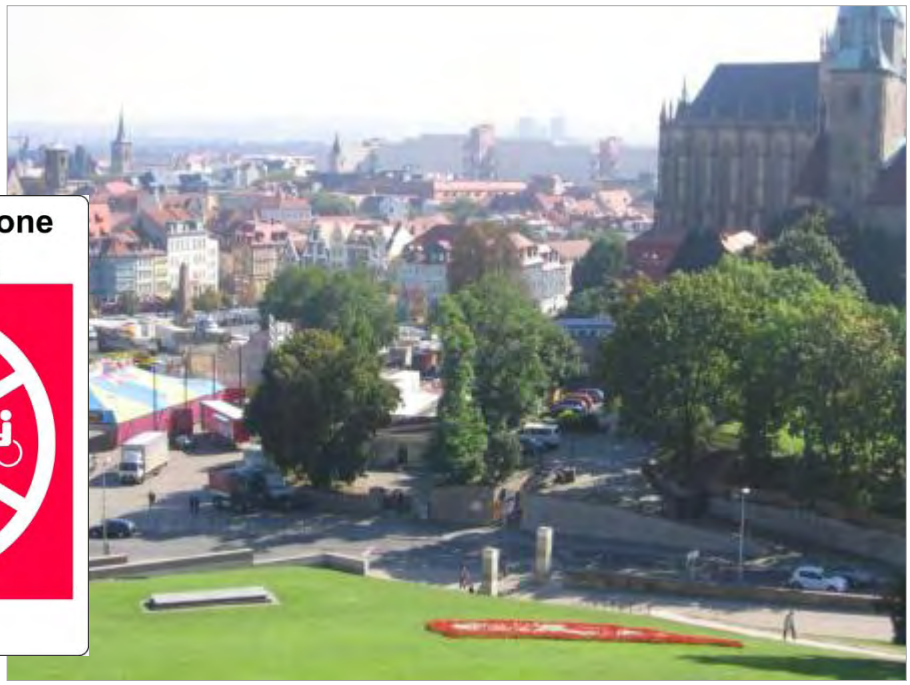


Verkehrsentwicklungsplan Erfurt

Teil Innenstadt (mit Wirtschaftsverkehr)

Gesamtkonzept

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 Ausgangssituation und Vorbemerkungen 5
3 Qualitätsziele und Strategien zur Innenstadtentwicklung 7
4 Integriertes Innenstadtverkehrskonzept 10
4.1 Kernidee „Begegnungszone Innenstadt" 10
4.2 MIV-Erschließung (Verkehrszellen) 14
4.2.1 Zielkonzept MIV/Verkehrszellen 14
4.2.2 Verkehrsplanerische Leitlinien 17
4.3 Parken 18
4.3.1 Zielkonzept Parken 18
4.3.2 Verkehrsplanerische Leitlinien 25
4.4 Wirtschaftsverkehr 26
4.4.1 Zielkonzept Wirtschaftsverkehr Innenstadt 26
4.4.2 Verkehrsplanerische Leitlinien 29
4.5 Radverkehr 29
4.5.1 Zielkonzept Radverkehr Innenstadt 29
4.5.2 Verkehrsplanerische Leitlinien 33
4.6 Fußgängerverkehr 34
4.6.1 Zielkonzept Fußgängerverkehr Innenstadt 34
4.6.2 Verkehrsplanerische Leitlinien 36
4.7 ÖPNV 37
4.7.1 Zielkonzept ÖPNV Innenstadt 37
4.7.2 Verkehrsplanerische Leitlinien 38
4.8 Verkehrsmarketing 38
4.8.1 Zielkonzept Verkehrsmarketing 38
4.8.2 Verkehrsplanerische Leitlinien 39
5 Umsetzungshinweise und Prioritätenreihung 40

Anhang: Konzeptpläne im DIN A 3-Format 46

Bearbeitung:

Prof. Dipl.-Ing. Karl Heinz Schäfer, plan.publik.
Dipl.-Ing. Msc. Simone Heidemann / Dipl.-Ing. Walter Braun, verkehrskonzept

Aachen/Köln im April 2012

© 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 Erfurter Rings, die Erweiterung des Stadtbahnnetzes und das Radverkehrskonzept. Die beiden ersten 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-Erhebung[1] 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, vielmehr sogar deutlich umgekehrt zu haben scheint. Die jahreszeitlich bereinigten Modal Split-Anteile der Verkehrsarten[2] belegen für Erfurt 2008 einen Rückgang des MIV-Anteils auf rund 40 %, einen Zuwachs beim Öffentlichen Personenverkehr mit Bus und Bahn (ÖPV) auf 24 % und beim Fußverkehr auf 28 %, während der Radverkehrsanteil bei 8 % blieb.

Über 60 % der täglichen Wege der Werktagbevölkerung (Einwohner und Einpendler) werden somit mit den Verkehrsarten des „Umweltverbundes" – Fußgängerverkehr, Radverkehr, ÖPNV – zurückgelegt.

Wesentliche strategische Zielstellungen des VEP sind somit auf die Gesamtstadt wie auf die Innenstadt bezogen 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, Teil: Innenstadt (mit Wirtschaftsverkehr)**, deren Ergebnisse im vorliegenden Bericht zusammenfassend dargelegt sind. Inhaltlich stellen sie ein „Integriertes Handlungskonzept Innenstadt" dar, das:

- die wesentlichen Problem- und Defizitformulierungen zur gegenwärtigen städtebaulichen und verkehrlichen Situation aus Sicht der relevanten Akteure und Betroffenen in der Innenstadt aufgreift,
- Qualitätsziele und Strategien für die künftige Innenstadtentwicklung in aktualisierter Fassung formuliert sowie
- Teilkonzepte, Maßnahmen und verkehrsplanerische Leitlinien zur gezielten Weiterentwicklung der Innenstadt im Sinne der formulierten Ziele und Anforderungen benennt und aufeinander abstimmt („integriert").

Der Bearbeitungsprozess erfolgte unter Einbindung eines projektbegleitenden Arbeitskreises, zu dem die relevanten Entscheider und Meinung bildenden Gruppierungen (Politik, Verbände, Interessengruppen etc.) eingeladen wurden, um ein hohes Maß an Einvernehmen zu erzielen. Der Arbeitskreis hat dreimal getagt.

Als Grundlage für die Konzeptentwicklung wurde eine Zwischenbilanz zum Stand der Innenstadtkonzeption und deren Umsetzung Ende 2010 erstellt. Ergänzend wurde zum Thema Wirtschaftsverkehr eine Befragung der in der Fußgängerzone[3] ansässigen Betriebe und Dienstleis-

[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. Seit 1994 findet das SrV auch in westdeutschen Großstädten Anwendung.

[2] Die Daten zum SrV 2003 wurden im 2. Quartal des Jahres, zum 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] „Fußgängerzone" ist kein straßenverkehrsrechtlich definierter Begriff. Im vorliegenden Bericht ist mit „Fußgängerzone" bzw. „zentrale Fußgängerzone" das vorhandene System von Fußgängerbereichen (StVO-Z. 242) unter Einschluss

© 2011
plan.publik. in Kooperation mit verkehrskonzept

ter durchgeführt, deren Ergebnisse ebenfalls in die Konzeption eingeflossen sind. Zwischenbilanz und Befragungsergebnisse liegen in separaten Berichten vor.

Wesentliche Aussagen der Zwischenbilanz wurden im Arbeitskreis gemeinsam mit in einer ersten Fassung vorgelegten Qualitätszielen und Strategien eingehend diskutiert. Die in Kap. 3 formulierten Qualitätsziele und Strategien stellen das Ergebnis dieses Prozesses dar. Sie bilden die Grundlage für die Konzepte und Maßnahmen zur Innenstadt.

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

des Verkehrsberuhigten Bereichs Schlösserstraße gemeint. Die Befragung betraf folgende Straßenzüge: Marktstraße, Fischmarkt, Schlösserstraße, Anger, Bahnhofstraße sowie Große Arche, Allerheiligenstraße und Neuwerkstraße.

© 2011
plan.publik. in Kooperation mit verkehrskonzept

2 Ausgangssituation und Vorbemerkungen

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 und zentrale Erreichbarkeit mit der Stadtbahn) und im MIV (Parkraumangebot in Parkierungsanlagen am Innenstadtrand) – wie auch im Hinblick auf Stadtgestaltung, Aufenthaltsqualität und Verkehrsberuhigung. Zunehmend entwickelt wurde und wird 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 ebenfalls 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 und aufgrund der vorhandenen Nutzungsvielfalt und -dichte auch nicht konfliktfrei funktionieren kann, gleichwohl gerade angesichts der hohen Nutzungsdichte eine beachtliche Qualität für alle Nutzergruppen darstellt.

Viele aktuell in der Diskussion befindliche verkehrsbezogene Themen betreffen vor diesem Hintergrund Detailaspekte, eher kleinräumige Problemstellungen sowie konzeptionelle „Schlussarbeiten".

Auffälligkeiten aus verkehrsplanerischer Sicht betreffen:

- die sehr kleinteilige und auch instrumentell zu differenziert erscheinende Struktur des Parkraumangebots und des Bewirtschaftungskonzepts im Straßenraum, 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, Erleben spürbar schmälert,
- die nur gering ausdifferenzierte Netzstruktur im Radverkehr innerhalb der Innenstadt (Routenbildung), was zu einem erhöhten Konfliktpotenzial zwischen Fußgängern und Radfahrern sowie zwischen Stadtbahn bzw. Bussen und Radfahrern auf gemeinsam genutzten Verkehrsflächen führt und für Radfahrer eine suboptimale Angebotsqualität bedeutet.

Gemeinsamer Tenor der am Prozess Beteiligten war und ist, dass die Fortschreibung des Innenstadtkonzeptes weiterhin in kleinen Schritten vollzogen werden soll und kein grundlegender Richtungswechsel erforderlich ist. Im Rahmen der Gesamtkonzeption zur Weiterentwicklung der Innenstadt werden daher in Bezug auf wesentliche Aspekte und Maßnahmenbereiche zwei Horizonte formuliert:

(1) **Zielkonzept** als Endstufe des Innenstadtverkehrskonzeptes mit einem Zeithorizont von ca. 10-15 Jahren und

(2) **Umsetzungsstufe 1** zum Einstieg in die Fortschreibung mit kurz- bis mittelfristigen Maßnahmen.

Die Umsetzungsstufe 1 betrifft alle Maßnahmen mit unmittelbarem Bezug zur Realisierung der „Begegnungszone Innenstadt" (siehe Kap. 4.1) und wird in Kap. 5 (Umsetzungshinweise und Prioritätenreihung) tabellarisch dargestellt. Hierzu zählen auch notwendige planerische Maßnahmen, Überprüfungen, Konkretisierungen und Abstimmungen.

© 2011
plan.publik. in Kooperation mit verkehrskonzept

Grundsätzlich liegen Entwicklungspotenziale aus stadt- und verkehrsplanerischer Sicht darin, die vorhandenen Konzeptstrukturen noch konsequenter weiterzuentwickeln und herauszuarbeiten, um den verschiedenen Nutzergruppen klare „Botschaften" im Hinblick auf Handlungs- und Verhaltensanleitungen zu geben, was die gemeinsame Nutzung des Verkehrsraums betrifft. Dadurch soll und kann gleichzeitig die Erreichbarkeit der einzelnen Adressen innerhalb der Innenstadt für den notwendigen Verkehr weiter verbessert bzw. hinreichend gesichert werden.

Wesentliche Qualitätsbausteine des entwickelten integrierten Innenstadtverkehrskonzeptes sind zusammenfassend:

- ein attraktives, weit über die Stadtgrenzen hinaus wirkendes Zentrum, das auch aus den umliegenden Quartieren zu Fuß bequem, sicher und möglichst barrierefrei erreichbar ist,
- ein in sich zusammenhängendes, vernetztes System von Straßen, Gassen, Wegen, Plätzen mit der Fußgängerzone als „Herzstück", in dem Fußgänger (Kunden, Besucher, Touristen etc.) sich weitestgehend unbehelligt vom motorisierten Verkehr bewegen und aufhalten können,
- eine hohe Erreichbarkeitsqualität der Innenstadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln, insbesondere mit guter, direkter Anbindung aller Stadtbereiche an die Innenstadt mit der Stadtbahn und einer komfortablen Anbindung des ICE-Bahnhofs an Altstadt und zentrale Fußgängerzone mit der Stadtbahn wie auch zu Fuß,
- eine gute Erreichbarkeit und Durchquerbarkeit der Innenstadt für den Radverkehr, insbesondere durch Erhöhung der Durchlässigkeit des innerstädtischen Straßennetzes und Schaffung eines Angebots an komfortabel befahrbaren Vorzugsrouten abseits der zentralen Fußgängerbereiche,
- eine konsequente Weiterentwicklung der flächenhaften Verkehrsberuhigung der Innenstadt zur Verhinderung von Durchgangsverkehr, zur Sicherung einer hohen Aufenthaltsqualität (insbesondere im Bereich der Altstadt und der zentralen Fußgängerbereiche) wie auch zur Sicherung eines hohen Wohnwertes in den Quartieren der Innenstadt rund um die zentralen Fußgänger- und Aufenthaltsbereiche,
- eine gute Erreichbarkeit von Zieladressen innerhalb der Innenstadt für den notwendigen Wirtschaftsverkehr, insbesondere im Hinblick auf Liefer- und Versorgungsfahrten im direkten Einzugsbereich der zentralen Fußgängerzone, allerdings bei gleichzeitiger Minimierung der Auswirkungen auf Zufußgehen, Aufenthalt und Wohnen,
- die weitgehende Minimierung von Parksuchverkehr in den Straßen und Gassen innerhalb der Innenstadt durch konsequente Weiterentwicklung der bestehenden Parkraumbewirtschaftung mit Vorrang für Bewohnerparken, Aufhebung des gebührenfreien und zeitlich unbeschränkten öffentlichen Parkangebots, weitgehendem Abbau des Kurzzeitparkangebots im Straßenraum sowie Befriedigung der Parkraumnachfrage von anderen Nutzergruppen am Rand der Innenstadt, ergänzt um ein zielführendes, modernen technischen Standards entsprechendes Parkinformations- und Parkleitsystem.

Die entwickelten Zielkonzepte zu den verschiedenen Handlungsfeldern innerhalb des integrierten Innenstadtverkehrskonzeptes erfordern eine weitere Durcharbeitung im Rahmen von konkretisierenden Planungen. Teilweise werden weitergehende Untersuchungen benannt, die erforderlich sind, um die Umsetzbarkeit vorgeschlagener Konzeptansätze zu klären und die gegebenen Möglichkeiten einer − möglichst nah an den skizzierten Konzepten orientierten − Übersetzung in den Straßenraum sowie in das individuelle Zielwahl-, Mobilitäts- und Verkehrsverhalten zu sichern.

In Ergänzung zu den formulierten Qualitätszielen (Kap. 3) wie auch zur Unterstützung von Konzept- und Maßnahmenkonkretisierungen wurden zu den einzelnen Handlungsfeldern verkehrsplanerische Leitlinien formuliert. Ein wesentliches Ziel dieser Leitlinien besteht darin, dass im Zuge von Konzeptkonkretisierungen wie auch von Einzelplanungen viele Aspekte nicht immer wieder von Neuem diskutiert werden müssen, sondern mit den Leitlinien entsprechende Vorgaben und Standards bereits beschlossen wurden, auf die in Zukunft bei einzelnen Planungsvorhaben zurückgegriffen und bei Bedarf verwiesen werden kann.

© 2011

3 Qualitätsziele und Strategien zur Innenstadtentwicklung

Als wesentliche innenstadtbezogene Ziele und strategische Aussagen wurden im gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsplan von 1994 benannt:

- Erhalt und Schutz der historischen Innenstadtbereiche,
- Stärkung der Funktion des Stadtzentrums als Handels- und Dienstleistungsstandort,
- Priorität des ÖPNV bei der Erschließung der Innenstadt,
- Flächenhafte Priorität des Fußgängerverkehrs in der Innenstadt,
- Flächenhafte Erreichbarkeit der Innenstadt für den Radverkehr,
- Ausreichende Abstellmöglichkeiten an den Zielen des Radverkehrs (Innenstadt, ÖPNV-Haltestellen),
- Flächenhafte Verkehrsberuhigung der Innenstadt,
- Minimierung des Parksuchverkehrs, insbesondere in der Innenstadt,
- Freihalten der Straßenräume in der historischen Innenstadt vom ruhenden Kraftfahrzeugverkehr.

Darüber hinaus wurden 1994 einige übergreifende bzw. gesamtstädtische Ziele formuliert, die im Hinblick auf die Fortschreibung des Verkehrskonzeptes für die Innenstadt ebenfalls bedeutsam erscheinen:

- Verlagerung des Zielverkehrs vom Kraftfahrzeugverkehr auf den ÖPNV,
- Kurze Wege im Fußgänger- und Radverkehr,
- Überquerbarkeit von Hauptverkehrsstraßen, Straßenbahn- und Eisenbahntrassen für Fußgänger und Radfahrer,
- Sichere, stadt- und nutzungsverträgliche Abwicklung des ortsbezogenen Personen- und Güterverkehrs,
- Funktional und gestalterisch nachvollziehbare Abgrenzung von Quartieren mit Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen im Sinne einer flächenhaften Verkehrsberuhigung,
- Organisation des Verkehrs mit dem Ziel eines stetigen, aber geschwindigkeitsgedämpften Verkehrsflusses,
- Priorität der Anwohner und Kunden in Stellplatzkonzepten und Stellplatzbewirtschaftungskonzepten sowie
- Parkraumkonzeption als Steuerungsinstrument.

Der intensive Diskussionsprozess hat verdeutlicht, dass die genannten Ziele von den Beteiligten als geeignete Basis zur Aktualisierung der innenstadtbezogenen Ziele und Strategien betrachtet wurden. Gleichwohl erfolgte im Rahmen des vorliegenden Konzeptes, den Ergebnissen der Prozessdiskussionen und Abstimmungen entsprechend, eine Ergänzung, Aktualisierung sowie im Einzelfall leicht veränderte Gewichtung von Zielen und strategischen Aussagen.

Folgende Qualitätsziel- und Strategieaussagen sollen künftig für die Entwicklung der Innenstadt gelten:

<u>(1) Innenstadterreichbarkeit</u>

- Die Priorität des ÖPNV, insbesondere der Stadtbahn bei der Erschließung der Innenstadt beibehalten, langfristig sichern und hinsichtlich der Auswirkungen auf den innenstadtbezogenen Modalsplit (Verkehrsmittelwahl) weiter steigern
- Park+Ride-Angebot an ausgewählten Stadtbahnhaltestellen erhalten und ausbauen
- Die Überquerbarkeit von Zentrumsring (Juri-Gagarin-Ring) und Stadtring und damit die Erreichbarkeit der Innenstadt im Radverkehr und Fußgängerverkehr aus den angrenzenden Quartieren weiter verbessern

<u>(2) Städtebauliche Struktur und Qualitäten der Innenstadt</u>

- Die historischen Innenstadtbereiche weiterhin erhalten und schützen
- Die oberzentrale Funktion und Bedeutung der Innenstadt als Zentrum für Handel, Dienstleistungen, Kultur und Tourismus weiterhin stärken

© 2011

- Die zentrumsrelevante Infrastruktur (Handel, Kultur, Gastronomie, Freizeit, Verwaltung etc.) auf ein innerstädtisches Netz von fußgängerfreundlichen, städtebaulich attraktiv gestalteten Straßen, Gassen und Plätzen konzentrieren
- Weitere konkurrierende Handelsansiedlungen an innenstadtfernen Standorten verhindern
- Die Einwohnerzahl stabilisieren und erhöhen durch Schaffung von attraktivem Wohnraum (in erster Linie durch Sanierung des Gebäudebestandes) und Verbesserung des Wohnumfeldes (mit Stärkung der Aufenthaltsqualität und Begrünung sowie Sicherung des notwendigen Parkraumangebots für Bewohner und Besucher/Kunden)

(3) Fußgängerverkehr und Aufenthalt

- Den Fußgängerverkehr in der Innenstadt flächenhaft priorisieren
- Die vorhandenen Fußgängerbereiche beibehalten sowie sinnvoll ergänzen zu einem in sich geschlossenen, räumlich zusammenhängenden und vernetzten zentralen fußgängerfreundlichen Gebiet.
- Die Vielzahl unterschiedlicher straßenverkehrsrechtlicher Regelungen zugunsten Fußgängerverkehr und Verkehrsberuhigung (Fußgängerbereich, Verkehrsberuhigter Bereich, Tempo 20-Zone/Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, Tempo 30-Zone) vereinheitlichen und zu einem in sich schlüssigen räumlichen Gesamtkonzept weiterentwickeln
- Die Bedingungen für den Fußgängerverkehr und die Aufenthaltsqualität durch Aus- und Umgestaltung der Straßenräume mit fußgängerfreundlichen, barrierefreien Oberflächen konsequent weiter verbessern
- Gute fußläufige Verbindungen zwischen den Parkhäusern am Zentrumsrand und den zentralen Fußgängerbereichen schaffen
- Die fußläufige Anbindung der Innenstadt an die angrenzenden Quartiere mit niveaugleichen, im Normalfall lichtsignalgesicherten Übergängen für Fußgänger über die Hauptverkehrsstraßen verbessern
- Alle wichtigen Zieladressen für Fußgänger, d.h. auch die Parkierungsanlagen am Zentrumsrand, in das vorhandene Fußgängerleitsystem einbinden

(4) Radverkehr

- Flächenhafte Erreichbarkeit der Innenstadt mit durchgehenden, zügig befahrbaren Radverkehrsrouten schaffen, unter Berücksichtigung eines verträglichen Miteinanders der verschiedenen Verkehrsarten im zentralen Bereich der Innenstadt
- Die Vorzugsrouten des Radverkehrs in der Innenstadt in Abstimmung mit den Belangen der Stadtgestaltung durch ebene Oberflächen komfortabler und sicherer gestalten, um dadurch deren vorrangige Nutzung durch Radfahrer zu fördern und eine gut erkennbare Führung des Radverkehrs zu erreichen
- Die Sicherheit und Befahrbarkeit sowie die Überquerbarkeit der Hauptverkehrsstraßen, insbesondere des Innenstadtrings, für Radfahrer verbessern
- Das Programm zur Errichtung von Fahrradabstellanlagen an wichtigen Standorten innerhalb der Innenstadt konsequent fortsetzen
- Das Klima unter den einzelnen Verkehrsarten durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit verbessern

(5) Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

- Niederflurhaltestellen in der Innenstadt weiter ausbauen
- Möglichkeiten zum weiteren Ausbau des Stadtbahnnetzes zur Stärkung des „Umweltverbundes" prüfen und planerisch sichern

© 2011
plan.publik. in Kooperation mit verkehrskonzept

(6) Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- Die Verkehrsberuhigung der Innenstadt konsequent fortführen und unter Beibehaltung des spezifischen Verkehrszellensystems zu einem nachvollziehbaren Gesamtkonzept weiterentwickeln
- Den Wirtschafts-, Liefer- und Versorgungsverkehr mit Kraftfahrzeugen im Bereich der zentralen Fußgängerzone durch bauliche, erschließungstechnische, organisatorische und logistische Maßnahmen auf einen für die gewünschten Nutzungen notwendigen Umfang reduzieren sowie den verbleibenden Kfz-Verkehr ordnen und verträglicher gestalten

(7) Parken

- Den Parksuchverkehr im Sinne einer Weiterentwicklung der Verkehrsberuhigung durch Vereinheitlichung und „Arrondierung" der vorhandenen Bewirtschaftungsformen weiter reduzieren
- Die Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt als zentrales Steuerungsinstrument zur Entlastung der Straßen, Gassen und Plätze von Parksuchverkehr und Parkraumnachfrage auf die gesamte Innenstadt ausdehnen und an die Anforderungen einer anspruchsvollen städtebaulichen Gestaltung anpassen
- Das vorhandene Parkraumangebot in Parkhäusern und Tiefgaragen unter Beachtung der vorhandenen Nachfrage gezielt ergänzen mit dem Ziel, den öffentlichen Straßenraum insbesondere in städtebaulich sensiblen Bereichen der Innenstadt stärker vom ruhenden Verkehr zu entlasten
- Die Attraktivität der Parkhäuser weiter verbessern
- Alle Parkhäuser in das Parkleitsystem einbeziehen
- Dauerparker auf den ÖPNV und das vorhandene Park+Ride-Angebot verlagern
- Eine Verlagerung der Nachfrage von Dauerparkern in an die Innenstadt angrenzende Quartiere durch geeignete Maßnahmen unterbinden
- Das Bewohnerparken unter Anwendung des Mischungsprinzips oder des Trennungsprinzips zur Sicherung und Stärkung der Innenstadt als Wohnstandort zeitlich und räumlich ausweiten
- Die Errichtung von Quartiersgaragen für Bewohner unterstützen und soweit möglich durch öffentliche Ko-Finanzierung fördern

© 2011

4 Integriertes Innenstadtverkehrskonzept

4.1 Kernidee „Begegnungszone Innenstadt"

Mit dem Begriff „Begegnungszone Innenstadt" soll zum Ausdruck gebracht und festgelegt werden, dass ein klar definiertes, zentrales Gebiet innerhalb der Erfurter Innenstadt mit Altstadt, Fußgängerzone und deren hochwertigem städtebaulichem Umfeld (unter Einbeziehung bedeutsamer Plätze, Aufenthaltsbereiche sowie kulturell, historisch und touristisch bedeutsamer Adressen) folgenden besonderen verkehrlichen Charakter erhalten soll:

- Vorrang für Zufußgehen und Aufenthalt in einem vernetzten System von Fußgängerzone und angrenzenden verkehrsberuhigten Straßen, Plätzen, Gassen, Wegen, Stegen,
- Besonderer Schutz für das innerstädtische Wohnen,
- Beibehalten der MIV-Erreichbarkeit bei gleichzeitig weitgehender Verkehrsberuhigung bzw. Autofreiheit, insbesondere zur Vermeidung von Parksuchverkehr, Durchgangsverkehr und anderen für den Standort nicht unbedingt notwendigen Autofahrten,
- Festsetzen und Durchsetzen von Fahrgeschwindigkeiten, die an die Priorisierung von Zufußgehen und Aufenthalt angepasst sind,
- Sichern der guten Erreichbarkeit und Durchfahrbarkeit im ÖPNV (Stadtbahn) bei geringem, an die Sicherheit und das Wohlbefinden von Fußgängern angepasstem Geschwindigkeitsniveau von maximal 20 km/h innerhalb der Fußgängerzone,
- Zulassen des Radverkehrs in Teilen der Fußgängerzone (Ausnahmen siehe unter 2.7) sowie im übrigen Gebiet der „Begegnungszone" entgegen Einbahnstraßen[4] bei gleichzeitigem Angebot von höherwertigen Routen für den Fahrrad-Transitverkehr, auf denen gleichwohl wegen der Enge und vielfältigen Nutzungen der Straßenräume auf ein gemeinsames Miteinander geachtet werden muss.
- Beschränken des öffentlichen Parkraumangebots auf Bewohnerparken, Liefer-und Ladevorgänge unter Beibehaltung der Erreichbarkeit von öffentlichen Parkierungsanlagen und privaten Grundstücken (v. a. Bewohnerstellplätze/-tiefgaragen) und unter Berücksichtigung der besonderen Anforderungen von mobilitätsbeeinträchtigten Verkehrsteilnehmern (Behindertenparkstände bzw. oranger Ausweis zur Berechtigung der Mitnutzung von Bewohnerstellplätzen),
- Einheitliche Zeitfenster für die Anlieferung in der Fußgängerzone einschließlich Schlösserstraße (Verkehrsberuhigter Bereich).

Straßenverkehrsrechtlich ist der Begriff „Begegnungszone" in Deutschland nicht verankert. Die „Begegnungszone Innenstadt" soll vielmehr ein spezifisches Erfurter Markenzeichen werden, mit dem die vorgesehenen, oben dargestellten verkehrlichen und städtebaulichen Charakteristika in die Öffentlichkeit vermittelt und einprägsam kommuniziert werden können (Bild 4-1).

Bild 4-1: Begegnungszone Erfurt – Vorschlag für ein Logo, gleichzeitig Beschilderung der Eingangsstellen/Zufahrten ins Gebiet

Wünschenswert erscheint ergänzend zu den oben beschriebenen Charakteristika die Einführung einer

[4] Vergleiche hierzu die Erläuterungen zum Zielkonzept Radverkehr (Kap. 4.5).

© 2011
plan.publik. in Kooperation mit verkehrskonzept

kostenfreien ÖPNV-Nutzung auf Kurzstrecken zwischen den Haltestellen innerhalb der Begegnungszone für Nutzer der Parkierungsanlagen der Innenstadt (Parkticket gleich Fahrschein für Fahrten innerhalb der „Begegnungszone"), auch als Ausgleich für die weggefallenen Parkmöglichkeiten im Straßenraum. Dies sollte im Rahmen der Fortschreibung des Parkraumkonzeptes (siehe Zielkonzept Parken) konkretisiert werden.

Verkehrsverhaltensbezogen soll die „Begegnungszone" für ein partnerschaftliches, weitgehend gleichberechtigtes Miteinander aller Straßenraumnutzer stehen, wobei als Grundregel „Fußverkehr und Aufenthalt gehen vor Fahrverkehr" gelten und akzeptiert werden soll. Das bedeutet, dass innerhalb des definierten Gebiets zwar keine Beschränkung der MIV-Erreichbarkeit durch notwendige Autofahrten gegeben ist, andererseits jedoch nicht erwünschter und für den Standort nicht notwendiger Autoverkehr möglichst früh abgefangen (Parkraumangebot) bzw. verhindert oder abgelenkt (Verkehrslenkung) wird.

Der räumliche Zuschnitt der „Begegnungszone Innenstadt" (Bild 4-2) ist so gewählt, dass eine in sich geschlossene Zone[5] mit klaren Einfahrten (vgl. Kap. 4.2 und Bild 4-6) entsteht, von wo aus die einheitlichen Regelungen bzw. Verhaltenscodizes der „Begegnungszone Innenstadt" gelten sollen und wo sie z.B. auch durch entsprechende Informationstafeln im Straßenraum (vgl. Bild 4-1) sowie andere ergänzende Medien (Internet, Flyer für Touristen/Besucher etc.) bekannt und nachvollziehbar gemacht werden. Fahrzeugführer haben somit an dieser Stelle jeweils die bewusste Wahl, in die Zone einzufahren oder ihre Fahrt auf umgebenden Straßen außerhalb der Begegnungszone fortzusetzen.

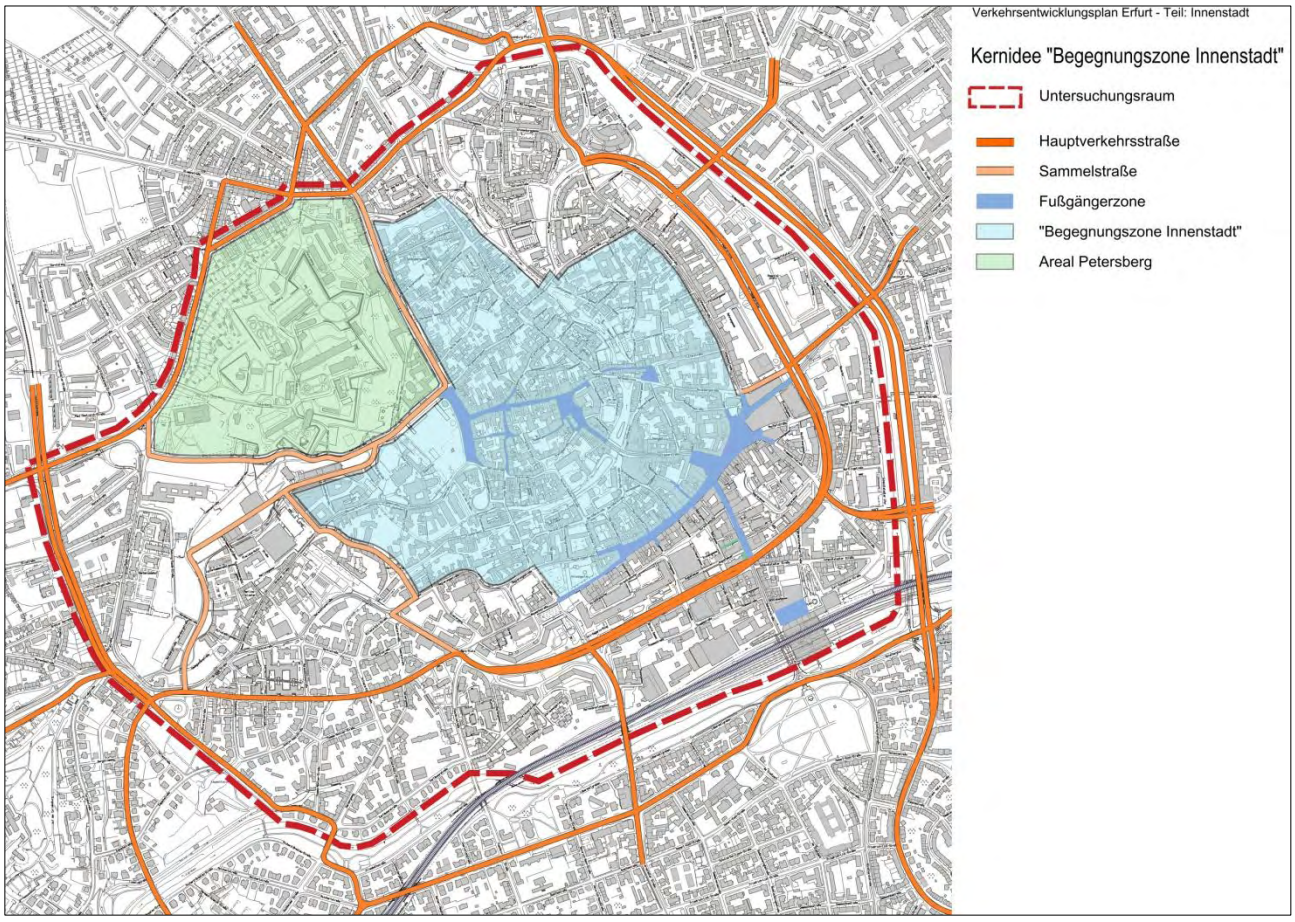


Bild 4-2: Räumlicher Zuschnitt der „Begegnungszone Innenstadt"

[5] Erläuterung: So ist die Moritzstraße südlich der Großen Ackerhofgasse bereits Bestandteil der „Begegnungszone Innenstadt", da Glockengasse, Webergasse, Marbacher Gasse, Weiße Gasse und Pergamentergasse aufgrund ihrer Straßenraumgestalt und Struktur auf jeden Fall Bestandteil der „Begegnungszone Innenstadt" sein sollen.

© 2011
plan.publik. in Kooperation mit verkehrskonzept

Das touristisch und stadthistorisch bedeutsame Areal des Petersbergs (vgl. grüne Fläche in Bild 4-2) ist aufgrund seines besonderen Charakters nicht als Teil der Begegnungszone zu betrachten, steht jedoch in einem engen Bezug dazu – auch hier stehen Fußgängerverkehr und Aufenthalt im Vordergrund. Ein direkter Übergang zwischen dem Areal des Petersbergs und der Begegnungszone Innenstadt ist am Domplatz gegeben.

Räumlich umfasst das Gebiet der Begegnungszone näherungsweise einen Radius von 500 m (ca. 8 Minuten zu Fuß) um Rathaus und Fischmarkt und schließt damit die Altstadt, die zentrale Fußgängerzone sowie angrenzende Quartiere mit zum Teil überregional bedeutsamen Zieladressen ein (Bild 4-3). Der Theaterplatz als peripherster Bereich liegt rund 750 m und damit etwa 12 Minuten zu Fuß vom Fischmarkt entfernt.

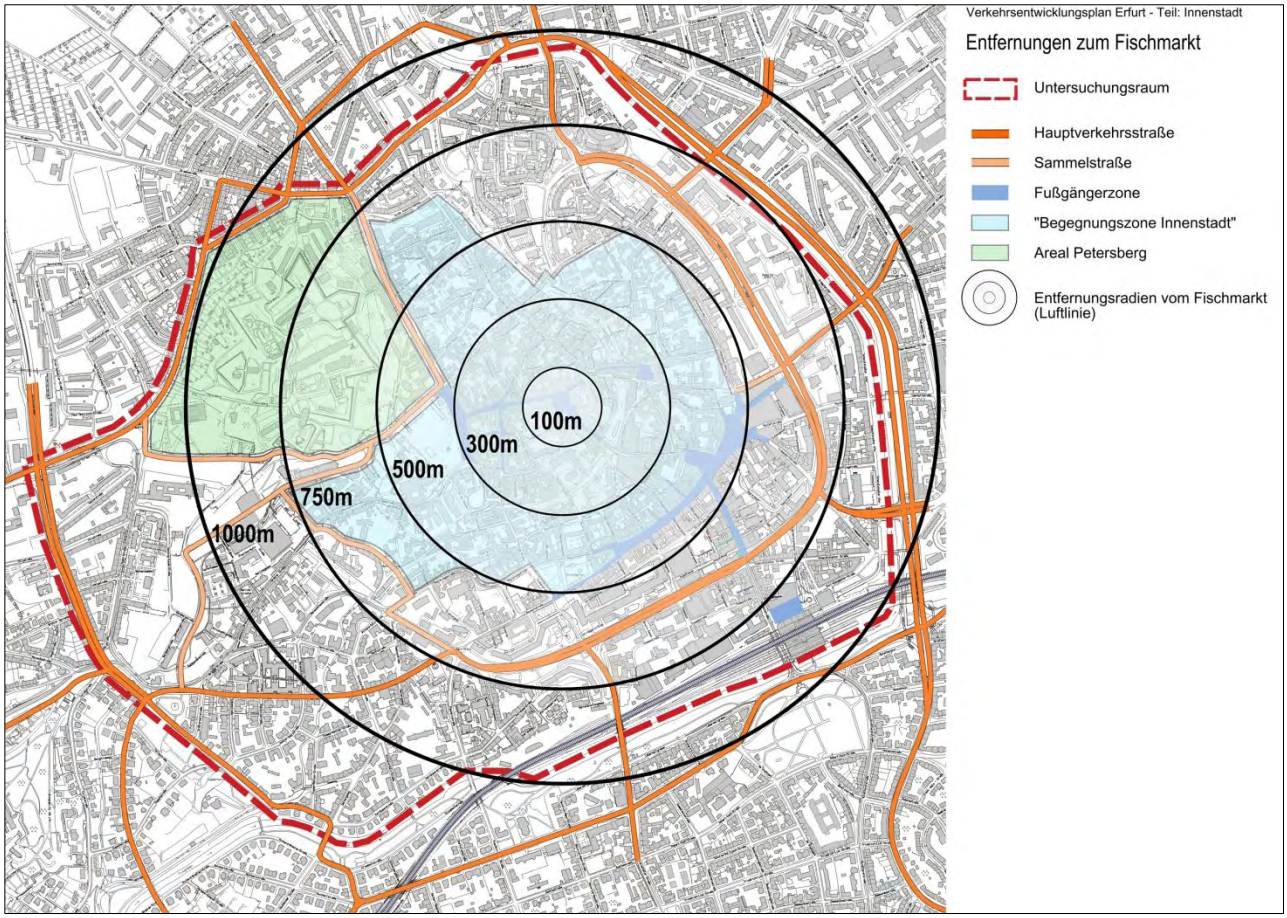


Bild 4-3: Räumliche Ausdehnung der Erfurter Innenstadt vom Fischmarkt aus betrachtet (Luftlinie)

Straßenverkehrsrechtlich soll die „Begegnungszone Innenstadt" mit Fußgängerbereich (StVO-Zeichen 242) oder Verkehrsberuhigtem Bereich (StVO-Zeichen 325) nur noch zwei unterschiedliche Regelungen umfassen. Durch diesen konzeptionellen Grundansatz ergibt sich eine funktional einfache und für alle Verkehrsteilnehmer bzw. Straßenraumnutzer gut nachvollziehbare straßenverkehrsrechtliche Grundstruktur „von innen nach außen": im Zentrum („innen") die Fußgängerbereiche, umgeben und miteinander vernetzt durch Verkehrsberuhigte Bereiche („außen").

Langfristig soll auf Grundlage dieses Grundansatzes in den Straßen und Gassen der Begegnungszone die wünschenswerte „Einheit von Bau und Betrieb" (bauliche Gestaltung nach dem Mischungsprinzip[6]) angestrebt werden. Dem gegebenen Standard innerhalb der Innenstadt entsprechend sind dabei stadtgestalterische und stadthistorische bzw. denkmalschützerische

[6] Vgl. FGSV (Hrsg.), Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt, Ausgabe 2006. Grundsätzlich kommt nach diesem Regelwerk eine höhengleiche Ausbildung des gesamten Straßenraums nach dem Mischungsprinzip bei Verkehrsstärken unter 400 Kfz/h und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h oder weniger in Frage.

© 2011

Aspekte der Straßenraumgestaltung angemessen zu berücksichtigen. Aus diesem Grund sind heute bereits eine Reihe von Straßen in der Innenstadt (siehe Bild 4-4) – prominentestes Beispiel ist die Rathausbrücke – als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen, ohne die historisch überkommene bauliche Trennung von Fahrbahn und Seitenraum durch Borde aufzuheben. In Fortführung dieser Praxis kann die Anordnung als „Verkehrsberuhigter Bereich" ohne größere straßenräumliche Umgestaltungen – lediglich die Einfahrtsituationen sollten deutlich gekennzeichnet werden – auch in anderen vergleichbaren Straßen und Gassen kurzfristig umgesetzt werden. [7]

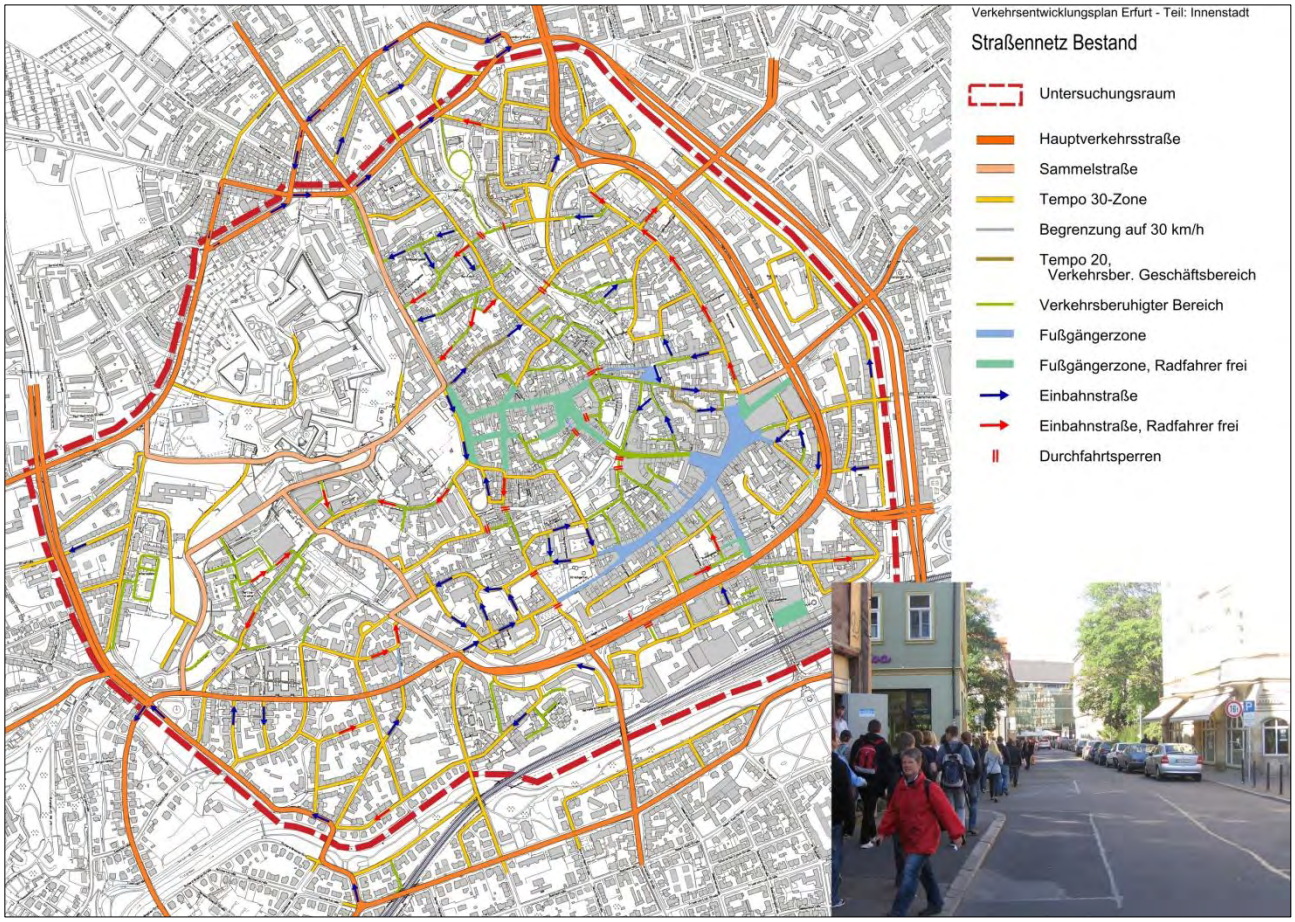


Bild 4-4: Heutige Verkehrsregelungen in der Innenstadt, Foto: Verkehrsberuhigter Bereich Rathausbrücke

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 20 km/h soll nur noch in zwei Straßenabschnitten innerhalb der Begegnungszone gelten, in denen die Stadtbahn gemeinsam mit dem MIV geführt wird:

- Regierungsstraße in der Verkehrszelle Innere Stadt sowie
- Mainzerhofstraße und Domstraße[8] in der Verkehrszelle Domplatz.

[7] Zum Aspekt der Anforderungen an die Gestaltung von Verkehrsberuhigten Bereichen vgl. auch die Leitlinie LM 7 in Abschnitt 4.2.2.

[8] Hier besteht schon eine entsprechende straßenverkehrsrechtliche Anordnung.

© 2011

4.2 MIV-Erschließung (Verkehrszellen)

4.2.1 Zielkonzept MIV/Verkehrszellen

Das Verkehrszellensystem innerhalb der Innenstadt hat sich gut bewährt. Im Bereich der westlichen Innenstadt, vor allem in der Brühler Vorstadt wurde es jedoch bisher nicht in derselben Konsequenz wie in der übrigen Innenstadt umgesetzt (vgl. Plan 1 im Anhang). Das beispielhafte bisher realisierte Konzept der Verkehrsberuhigung in der Erfurter Innenstadt stellt daher auch die Grundlage für eine Optimierung deren Erschließung im MIV dar.

Im Sinne einer konsequenten Weiterentwicklung sollen folgende Maßnahmen zur Realisierung des Zielkonzeptes MIV/Verkehrszellen umgesetzt werden:

M1 Unterbindung des Kfz-Verkehrs im Zuge der Meister-Eckehart-Straße (Netzdurchtrennung); vorab Ersatz des vorhandenen Pflasters durch einen lärmarmen Asphaltbelag in der Holzheienstraße

M2 Festlegung und Kennzeichnung von definierten Zufahrtstellen („Eingangstore") zur Begegnungszone für bestimmte, festgelegte Teilgebiete innerhalb der Zone, ergänzt um frühzeitige Informationen auf den Zufahrtsrouten zur Innenstadt im Hauptverkehrsstraßennetz

M3 Unterbindung von Kfz-Verkehr auf dem Domplatz zwischen Lauentor/Andreasstraße und Domstraße/Kettenstraße (Fußgängerbereich mit Ausnahmeregelungen z.B. für ÖPNV und Lieferverkehr) bei gleichzeitiger Öffnung des Straßenzuges Mainzerhofstraße/Domstraße auch für den MIV in beiden Fahrtrichtungen

Die Maßnahmen sollen zunächst im Rahmen eines zeitlich begrenzten Verkehrsversuchs nach § 45(6)1 StVO umgesetzt werden, um mögliche Auswirkungen auf die Kfz-Belastungen und damit auf die Verkehrssicherheit und die verkehrsbedingte Lärmsituation im betroffenen Straßennetz zu prüfen. Vorwegnehmend dazu soll außerdem geprüft werden, ob eine verkehrsmodellgestützte Wirkungsanalyse des neuen Verkehrserschließungskonzeptes möglich ist und aussagekräftige bzw. belastbare Ergebnisse erwarten lässt.[9]

Bild 4-5 stellt das Zielkonzept räumlich dar. Bild 4-6 definiert die Einfahrten in die Begegnungszone und die dadurch jeweils innerhalb der Begegnungszone zu erschließenden Teilbereiche.

Erläuterungen zu den Maßnahmen

Zu Maßnahme M1: Unterbindung des Kfz-Verkehrs im Zuge der Meister-Eckehart-Straße (Netzdurchtrennung)

Die Maßnahme verhindert die Durchfahrt zwischen den Verkehrszellen „Domplatz", „Klostergang" und „Innere Stadt" in beiden Richtungen. Paulstraße, Predigerplatz und nördliche Meister-Eckehart-Straße können damit künftig nur noch über die Domstraße angefahren werden.

In der Holzheienstraße soll aus Lärmschutzgründen kurzfristig ein Ersatz des vorhandenen Pflasters durch einen lärmarmen Asphaltbelag erfolgen. Dies soll zweckmäßigerweise zeitlich vor der Netzdurchtrennung in der Meister-Eckehart-Straße realisiert werden, damit für die Zeit der Baumaßnahmen auf der Holzheienstraße nicht eine erneute Änderung der Verkehrsführung erforderlich wird.

[9] Der Einsatz eines makroskopischen Verkehrsmodells führt aufgrund der gegebenen Kleinteiligkeit des Erschließungskonzeptes (viele schwach belastete Straßen sind nicht Bestandteil des Verkehrsmodell-Netzes) und der relativ geringen Ausgangsbelastungen auf den betroffenen Straßen erfahrungsgemäß nicht zu belastbaren Ergebnissen, könnte jedoch ggf. für eine grobe Wirkungsabschätzung im betrachteten Netz genutzt werden.

© 2011
plan.publik. in Kooperation mit verkehrskonzept

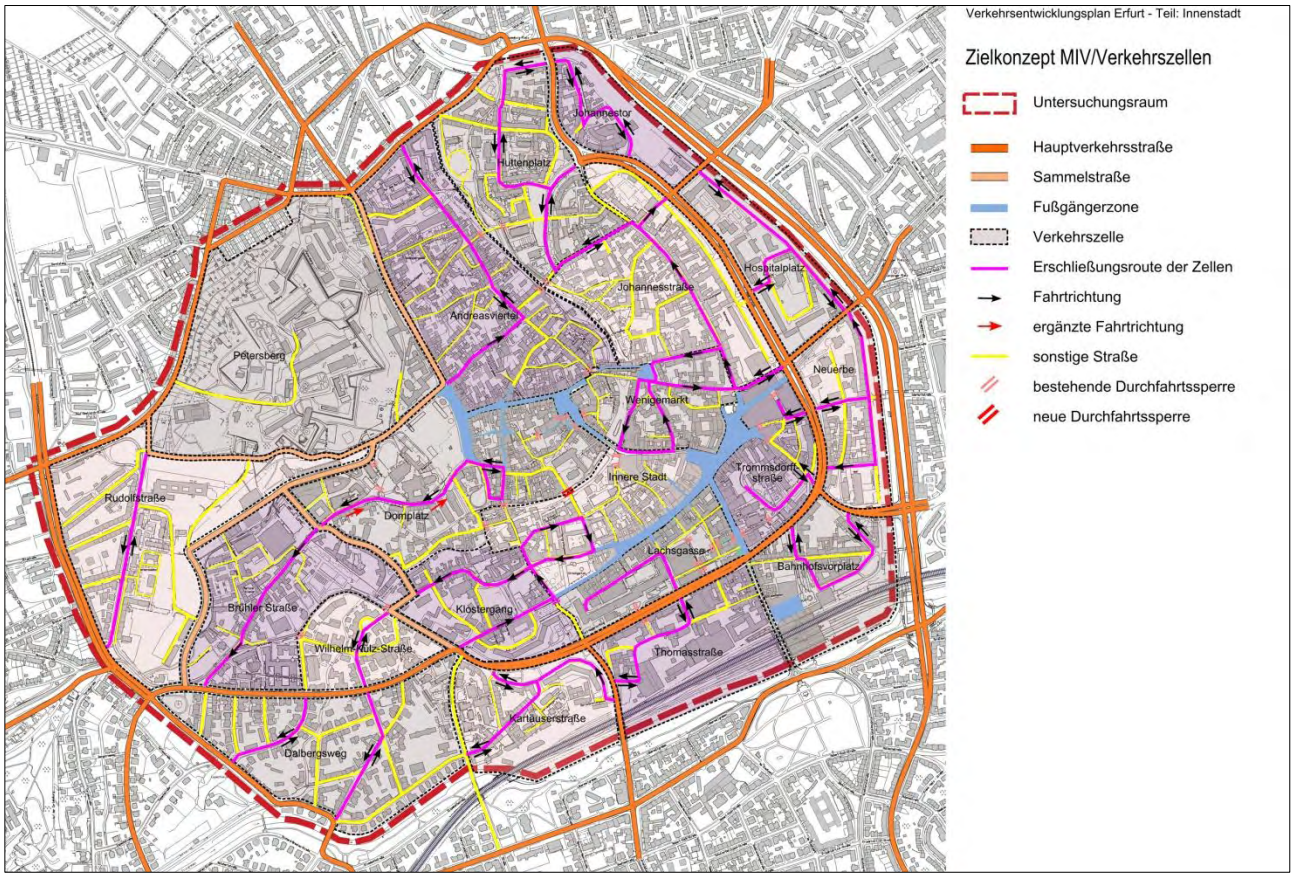


Bild 4-5: Kfz-Verkehrserschließung Innenstadt – Zielkonzept MIV/Verkehrszellen

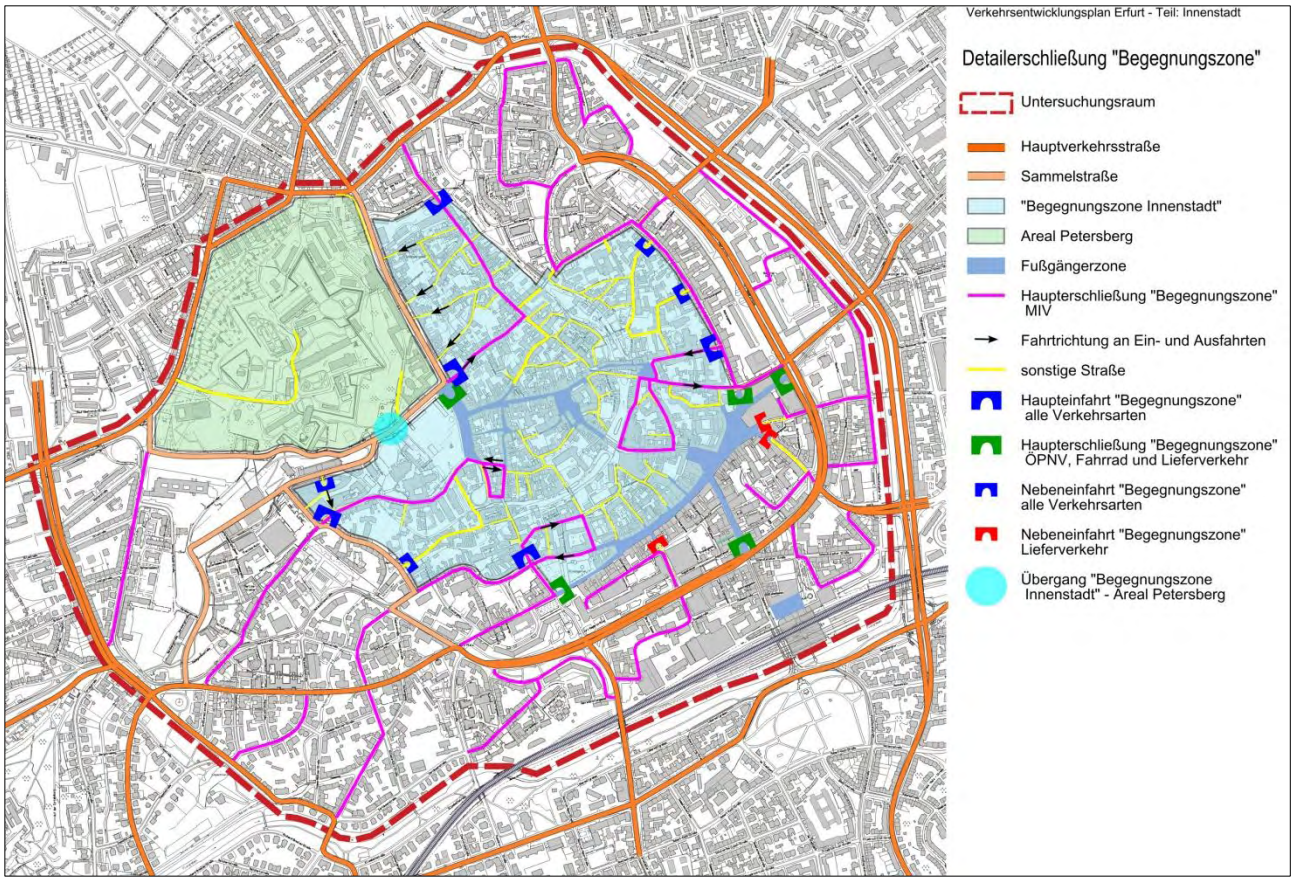


Bild 4-6: Kfz-Verkehrserschließung Innenstadt – Detailerschließung Begegnungszone

© 2011

Die Maßnahme bewirkt in Verbindung mit Maßnahme M3 sowie weiteren Maßnahmen des Innenstadtkonzeptes (siehe Zielkonzepte Parken und Wirtschaftsverkehr), dass trotz Eröffnung von Zweirichtungsverkehr auf dem Straßenzug Mainzerhofstraße/Domstraße sich dort die Kfz-Belastung deutlich verringern wird.[10] Dazu trägt außer der Sperrung der Meister-Eckehart-Straße insbesondere auch der Wegfall von Kurzzeitparkmöglichkeiten in der Verkehrszelle „Innere Stadt" (siehe Zielkonzept Parken) sowie auf dem Parkplatz An den Graden (infolge Neubebauung) maßgeblich bei.

Geprüft werden muss die Frage vorhandener Wendemöglichkeiten in den abgebundenen Straßenabschnitten.

Für Pkw besteht eine Wendemöglichkeit über die Stunzengasse, für Lkw muss dies anhand von Fahrversuchen noch überprüft werden. Hier sind bei der weiteren Detailplanung Konkretisierungen, eventuell auch bzgl. einer Wendemöglichkeit am Predigerplatz, erforderlich.

Zu Maßnahme M2: Festlegung und Kennzeichnung von definierten Zufahrtsstellen („Eingangstore") zur Begegnungszone für bestimmte, festgelegte Teilgebiete innerhalb der Zone, ergänzt um frühzeitige Informationen auf den Zufahrtsrouten zur Innenstadt im Hauptverkehrsstraßennetz

Die Maßnahme unterstützt die stadt- und verkehrsplanerisch gewünschte Wahl der Zufahrtsstellen und -routen im Quell-Ziel-Verkehr der Begegnungszone. Damit soll dieser Kfz-Verkehr eine eindeutige Orientierung finden und kanalisiert werden, um Umweg- und Suchverkehr und die davon ausgehenden Belastungen für das Umfeld weiter zu verringern. Außerdem steht die Maßnahme in direktem Zusammenhang mit den Maßnahmen M1 und M3.

Zu Maßnahme M3: Unterbindung von Kfz-Verkehr auf dem Domplatz zwischen Lauentor/ Andreasstraße und Domstraße/Kettenstraße (Fußgängerbereich mit Ausnahmeregelungen für ÖPNV und Lieferverkehr) bei gleichzeitiger Öffnung des Straßenzuges Mainzerhofstraße/Domstraße auch für den MIV in beiden Fahrtrichtungen

Die Maßnahme unterbindet die Durchfahrt durch die Innenstadt über die Route Andreasstraße–Domplatz–Domstraße–Mainzerhofstraße in Richtung Brühler Straße bzw. in Richtung Holzheienstraße und Lutherstraße. Dieser Verkehr wird damit künftig entweder großräumig um die Innenstadt herum auf dem Innenstadtring verbleiben oder von der Andreasstraße ausgehend über Lauentor und ggf. Maximilian-Welsch-Straße verlaufen.

Die nördliche Zufahrt zum Domplatz soll im Rahmen der Maßnahme als „Zufahrtstor" in die Begegnungszone ausgewiesen und entsprechend umgestaltet werden. Die eigentliche Sperrung sollte im Abschnitt des Domplatzes zwischen Mettengasse und Kettenstraße erfolgen, z. B. durch Umgestaltung dieses Bereichs mit gestalterischer Einbindung in den Platz.

Der westliche und südöstliche Bereich der Verkehrszelle „Domplatz" wird damit künftig über die Route Mainzerhofstraße/Domstraße erschlossen, die dazu für Kfz-Verkehr in beiden Richtungen geöffnet wird. Diese Öffnung bewirkt in Verbindung mit Maßnahme 1 (Sperrung Meister-Eckehart-Straße) sowie weiteren Maßnahmen des Innenstadtkonzeptes (siehe Zielkonzepte Parken und Wirtschaftsverkehr), dass trotz Öffnung für den Zweirichtungsverkehr auf dem Straßenzug Mainzerhofstraße/Domstraße die Kfz-Belastung deutlich verringern wird.

Zweirichtungsverkehr findet hier heute bereits im Stadtbahnbetrieb statt; dementsprechend erscheint die gegebene Fahrbahnbreite für eine Ausweitung des Zweirichtungsverkehrs auf den MIV (alle Kraftfahrzeugarten) im Grundsatz ausreichend[11]. Durch Fahrversuche (mit relevanten Liefer-Lkw für diesen Zufahrtsbereich sowie mit Reisebussen) ist dennoch zu klären, ob für gewisse Fahrzeuggrößen die Begegnung mit Stadtbahnfahrzeugen im betreffenden Abschnitt

[10] Erste verwaltungsseitige Abschätzungen haben in Folge einer Sperrung der Meister-Eckehart-Straße einen Rückgang der Verkehrsbelastung in der Domstraße um rund 500 Kfz pro Tag (rd. 50 Kfz/h) gegenüber heute ergeben.

[11] Vgl. FGSV, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt, Ausgabe 2006, S. 95; danach kommt eine gemeinsame Führung von Straßenbahn und Kraftfahrzeugverkehr („straßenbündiger Bahnkörper") bei 10-Minuten-Takt im Straßenbahnverkehr und Kfz-Verkehrsstärken bis etwa 1.100 Kfz/h und Richtung (2 Fahrstreifen) infrage. Die Kfz-Verkehrsstärke in der Domstraße liegt heute bereits deutlich niedriger und wird sich nach neuem Konzept weiter verringern.

© 2011

ausgeschlossen werden sollte und daher alternativ Ausnahmegenehmigungen zur Befahrung des Domplatzes erteilt werden müssen. Zweirichtungsverkehr führt zudem erfahrungsgemäß zu einer Verringerung der durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr gegenüber Einrichtungsverkehr; auf dem Straßenzug Mainzerhofstraße/Domstraße fördert dies damit die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und mindert den Verkehrslärm. Lieferverkehr, die Erschließung des Domplatzes, die Führung des ÖPNV, verkehrliche Sonderregelungen im Falle von Baumaßnahmen etc. werden von dieser Maßnahme nicht beeinflusst. Die den Domplatz anfahrenden Stadtbahn- und Stadtbuslinien werden vom Durchfahrtverbot ausgenommen. Die Erschließung des Domplatzes (Wochenmarkt, Veranstaltungen) und der Fußgängerzone (Marktstraße, Mettengasse mit Seitengassen) erfolgt weiterhin vom Lauentor bzw. von der Andreasstraße aus.

Aufgrund der gegebenen straßenräumlichen und verkehrlichen Situation insbesondere in einem kurzen Abschnitt der Domstraße soll dennoch zunächst eine provisorische Maßnahmenumsetzung im Rahmen eines Verkehrsversuchs gemäß § 45(1)6 StVO erfolgen.

4.2.2 Verkehrsplanerische Leitlinien

Die folgenden verkehrsplanerischen Leitlinien vervollständigen das Zielkonzept für die Innenstadterschließung im motorisierten Verkehr und präzisieren die in diesem Zusammenhang formulierten Konzeptbausteine in wichtigen Punkten. Sie gehen grundsätzlich davon aus, dass bei dem Entwurf und der Gestaltung von Verkehrsanlagen für den motorisierten Verkehr die jeweils aktuellen Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zugrunde gelegt werden. Im Einzelnen werden folgende Leitlinien zur Verkehrserschließung der Innenstadt im motorisierten Individualverkehr (LM) festgelegt:

- Das Straßennetz in der Innenstadt soll eine nachvollziehbare funktionale Gliederung aufweisen. Grundlagen sind das in der Innenstadt seit Jahren praktizierte und weiterzuentwickelnde Erschließungssystem der „Verkehrszellen" und das Konzept der „Begegnungszone Innenstadt" mit eindeutig benannten Zufahrtsstellen und -routen. (LM 1)
- Die Bündelung des motorisierten Verkehrs auf dem die Innenstadt umschließenden Hauptverkehrsstraßenring (Zentrumsring, Stadtring) soll eine sparsame Netzgestaltung unterstützen und empfindliche Bereiche entlasten. (LM 2)
- Zur Verringerung der Umweltbelastungen (Lärmminderung, Verbesserung der Luftqualität, Klimaschutz), zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Fußgängern und Radfahrern und zur Erzielung einer hohen Aufenthaltsqualität in der Innenstadt ist ein stetiger Verkehrsablauf auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau anzustreben und durch flankierende Maßnahmen und eine konsequente Verkehrsüberwachung wirksam zu unterstützen. Dabei sind die besonderen Belange des ÖPNV (Stadtbahn) angemessen zu berücksichtigen. (LM 3)
- Ausbaustandard und Gestaltung der Straßen, Wege und Plätze in der Innenstadt sind an der Verträglichkeit der Nutzungsansprüche der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer und mit den Umfeldnutzungen zu orientieren und hinsichtlich der Umweltbeeinträchtigung so schonend als möglich zu wählen. (LM 4)
- Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen sollen die Berücksichtigung der besonderen Anforderungen von Fußgängern, Radfahrern, ÖPNV, Bewohnern und sensiblen Umfeldnutzungen gegenüber dem motorisierten Verkehr gezielt unterstützen. (LM 5)
- Soweit unter Abwägung der besonderen städtebaulichen und straßenräumlichen Bedingungen in der Altstadt, auch unter dem Aspekt des Denkmalschutzes, machbar, sollen Umbaumaßnahmen von Verkehrsanlagen zur Reduzierung der Oberflächenversiegelung und zur Verbesserung der Grünausstattung genutzt werden. (LM 6)
- Bei sensiblen Einzelmaßnahmen, bei denen die Auswirkungen auf umliegende Straßenräume nicht hinreichend genau abgeschätzt werden können oder die im Hinblick auf die Umsetzung auf Akzeptanzprobleme stoßen (könnten), soll die Möglichkeit einer probeweisen Maßnahmenumsetzung im Rahmen eines Verkehrsversuchs gemäß StVO § 45(1)6 genutzt werden. Verkehrsversuche sollen mindestens über ein halbes Jahr erfolgen und durch gezielte begleitende Maßnahmen (Beobachtungen, Erhebungen) evaluiert werden. (LM 7)

© 2011

4.3 Parken

4.3.1 Zielkonzept Parken

Um den Kraftfahrzeugverkehr innerhalb der „Begegnungszone Innenstadt" zur Verbesserung der Bedingungen von Fußgängern, Radfahrern und Aufenthaltsnutzungen auf das notwendige Maß zu reduzieren, soll das Parkraumangebot im Straßenraum hier auf die Deckung der Nachfrage von Bewohnern und Wirtschaftsverkehr beschränkt werden. Dadurch wird dieser Bereich gleichzeitig von Parksuchverkehr entlastet.

Belastbare aktuelle Daten zur räumlich-zeitlichen Nachfrageverteilung im ruhenden Verkehr liegen nicht vor.

Obwohl die Bilanz des Parkraumangebots und der Parkraumnachfrage in der Innenstadt mit einer werktäglichen Auslastung der innerstädtischen Parkierungsanlagen von 70-80 % – beim straßenräumlichen Angebot kann davon ausgegangen werden, dass es zu den Hauptnachfragezeiten zu rund 90 % bis über 100 % ausgelastet ist – im Grundsatz günstig ausfällt und ein (noch) zufriedenstellendes Verhältnis von Angebot und Nachfrage in der Innenstadt belegt, erscheint es im Zusammenhang mit der oben genannten Zielstrategie kurz- und mittelfristig sinnvoll, das vorhandene Parkraumangebot in öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen durch Erweiterung an bestehenden oder Ergänzung an neuen Standorten auszuweiten und noch stärker zu bündeln.

Das geltende Parkraumbewirtschaftungskonzept bedarf aus den genannten Gründen einer Fortschreibung und Anpassung an die künftigen Anforderungen. Damit soll das Konzept der „Begegnungszone Innenstadt" unterstützt und die bereits in der Vergangenheit verfolgte Strategie der Verlagerung des Parkraumangebots aus dem Straßenraum und von Parkplätzen in bauliche Parkierungsanlagen zugunsten einer hochwertigen städtebaulichen Entwicklung und Gestaltung des öffentlichen Raums konsequent fortgeführt werden.

Folgende Maßnahmen sollen als Bestandteil des Zielkonzeptes Parken umgesetzt werden:

P1 Fortschreibung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Innenstadt auf Basis einer fundierten Analyse und Bilanzierung von Angebot und Nachfrage mit folgenden vorrangigen Maßnahmen:[12]

a. Neuordnung der Bewohnerparkzonen,

b. Aufhebung der gebührenfreien Parkmöglichkeiten im Straßenraum und auf öffentlichen Parkplätzen,

c. Beschränkung des Angebots im Straßenraum innerhalb der „Begegnungszone Innenstadt" durch Ausweisung eines Zonenhaltverbots (StVO-Zeichen 290)[13] und Ausweisung von öffentlichen Parkständen lediglich für Bewohner, Mobilitätsbeeinträchtigte mit Sonderparkausweis („Schwerbehindertenausweis") und Liefern/Laden,

d. Anpassung der Parkgebührenregelung im übrigen Bewirtschaftungsgebiet in der Innenstadt und

e. Erstellung von Detailplänen zur räumlichen Festlegung von Standorten für Schwerbehinderten-Parkstände und Liefer-/ Ladezonen innerhalb der Begegnungszone

[12] Das Parkraumkonzept kann weitere Teilkonzepte und Maßnahmen enthalten, die hier nicht ausdrücklich benannt sind. Die benannten Maßnahmen 1a bis 1e sind als Vorrangmaßnahmen im Hinblick auf die Einrichtung der „Begegnungszone" zu verstehen.

[13] Gemäß StVO gilt Zeichen 290 für alle öffentlichen Verkehrsflächen innerhalb des Bereichs, sofern nicht abweichende Regelungen durch Verkehrszeichen angeordnet oder erlaubt sind, hier beispielsweise für Bewohner, Lieferverkehr und Schwerbehinderte mit besonderem Parkausweis (Rollstuhlfahrersymbol). Die konkrete Beschilderung insbesondere in Kombination mit dem Zeichen 325 StVO (Verkehrsberuhigter Bereich) ist auf ihre verkehrsrechtliche Eindeutigkeit noch zu überprüfen. Es geht hier vor allem um die eindeutige Information des Zufahrenden bereits an den Eingängen der „Begegnungszone" (siehe auch M2).

© 2011
plan.publik. in Kooperation mit verkehrskonzept

P2 Realisierung von neuen Parkierungsanlagen an drei wünschenswerten Standorten:

a. Standort „Eichenstraße" im Umfeld Neuwerkstraße/Eichenstraße (direkte Zufahrt vom Juri-Gagarin-Ring),
b. Standort „Altstadttor" im Umfeld Juri-Gagarin-Ring in Höhe Mohrengasse/Pflöckengasse (geplantes Parkhaus gleichen Namens),
c. Standort „Am Hügel" im Umfeld Am Hügel/Weidengasse (heutiger Parkplatz)

unter Berücksichtigung weiterer künftig zur Genehmigung vorgelegter Vorhaben zum Bau von Parkhäusern/Tiefgaragen mit Innenstadtbezug (z.B. geplantes Parkhaus „Reglermauer")

P3 Einbeziehung aller öffentlich zugänglichen Parkhäuser und Tiefgaragen in ein nach modernen technischen Standards fortgeschriebenes Parkleitsystem, unter Berücksichtigung der Maßnahmen des VEP-Bausteins zum gesamtstädtischen Mobilitätsmanagement und mit Beteiligung der Parkhausbetreiber

P4 Schaffung von Tagesparkplätzen für Motorräder und Wohnmobile an geeigneten Standorten am Rand der „Begegnungszone Innenstadt" bzw. am Innenstadtrand

P5 Schaffung von Reisebusparkplätzen außerhalb der Innenstadt[14] bei gleichzeitiger Festlegung von geeigneten Ausstiegshaltestellen für den Reisebustourismus am Rand der „Begegnungszone Innenstadt" bzw. am Innenstadtrand

P6 Ausarbeitung und Verabschiedung einer Stellplatzbegrenzungssatzung für die Innenstadt und Überprüfung der Satzung der Stadt Erfurt zur Ablösung von Stellplatzverpflichtungen im Hinblick auf ihre Übereinstimmung mit dem Innenstadtverkehrskonzept und ggf. Anpassung der Bestimmungen

P7 Überprüfung der Machbarkeit von Quartiersgaragen in der Innenstadt und am Innenstadtrand zur Verringerung der Bewohnerparknachfrage im öffentlichen Straßenraum und zur Attraktivitätssteigerung für das Wohnen in der Innenstadt

P8 Förderung von Angeboten für Bewohner zur Reduzierung deren Fahrzeughaltungsquote, z.B. durch Ausweitung von Carsharing und Umsetzung von „Nachbarschaftsauto"-Konzepten

P9 Ergänzung des Parkraumkonzeptes für die Innenstadt durch ein Maßnahmenkonzept zur Angebotssteuerung der innenstadtbezogenen Parkraumnachfrage und Festlegung von Verfahren und instrumentellen Rahmensetzungen zum künftigen Umgang mit dem ruhenden Verkehr in den Randbereichen der Innenstadt („erweiterte Innenstadt") sowie im gesamtstädtischen Zusammenhang

P10 Erarbeitung eines Konzepts zur wirksamen Überwachung des bewirtschafteten Parkraumangebots

Alle Maßnahmen können – und sollten nach Möglichkeit – als Bestandteile eines gesamtstädtischen Parkraumkonzeptes im Zusammenhang betrachtet und entwickelt werden.

Die Bilder 4-7 und 4-8 stellen das Zielkonzept Parken in seinem räumlichen Bezug dar.

Eine Beauftragung der Parkraumkonzeption und die Analyse und Bilanzierung von Angebot und Nachfrage soll kurzfristig erfolgen. Die Maßnahmen 1a bis 1c sind Bestandteil der Umsetzungsstufe 1 und sollen auf Basis der o. g. Bilanzierung von Parkraumangebot und -nachfrage in der Innenstadt, möglichst auch unabhängig von einer Inbetriebnahme neuer Parkhausstandorte, vorrangig konkretisiert und umgesetzt werden.

[14] Zum Parken für Reisebusse bei Großveranstaltungen bietet die EVAG beispielsweise die Abstellanlage im Betriebshof Magdeburger Allee an. Darüber hinaus müssen im Rahmen eines Gesamtkonzeptes für den Reisebusverkehr weitere geeignete Standorte geprüft werden.

© 2011
plan.publik. in Kooperation mit verkehrskonzept

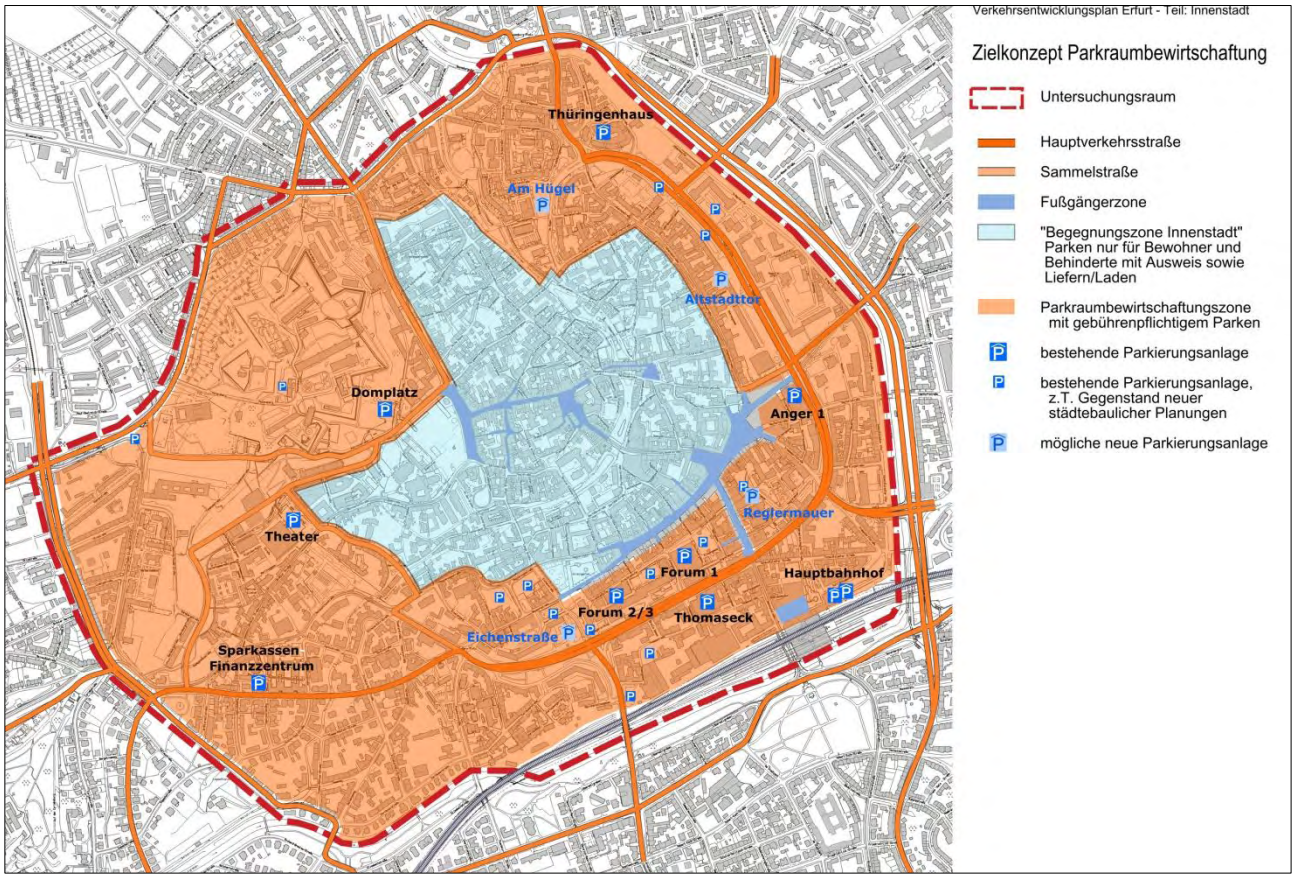


Bild 4-7: Parkraumkonzept Innenstadt – Zielkonzept Parkraumbewirtschaftung

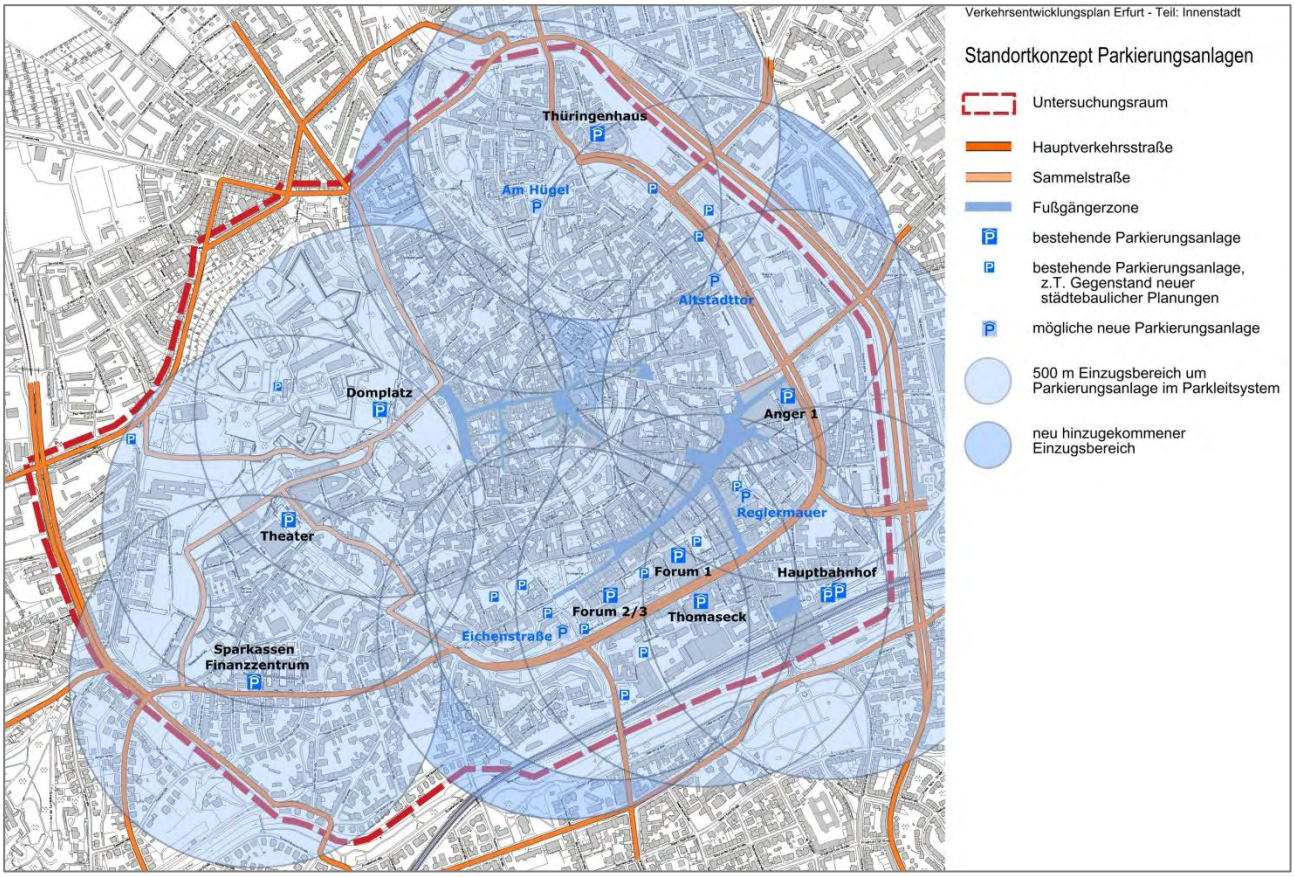


Bild 4-8: Parkraumkonzept Innenstadt – Standortkonzept Parkierungsanlagen

© 2011

Erläuterungen zu den Maßnahmen

Zu Maßnahme P1: Fortschreibung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Innenstadt auf Basis einer fundierten Analyse und Bilanzierung von Angebot und Nachfrage mit folgenden vorrangigen Maßnahmen (a) Neuordnung der Bewohnerparkzonen, (b) Aufhebung der gebührenfreien Parkmöglichkeiten im Straßenraum und auf öffentlichen Parkplätzen, (c) Beschränkung des Angebots im Straßenraum innerhalb der „Begegnungszone Innenstadt" durch Ausweisung eines Zonenhaltverbots (StVO-Zeichen 290) und Ausweisung von öffentlichen Parkständen lediglich für Bewohner, Mobilitätsbeeinträchtigte mit Sonderparkausweis („Schwerbehindertenausweis") und Liefern/Laden, (d) Anpassung der Parkgebührenregelung im übrigen Bewirtschaftungsgebiet in der Innenstadt und (e) Erstellung von Detailplänen zur räumlichen Festlegung von Standorten für Schwerbehinderten-Parkstände und Liefer-/Ladezonen innerhalb der Begegnungszone

Die Fortschreibung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes soll kurzfristig in Angriff genommen werden, weil die Analyse und Bilanzierung von Parkraumangebot und -nachfrage eine grundlegende Voraussetzung für eine kurzfristige Umsetzung der Teilmaßnahmen 1a bis 1c darstellt und eine fundierte Aussage zu der Frage erlaubt, ob eine Entkoppelung dieser Teilmaßnahmen von Maßnahme 2 ohne relevante Auswirkungen auf die Erreichbarkeit der Innenstadt im MIV möglich ist. Im Rahmen der Parkraumanalyse sind auch die Aspekte der Behindertenparkstände im öffentlichen Straßenraum (Anzahl, Lage und Erreichbarkeit) sowie der Nachfrage von Beschäftigten innerhalb der Innenstadt zu untersuchen.

Die Ausweisung eines Zonenhaltverbots (StVO Zeichen 290) entspricht dem vorgesehenen Grundprinzip der Begegnungszone, hier nur noch bestimmte Parkvorgänge (d. h. Haltvorgänge über 3 Minuten Dauer) von ausgewählten Nutzergruppen zuzulassen, um Parkverkehr und Parksuchverkehr gegenüber heute deutlich zu verringern bzw. weitgehend auszuschließen. Die Verkehrsregelung soll an den Einfahrtstellen in die Begegnungszone gemeinsam mit deren Kennzeichnung (vgl. Bild 4-1) angeordnet werden, wobei auf die zugelassenen Ausnahmen innerhalb der Zone hingewiesen werden sollte. Eine solche Regelung/Kennzeichnung legt allen Parksuchenden ohne Sonderausweis nahe, in die Begegnungszone gar nicht erst einzufahren und unterstützt damit eine eindeutige Information insbesondere für Ortsfremde (z.B. Touristen).

Als Bewirtschaftungsprinzip kommen infrage:

- *Trennungsprinzip innerhalb der Begegnungszone (Haltverbotszone mit ausgewiesenen Parkständen für Bewohner mit Sonderparkberechtigung und Schwerbehinderte mit Parkausweis sowie Liefer-/Ladezonen) und*
- *Mischungsprinzip in der übrigen Innenstadt (gebührenpflichtiges Kurzparken mit Ausnahmegenehmigungen für Bewohner, Schwerbehinderte mit Parkausweis und bestimmte gewerbliche Nutzergruppen sowie in ausgewiesenen Ladezonen).*

Durch Umsetzung des Trennungsprinzips innerhalb der Begegnungszone Innenstadt würde insbesondere östlich der Fußgängerzone im Umfeld des Parkplatzes Rathaus, der Rathausbrücke, des Junkersands, der Pilse und des Wenigemarktes, westlich der Fußgängerzone im Umfeld von Domplatz, Predigerkirche und Barfüßerkirche und nördlich der Fußgängerzone im Umfeld der Pergamentergasse der Parksuchverkehr deutlich reduziert. Um die Maßnahme konform zur Verwaltungsvorschrift der StVO[15] durchführen zu können, ist allerdings der Zuschnitt der derzeit vorhandenen Bewohnerparkgebiete zu überprüfen und ggf. neu zu strukturieren. Die Umsetzung erfordert möglicherweise einen nicht unerheblichen Verwaltungs- und Personalaufwand.

Angeordnete Parkstände für Schwerbehinderte werden von dem veränderten Bewirtschaftungskonzept im Grundsatz nicht berührt, erfordern in Teilbereichen allenfalls eine veränderte Zufahrt.

[15] Vgl. VwV-StVO zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, Absatz 1 bis 1 e; X. Sonderparkberechtigung für Bewohner (Bewohnerparkvorrechte); Satz 3 und 4, in denen die maximale Ausdehnung und das Ausmaß der Reservierung für Bewohner beschrieben sind.

© 2011
plan.publik. in Kooperation mit verkehrskonzept

Für die „Begegnungszone Innenstadt" sollen im Rahmen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes außerdem Standortkonzepte zur Anordnung von Parkständen für Schwerbehinderte (im Wesentlichen zum Bestandsschutz; s.o.) und zur Einrichtung von Liefer-/Ladezonen entwickelt werden.

Die Ausgabe von zeitlich befristeten Sonderparkberechtigungen („Bewohnerparkausweis") bedarf einer konsequenten Berücksichtigung vorhandener privater Stellplätze und sollte entsprechend sparsam erfolgen.

Die notwendigen Konkretisierungen zur Umsetzung der Begegnungszone sollen vorgezogen bearbeitet und abgestimmt werden.

Auf eine Bewirtschaftung mit Parkscheibe soll innerhalb der gesamten Innenstadt grundsätzlich verzichtet werden, nicht zuletzt angesichts der besonderen Nachteile dieser Bewirtschaftungsform (keine Refinanzierung des Überwachungsaufwandes, real kaum zu leistende Überwachungsintensität zur Sicherung der Regeleinhaltung, einheitliche und damit unflexible Parkdauerbeschränkung für unterschiedliche Nachfragegruppen).

Parkvorgänge in der Innenstadt in den betreffenden Bereichen können, ausgenommen von Bewohnern mit Bewohnerparkausweis sowie Mobilitätsbeeinträchtigten mit Sonderparkausweis, künftig nur noch in Parkierungsanlagen erfolgen. Durch den Wegfall von Kurzzeitparkständen werden tagsüber Stellplatzkapazitäten für den Lieferverkehr frei bzw. Liefer- und Ladevorgänge können auf Bewohnerparkständen abgewickelt werden, die tagsüber geringer nachgefragt sind. Die Beschränkung auf Bewohnerparken gilt auch für den Parkplatz Rathaus. Der Parkplatz im Bereich An den Graden soll zugunsten einer städtebaulich hochwertigen Nutzung aufgegeben werden.

Insgesamt würden durch die Maßnahme innerhalb der „Begegnungszone Innenstadt" nach derzeitigem Erkenntnisstand rd. 400 bisher für die Allgemeinheit nutzbare Parkstände im öffentlichen Straßenraum künftig nur noch Bewohnern, Mobilitätsbeeinträchtigten mit Sonderparkausweis und für Liefer-/Ladevorgänge zur Verfügung stehen. Dies entspricht rd. 4 % des in der Innenstadt derzeit verfügbaren öffentlichen Parkraumangebots – unter Berücksichtigung der derzeit rd. 2.680 Stellplätze in öffentlich zugänglichen Parkhäusern – und liegt gleichzeitig unter dem zu den meisten Zeiten an Werktagen frei verfügbaren Stellplatzkontingent in den öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen (siehe Bericht „Zwischenbilanz 2010"). Kompensationsmöglichkeiten für den Wegfall von Kurzzeitparkmöglichkeiten sind demnach bereits heute im Grundsatz gegeben.[16]

Das in Plan 4-7 dargestellte Bewirtschaftungsgebiet kann hinsichtlich Parkgebühren, Sondertarife (z.B. Tagesgebühren), Betriebszeiten etc. weiter differenziert werden. Höhe und Differenzierung der Parkgebühren sollen dabei von der Lagegunst der betreffenden Parkstände bzw. Parkbereiche sowie von der Frage abhängig gemacht werden, ob in akzeptabler Nähe öffentlich zugängliche Parkierungsanlagen vorhanden sind. Die teurere Gebührenzone sollte auf jeden Fall im unmittelbaren Umfeld von Parkierungsanlagen gelten, d.h. etwa zwischen Theaterplatz/Brühler Garten im Westen und Juri-Gagarin-Ring im Süden und Osten mit Einbeziehung des Bahnhofsumfeldes zwischen Thomaseck und Schmidtstedter Ufer. Ziel dieser Differenzierung ist es, dass die Parkgebühren im Straßenraum über den Tarifen in den Parkierungsanlagen liegen, um im Normalfall deren Nutzung nahezulegen. Eine Erhöhung der Parkgebühren würde gleichzeitig helfen, wegfallende Einnahmen durch Reduzierung des Angebots im Straßenraum finanziell zu kompensieren.

Geprüft werden sollte im Rahmen des Parkraumkonzeptes außerdem, inwiefern über die definierten Grenzen der Innenstadt (siehe Plan 1-1) hinaus auch in angrenzenden Wohnquartieren eine Bewirtschaftung notwendig wird, um dort Überlastungen durch Nachfrageverlagerungen aus der Innenstadt zu verhindern.

[16] *Siehe dazu auch die Erläuterungen zu Maßnahme 2.*

© 2011

Zu Maßnahme P2: Realisierung von neuen Parkierungsanlagen an drei wünschenswerten Standorten: (a) Standort „Eichenstraße" im Umfeld Neuwerkstraße/Eichenstraße (Zufahrt vom Juri-Gagarin-Ring), (b) Standort „Altstadttor" im Umfeld Juri-Gagarin-Ring in Höhe Mohrengasse/Pflöckengasse (geplantes Parkhaus gleichen Namens) sowie (c) Standort „Am Hügel" im Umfeld Am Hügel/Weidengasse (heutiger Parkplatz) unter Berücksichtigung weiterer künftig zur Genehmigung vorgelegter Vorhaben zum Bau von Parkhäusern/Tiefgaragen mit Innenstadtbezug (z.B. geplantes Parkhaus „Reglermauer")

Die Konkurrenz zwischen dem Parkraumangebot im öffentlichen Straßenraum und in Parkierungsanlagen (Parkhäuser, Tiefgaragen) soll durch die Maßnahmen 1 und 2 gezielt zugunsten des verträglicheren Parkens in Anlagen beeinflusst werden.

Inwieweit eine Kompensation wegfallender Kurzzeitparkmöglichkeiten durch neue Parkierungsanlagen notwendig ist, ist auf Basis der o. g. Bilanzierung von Parkraumangebot und vorhandener Nachfragesituation letztlich kommunalpolitisch zu entscheiden. Die Nachfragesituation in Bezug auf das öffentlich zugängliche bzw. nutzbare Parkraumangebot ist nach gängigen Bewertungsansätzen ab Summenwerten von 85-90 % (bezogen auf räumliche Gebiete wie die Innenstadt als Ganzes bilanziert) als „Vollauslastung" anzusehen, erst Werte oberhalb dieser Schwelle würden demnach streng genommen eine Ausweitung des Angebots erfordern. Auch die Festlegung eines solchen Schwellenwertes stellt letztlich eine verkehrspolitische Entscheidung dar.

In diesem Zusammenhang ist auch zu entscheiden, wie aus kommunaler Sicht strategisch mit dem bestehenden Kontingent an dauervermieteten Stellplätzen in öffentlichen bzw. öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen umgegangen werden soll. Dauervermietete Stellplätze sind aus Sicht der Parkhausbetreiber betriebswirtschaftlich als nicht optimal zu bewerten. Betriebswirtschaftlich wünschenswert ist vielmehr eine möglichst hohe Auslastung durch Kurzparkvorgänge. Dauermietverhältnisse stellen in diesem Zusammenhang lediglich die zweite Wahl dar, wenn die Kurzparknachfrage von Kunden und Besuchern für eine Vollauslastung der Anlagen nicht ausreicht. Zum Vergleich: Einnahmen aus einem dauervermieteten Stellplatz in Höhe von 40-50 €/Monat würden bei einer Kurzparkgebühr von 1 €/Stunde bereits durch einen zusätzlichen zweistündigen Kurzparkvorgang pro Werktag erreicht.

Wie mit der Parkraumnachfrage von Beschäftigten umzugehen ist, stellt eine grundlegende verkehrspolitische Frage dar, die in einem weitergehenden Kontext (Angebot von Park+Ride, Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl zugunsten ÖPNV und Radverkehr, auch im Zusammenhang mit Lärmaktionsplanung und Luftreinhalteplanung für die Innenstadt) zu betrachten und zu entscheiden ist.

Die genannten Standorte für neue, öffentlich zugängliche Parkhäuser bzw. Tiefgaragen ergeben sich aus der Analyse der heutigen Standorte und deren räumlichen Einzugsbereichen und bieten eine optimierte Erreichbarkeit von relevanten Teilbereichen der „Begegnungszone Innenstadt", insbesondere der zentralen Fußgängerzone (siehe Anhang, Pläne 7 und 8). Neue Parkierungsanlagen sollen möglichst unmittelbar oder zumindest auf kurzem Wege an den Zentrumsring angeschlossen werden, um sensible städtebauliche Bereiche zu schützen.[17] Im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des Verkehrszellensystems ergibt sich damit eine noch stärkere und stärke ausgeprägte „Parkroute" bzw. "Parkklammer" um die Innenstadt, die zwischen dem Parkhaus „Domplatz" im Zuge der Route Maximilian-Welsch-Straße, Bonemilchstraße, Bonifaciusstraße, Walkmühlstraße, Dalbergsweg, Juri-Gagarin-Ring bis zu einem neuen Parkhausstandort „Am Hügel" die Innenstadt konsequent umschließt und damit aus allen Richtungen eine hervorragende Erreichbarkeit aufweist. Als geplant dargestellt ist in den Plänen auch das Parkhaus „Reglermauer", das von einem privaten Investor errichtet werden soll.

[17] Dies gilt insbesondere für einen Parkhausstandort im Bereich der Eichenstraße. Im unmittelbaren Umfeld des Hirschgartens sollte, wie in der gesamten „Begegnungszone", nicht notwendiger Kfz-Verkehr (außer Bewohner, Lieferverkehr etc.) künftig soweit als möglich ausgeschlossen werden.

© 2011

Zu Maßnahme P3: Einbeziehung aller öffentlich zugänglichen Parkhäuser und Tiefgaragen in ein nach modernen technischen Standards fortgeschriebenes Parkleitsystem, unter Berücksichtigung der Maßnahmen des VEP-Bausteins zum gesamtstädtischen Mobilitätsmanagement und mit Beteiligung der Parkhausbetreiber

Die Tiefgarage am Theater ist nicht in das Parkleitsystem integriert. Für neue öffentlich zugängliche Parkierungsanlagen ist die Einbindung in das Parkleitsystem zwingend zu fordern.

Im Rahmen der Fortschreibung des Parkraumkonzeptes Innenstadt (Maßnahme P2) soll außerdem die Frage einer angemessenen Modernisierung und technischen Anpassung des vorhandenen Parkleitsystems bearbeitet werden.

Zu Maßnahme P4: Schaffung von Reisebusparkplätzen außerhalb der Innenstadt bei gleichzeitiger Festlegung von geeigneten Ausstiegshaltestellen für den Reisebustourismus am Rand der „Begegnungszone Innenstadt" bzw. am Innenstadtrand

Reisebusse sollten ihre Fahrgäste in der Innenstadt nur absetzen und dann zum Parken einen Parkplatz außerhalb der Innenstadt aufsuchen, beispielsweise den Parkplatz am Hugo-Preuß-Platz; hier sollte eine entsprechende Infrastruktur für die Busfahrer geschaffen werden. Ein entsprechendes Teilkonzept soll im Rahmen der Fortschreibung des Parkraumkonzeptes entwickelt werden.[18]

Zu Maßnahme P5: Schaffung von Tagesparkplätzen für Motorräder und Wohnmobile an geeigneten Standorten am Rand der „Begegnungszone Innenstadt" bzw. am Innenstadtrand

Motorradfahrer suchen in der Regel zielnahe Abstellmöglichkeiten, die daher eher direkt am Rand der Begegnungszone zu suchen wären. Wohnmobilstandplätze sollten demgegenüber eher am Innenstadtrand bzw. für mehrtägige Aufenthalte an anderer Stelle (Stichwort: Campingplatz) gesucht werden.

Zu Maßnahme P6: Überprüfung zum Erlass einer Stellplatzbeschränkungssatzung für die Innenstadt und Überprüfung der Satzung der Stadt Erfurt zur Ablösung von Stellplatzverpflichtungen im Hinblick auf ihre Übereinstimmung mit dem Innenstadtverkehrskonzept und ggf. Anpassung der Bestimmungen

Der Anteil privater Stellplätze in der Innenstadt liegt mit unter 50 % des Gesamtangebots in vergleichbarer Größenordnung wie in vielen anderen Großstädten und schränkt damit die Möglichkeit einer Steuerung der Parkraumnachfrage und des Parksuchverkehrs innerhalb der Innenstadt ein. Aus diesem Grund erscheint es notwendig, die Herstellung neuer privater Tiefgaragen im Innenstadtbereich zu beschränken. Dies soll durch den Erlass einer Stellplatzbeschränkungssatzung für den Bereich der Innenstadt erfolgen. Darin wird festgelegt, dass die nach der Thüringischen Bauordnung notwendigen Stellplätze nur teilweise oder gar nicht realisiert werden dürfen.

Die Thüringische Bauordnung (ThürBO) ermöglicht nach § 49 die Ablösung von Stellplätzen. In Erfurt besteht zur Konkretisierung eine städtische Ablösesatzung, in der für mehrere Zonen spezifische Ablösesummen festgesetzt sind. Zonenstruktur und Höhe der Ablösesummen entsprechen im Grundsatz den Festsetzungen in anderen vergleichbaren deutschen Großstädten (Erkenntnisstand 2011). Die ThürBO bestimmt außerdem in Satz 4, dass der Geldbetrag zweckgebunden zu verwenden ist für die Herstellung zusätzlicher oder die Instandhaltung, Instandsetzung oder Modernisierung bestehender Parkeinrichtungen oder sonstige investive Maßnahmen zur Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr. Im Rahmen des Parkraumkonzepts ergeben sich diesbezüglich insbesondere zwei Anwendungsbereiche:

- *(Co-)Finanzierung eines zusätzlichen öffentlichen Stellplatzkontingents in Tiefgaragen von privaten Bauvorhaben innerhalb des Zentrums und*
- *Schaffung oder Co-Finanzierung von Quartiersgaragen in Quartieren mit Angebotsdefizit oder einer spezifisch ermittelten Nachfrage von Bewohnern und/oder Gewerbetreibenden und deren Beschäftigten.*

[18] Vgl. dazu auch Fußnote 12.

© 2011

Grundlage für die Mittelverwendung ist eine gesonderte Kontenführung im städtischen Haushalt.

Zu Maßnahme P7: Überprüfung der Machbarkeit von Quartiersgaragen in der Innenstadt und am Innenstadtrand zur Verringerung der Bewohnerparknachfrage im öffentlichen Straßenraum und zur Attraktivitätssteigerung für das Wohnen in der Innenstadt

Im Grundsatz stellt die Förderung des innerstädtischen Wohnens ein städtebaulich wie verkehrlich gleichermaßen wichtiges Entwicklungsziel dar, nicht zuletzt im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege". Allerdings sollte damit (insbesondere bei Neubaumaßnahmen) vorrangig die Unterbringung von privaten Kraftfahrzeugen auf privaten Grundstücken außerhalb des öffentlichen Straßenraums einhergehen. Die Vergabe von Sonderparkberechtigungen für Bewohner stellt demgegenüber eine suboptimale Maßnahme dar, mit der eine gewachsene Kfz-Haltung in Bestandsgebieten beantwortet werden soll. Städtebaulich wünschenswert erscheint auch in Bestandsgebieten ein weitgehend parkierungsfreier öffentlicher Raum; genau dies sollen Quartiersgaragen ermöglichen.

Zu Maßnahme P8: Förderung von Angeboten für Bewohner zur Reduzierung deren Fahrzeughaltungsquote, z.B. durch Ausweitung von Carsharing und Umsetzung von „Nachbarschaftsauto"-Konzepten

Diese Maßnahme stellt gegenüber Maßnahme P7 vor dem dort beschriebenen Hintergrund die prioritär wünschenswerte Variante dar, weil sie die Verringerung des Fahrzeugbesitzes in innerstädtischen Wohnlagen zum Ziel hat.

Zu Maßnahme P9: Ergänzung des Parkraumkonzeptes für die Innenstadt durch ein Maßnahmenkonzept zur Angebotssteuerung der innenstadtbezogenen Parkraumnachfrage und Festlegung von Verfahren und instrumentellen Rahmensetzungen zum künftigen Umgang mit dem ruhenden Verkehr in den Randbereichen der Innenstadt („erweiterte Innenstadt") sowie im gesamtstädtischen Zusammenhang

Als Bestandteile wären insbesondere die Fortschreibung des städtischen Park+Ride-Konzeptes sowie die Umsetzung von standort- und betriebsbezogenem Mobilitätsmanagement im Stadtgebiet zu nennen. Letzteres sollte zunächst in ausgewählten Pilotprojekten näher auf Tauglichkeit und Erfurt-spezifische Prozessgestaltung untersucht werden. Dieser Maßnahmenbereich ist Bestandteil des VEP-Bausteins zum gesamtstädtischen Mobilitätsmanagement.

Zu Maßnahme P10: Erarbeitung eines Konzepts zur Überwachung des bewirtschafteten Parkraumangebots

Die angestrebten Ergebnisse der Parkraumbewirtschaftung können nur mit einer wirksamen Überwachung erreicht werden. Hier ist ein entsprechendes Konzept zu entwickeln, das eine weitgehende Einhaltung der Regelungen zum Ziel hat (siehe dazu auch LP 9).

4.3.2 Verkehrsplanerische Leitlinien

Die folgenden Leitlinien zum Parken (LP) vervollständigen das Zielkonzept und präzisieren die in diesem Zusammenhang formulierten Konzeptbausteine in wichtigen Punkten:

- Die qualifizierte Parkraumnachfrage (Bewohner, Mobilitätsbeeinträchtigte, Wirtschaftsverkehr) und das Verträglichkeitspotenzial der betroffenen Straßenräume (inkl. Erschließungswege) sind maßgeblich für die Festlegung des Umfangs und die räumliche Zuordnung des öffentlichen Parkraumangebotes. (LP 1)
- Ein gesamtstädtisches Parkraummanagement ist ein wesentlicher Faktor zur Verkehrsvermeidung, zur Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund und zur Sicherung der qualifizierten Nachfrage. Parkraummanagement umfasst auch die verträgliche Erschließung des Parkraums. (LP 2)
- Durch die Bewirtschaftung des Parkraums soll der qualifizierten Nachfrage eine erhöhte Parkchance eröffnet und zugleich eine stadtverträgliche und wirtschaftliche Nutzung der vorhandenen Parkmöglichkeiten erreicht werden. Räumliche Zuschnitte von Parkzonen, Gebührenstaffelung und weitergehende Betriebscharakteristika (z.B. Parkdauerbeschränkun-

gen, Bewirtschaftungszeiten, Einführung von Sondertarifen für Langzeitparker in bestimmten Randbereichen der Innenstadt) sind im Rahmen eines integrierten Parkraumkonzeptes so abzustimmen, dass Parken im Straßenraum besonderen Zwecken und Nutzergruppen vorbehalten bleibt und Parken in Parkierungsanlagen für Kurzparker den Normalfall darstellt. Dazu gehört auch eine Festsetzung höherer Parkgebühren im Straßenraum als in den Parkierungsanlagen. (LP 3)

- Gebiete, die an Bewirtschaftungszonen unmittelbar angrenzen, sind hinsichtlich einer räumlichen Verlagerung der Parkraumnachfrage aus den bewirtschafteten Gebieten regelmäßig zu beobachten. Im Bedarfsfall sind die Bewirtschaftungsbereiche (z. B. Bewohnerparkbereiche) weiter auszudehnen, um die qualifizierte Nachfrage sowie die städtebaulichen Qualitäten in den angrenzenden Bereichen wirksam zu schützen. (LP 4)
- Für mobilitätsbeeinträchtigte Menschen ist innerhalb der Begegnungszone und in unmittelbarer Nähe zu den straßenverkehrsrechtlich angeordneten Fußgängerbereichen (StVO-Zeichen 242) eine ausreichende Anzahl an Behindertenparkständen im Straßenraum auszuweisen. (LP 5)
- Die Förderung einer reduzierten Kfz-Haltung und gemeinschaftlichen Kfz-Nutzung, beispielsweise im Rahmen von Carsharing und Nachbarschaftsautokonzepten ist notwendiger Bestandteil der Parkraumkonzeption und soll in Erfurt gezielt gefördert werden. Im Sinne einer optimierten Arbeitsteilung zwischen MIV und ÖPNV zählt hierzu auch die gezielte Förderung und der Ausbau von Park+Ride-Angeboten. (LP 6)
- Das Abstellen von Firmenfahrzeugen im öffentlichen Straßenraum soll nur in Ausnahmefällen geduldet werden. Im jeweiligen Einzelfall sind gemeinsam mit den Unternehmen geeignete Konzepte zu suchen, mit denen dies vermieden oder zumindest langfristig abgebaut werden kann. (LP 7)
- Ein modernes Parkleitsystem ist ein sinnvoller Bestandteil des Parkraummanagements. Es soll Innenstadtbesucher auf kurzen Wegen im Hauptverkehrsstraßennetz zu den zentralen Parkmöglichkeiten führen und dadurch Parksuchverkehr insbesondere in sensiblen Bereichen vermeiden helfen. Zur Akzeptanzsteigerung ist das Parkleitsystem regelmäßig auf seine Vollständigkeit und Funktionsfähigkeit zu prüfen und an aktuelle technische Standards und Anforderungen anzupassen. (LP 8)
- Wichtiger Bestandteil des Parkraummanagements ist ein konsequent umgesetztes Überwachungskonzept. Ziel der Überwachung ist eine weitgehende Regeleinhaltung. Der dafür notwendige „Kontrolldruck" ist gegebenenfalls wirksam zu erhöhen. Hierfür sind entsprechende personelle Voraussetzungen zu schaffen und aufrecht zu erhalten. Eine zweckgebundene Verwendung der Einnahmen aus Überwachungstätigkeit kann und soll dazu wirksam beitragen. (LP 9)
- Durch begleitende Informations- und Aufklärungsarbeit soll die Akzeptanz des Parkraummanagements gesteigert werden. Hierzu zählt auch die Nutzung des Internets, insbesondere mit Informationen zum Parken in Erfurt für touristische Besucher. (LP 10)

4.4 Wirtschaftsverkehr

4.4.1 Zielkonzept Wirtschaftsverkehr Innenstadt

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. Wie die vorliegenden Befragungsergebnisse belegen, wird dies auch von

Teilen der in der Fußgängerzone ansässigen Betriebe und Dienstleister so wahrgenommen und als kritisch bewertet (vgl. Zwischenbilanz 2010).[19]

Folgende Maßnahmen sollen im Rahmen des Zielkonzeptes Wirtschaftsverkehr umgesetzt werden:

W1 Einrichtung eines Runden Tischs zum Wirtschaftsverkehr

W2 Verbindliche und einheitliche Festlegung der Liefer- und Ladezeiten in der Fußgängerzone z. B. auf die Zeitbereiche 6-11 Uhr sowie 19-22 Uhr mit Integration der Regelung in die Beschilderung der Fußgängerzone (endgültige Abstimmung im Rahmen des Runden Tischs)

W3 Überprüfung einer möglichen Festlegung von Standplätzen für Lieferfahrzeuge in besonders sensiblen Abschnitten der Fußgängerzone in Absprache mit den dortigen Betrieben

W4 Einrichtung von Liefer-/Ladezonen im Nahbereich der Fußgängerzone (im Abstand von max. 150 m) für die Anlieferung außerhalb der Lieferzeiten

W5 Überprüfung der Umsetzbarkeit eines erweiterten Konzeptes für den Lieferverkehr durch Einrichtung eines zentralen Lieferdienstes und einer zentralen Lieferstation im Umfeld der Fußgängerzone

W6 Überprüfung der Praxis zur Ausstellung von Ausnahmegenehmigungen im Hinblick auf Nutzergruppen, die nicht dem Wirtschaftsverkehr zuzuordnen sind

Die Maßnahmen W1 bis W4 sollen im Rahmen einer ersten Umsetzungsstufe bereits kurzfristig auf den Weg gebracht werden. Vorab ist jedoch die Abstimmung mit den betroffenen Gewerbetreibenden und Dienstleistern vor Ort notwendig; dies kann im Rahmen einer Informationsveranstaltung zu den Ergebnissen der Betriebsbefragung vom Januar 2011 und zu den vorgesehenen Maßnahmen erfolgen, der dann ebenfalls möglichst kurzfristig die Durchführung einer ersten, konstituierenden Sitzung des Runden Tischs zum Wirtschaftsverkehr in der Innenstadt (W1) folgen sollte.

Erläuterungen zu den Maßnahmen

Zu Maßnahme W1: Einrichtung eines Runden Tischs zum Wirtschaftsverkehr

Die Notwendigkeit einer weiteren Detaillierung und Abstimmung der Maßnahmen W2 bis W5 wie auch einer regelmäßigen Beratung von auftretenden Detailproblemen im innenstadtbezogenen Wirtschafts- und Lieferverkehr legt die möglichst kurzfristige Einrichtung eines solchen Gremiums nahe.

Zu Maßnahme W2: Verbindliche und einheitliche Festlegung der Liefer- und Ladezeiten in der Fußgängerzone z. B. auf die Zeitbereiche 6-11 Uhr sowie 19-22 Uhr mit Integration der Regelung in die Beschilderung der Fußgängerzone (endgültige Abstimmung im Rahmen des Runden Tischs)

Außerhalb der Lieferzeiten sollte das Befahren der Fußgängerzone auf notwendige Fahrten beschränkt werden (Rettungsdienste und Noteinsätze in anderen Zusammenhängen). Die Einhaltung sollte durch konsequente Überwachung und alternativ bzw. flankierend durch bauliche Maßnahmen (feste bzw. versenkbare Poller) sichergestellt werden.

[19] Insgesamt betrachtet fällt die Bewertung des Status Quo hier allerdings unterschiedlich aus (vgl. Zwischenbilanz 2010).

© 2011

Zu Maßnahme W3: Überprüfung einer möglichen Festlegung von Standplätzen für Lieferfahrzeuge in besonders sensiblen Abschnitten der Fußgängerzone in Absprache mit den dortigen Betrieben

Innerhalb der Lieferzeiten soll das Befahren der Fußgängerzone zwar grundsätzlich möglich sein, dennoch erscheint eine Konzentration auf spezielle Standplätze innerhalb der Fußgängerzone wünschenswert. Im Zuge der Umgestaltung des westlichen Angers könnten z.B. im Rahmen der Oberflächengestaltung bestimmte Liefer- und Ladezonen vorgesehen werden, so dass hier Liefervorgänge auf wenige, klar zugewiesene Flächen innerhalb dieses Abschnitts der Fußgängerzone beschränkt werden können.

In Straßen mit besonders engem Straßen- und Seitenraum, mit Stadtbahnbetrieb und ohne Ausweichflächen, wie beispielsweise Schlösserstraße, soll die Anlieferung langfristig auch innerhalb der Lieferzeiten von den angrenzenden Seitenstraßen aus erfolgen. Mit der Umsetzung der „Begegnungszone" entfallen z.B. die vorhandenen Kurzzeitstellplätze in der Pilse und dem Junkersand und können als Ladezone (tagsüber) und für Bewohnerstellplätze (nachts) genutzt werden.

Zu Maßnahme W4: Einrichtung von Liefer-/Ladezonen im Nahbereich der Fußgängerzone (im Abstand von max. 150 m) für die Anlieferung außerhalb der Lieferzeiten

Möglichkeiten zur Einrichtung solcher Zonen ergeben sich beispielweise bei Wegfall von Kurzzeitstellplätzen im Zusammenhang mit der Umsetzung der „Begegnungszone" (s.o.). Die fußläufige Erreichbarkeit aller Betriebe innerhalb der Fußgängerzone kann so (von der Luftlinie abweichend) zumutbar in Fußwegentfernung von maximal 200–250 m sichergestellt werden. Da der Lieferant für die Anlieferung bis zur Zieladresse den Fahrzeugstandort verlassen muss, benötigt er eine Ausnahmegenehmigung zum Parken im eingeschränkten Haltverbot; dabei ist zu erwägen, den Parkvorgang im Rahmen der Ausnahmegenehmigung auf 30 Minuten zu beschränken und die Einhaltung der zeitlichen Beschränkung durch Verpflichtung zur Verwendung der Parkscheibe kontrollierbar zu machen.

Insbesondere dieser Maßnahmenansatz bedarf einer eingehenden Erörterung mit den betroffenen Gewerbetreibenden und Lieferanten (siehe auch Maßnahme W1).

Zu Maßnahme W5: Überprüfung der Umsetzbarkeit eines erweiterten Konzeptes für den Lieferverkehr durch Einrichtung eines zentralen Lieferdienstes und einer zentralen Lieferstation im Umfeld der Fußgängerzone

Ergänzend zu den übrigen Maßnahmen soll mit den in Frage kommenden Betrieben erörtert werden, eine Lieferstation an einer zentral erreichbaren Stelle der Fußgängerzone (etwa Meyfartstraße) einzurichten, an der außerhalb der Lieferzeiten Sendungen abgegeben und abgeholt werden können. Ein zentraler Lieferdienst kann von dort aus mit umweltfreundlichen Fahrzeugen (z. B. Elektrofahrzeugen[20]) die Verteilung der Güter übernehmen. Speziell vor dem Hintergrund der Verkehrszellenstruktur Erfurts, die ein Durchfahren des Zentrums weitgehend unterbindet, sind insbesondere Kurierdienste und Lieferanten, die mehrere Betriebe in der Fußgängerzone nacheinander beliefern, von den zeitlichen Einschränkungen betroffen. Während sie derzeit ihre Zieladressen direkt über die Fußgängerzone anfahren und beliefern können, müssen sie künftig die Ladezonen in den Verkehrszellen nacheinander anfahren und dazwischen jeweils in das Hauptverkehrsstraßennetz zurückkehren, um die nächste Zelle anfahren zu können.

Ein zentraler Lieferservice könnte von den Lieferzeiten ausgenommen werden, da es sich lediglich um ein einzelnes Fahrzeug handeln würde, das zudem dem besonderen Konzept entspre-

[20] Besonders im Zusammenhang mit dem Wirtschaftsverkehr in der Fußgängerzone werden häufig Ausnahmen bzw. Vorteile für Elektrofahrzeuge angeregt. Hauptproblem der Fußgängerzone ist jedoch die Anwesenheit von Fahrzeugen und nicht deren Schadstoffausstoß. Elektrofahrzeuge wären damit genauso störend wie herkömmliche. Aufgrund ihrer Geräuscharmut haben sie sogar Sicherheitsnachteile, da eine Annäherung akustisch schlechter wahrnehmbar ist.

© 2011
plan.publik. in Kooperation mit verkehrskonzept

chend, auch unter dem Aspekt des Marketings für die Begegnungszone, auffällig gestaltet werden könnte, damit die Ausnahmegenehmigung quasi „selbsterklärend" vermittelt wird.

Das Verfahren für gelegentliche Anlieferungen durch Selbstanlieferer soll – innerhalb der vorgegebenen Lieferzeitfenster – ebenfalls vereinfacht werden. Ggf. ist zu überlegen, die Selbstanlieferung zeitlich noch weiter zu konzentrieren (z.B. auf 6-9 Uhr und 20-22 Uhr). Auch in diesem Zusammenhang kann eine zentral gelegene Lieferstation ein Serviceangebot schaffen für selten anliefernde Unternehmen und Selbstanlieferer, für die sich eine Ausnahmegenehmigung finanziell bzw. wegen des Aufwands nicht lohnt. Ob die Einrichtung langfristig kostendeckend zu betreiben ist, ist zu klären.

Zu Maßnahme W6: Überprüfung der Praxis zur Ausstellung von Ausnahmegenehmigungen im Hinblick auf Nutzergruppen, die nicht dem Wirtschaftsverkehr zuzuordnen sind

Der Wirtschaftsverkehr macht derzeit etwa 40% der Ausnahmegenehmigungen aus. Um die Akzeptanz der Einschränkungen für den Wirtschaftsverkehr zu erhöhen, erscheint es unbedingt erforderlich, die vorgesehenen Reglementierungen zumindest sinngemäß auch auf den Nicht-Wirtschaftsverkehr anzuwenden. Ausnahmegenehmigungen sollten daher nur noch in Ausnahmefällen erteilt werden. Dies gilt auch bzw. gerade für die Stadtverwaltung, die hier mit gutem Beispiel vorangehen sollte.

4.4.2 Verkehrsplanerische Leitlinien

Im Einzelnen werden folgende Leitlinien zum Wirtschaftsverkehr in der Innenstadt (LW) festgelegt:

- Für den Wirtschaftsverkehr ergeben sich aus dem Verkehrszellensystem weitgehend vorgegebene Lieferrouten, die eine direkte Bedienung der Fußgängerzone sowie im Umfeld angeordneter Liefer-/Ladezonen erlauben. Dieses Routennetz muss Betrieben und Zulieferern vermittelt werden, um die Notwendigkeit und Sinnfälligkeit zu erläutern und Akzeptanz zu erhöhen. (LW 1)
- Um die Akzeptanz der zeitlichen Einschränkungen für den Wirtschaftsverkehr im Bereich der zentralen Fußgängerzone zu erhöhen, sollen die vorgesehenen Reglementierungen sinngemäß auch auf den Nicht-Wirtschaftsverkehr angewendet werden. Die Ausstellung von Ausnahmegenehmigungen soll soweit als möglich beschränkt und insgesamt stärker unter dem Aspekt des städtebaulichen Erlebens und der Aufenthaltsqualität bewertet werden. (LW 2)
- Auf gesamtstädtischer Ebene soll das Routennetz für den innenstadtbezogenen Wirtschaftsverkehr in ein Lkw-Führungskonzept eingebunden werden, das eine frühzeitige Orientierung für Lieferfahrten in die Innenstadt erlaubt.[21] (LW 3)
- Der Lieferverkehr mit lärm- und schadstoffarmen Fahrzeugen soll gezielt gefördert werden. Dies gilt auch in Bezug auf den städtischen Fuhrpark, der zu Ver- und Entsorgungszwecken oder aus anderen Gründen regelmäßig die Innenstadt befahren muss. (LW 4)
- Ausnahmegenehmigungen zum Befahren der zentralen Fußgängerzone sollen sparsam und auf konkrete Zeitfenster und Teilabschnitte bezogen ausgegeben werden. Das Weiterbestehen der Notwendigkeit soll regelmäßig überprüft werden. (LW 5)

4.5 Radverkehr

4.5.1 Zielkonzept Radverkehr Innenstadt

Zentrales Element für den Radverkehr ist die „Begegnungszone Innenstadt" mit den zuvor genannten Merkmalen. Hier gilt als wesentliche Regel an erster Stelle eine gegenseitige, partnerschaftliche Rücksichtnahme.

[21] Die Erarbeitung eines Lkw-Führungskonzeptes soll Bestandteil des noch ausstehenden Verkehrsentwicklungsplans, Teil: Motorisierter Individualverkehr (VEP MIV) sein.

© 2011

Darüber hinaus sollen an allen Hauptverkehrsstraßen, die noch keine Radverkehrsanlagen aufweisen, Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs ergriffen werden. Infrage kommen hier gemäß geltender Regelwerke (RASt 06, ERA 10) die Anlage von Radwegen, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen sowie, wo dies nicht möglich ist, die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h.[22]

Neben solchen Fördermaßnahmen für den Radverkehr sieht das Konzept für die Innenstadt die Schaffung von komfortablen, gut zu befahrenen Vorzugsrouten für den Radverkehr vor. Diese Routen führen die gesamtstädtischen Transittrassen bzw. Hauptrouten des Radverkehrs mit besonderer Qualität durch die Innenstadt. Aufgrund der gegebenen mittelalterlichen Stadtstruktur kann dabei insbesondere im Bereich der Altstadt nach Abwägung mit denkmalschützerischen Anforderungen und Standards die Anwendung reduzierter Standards notwendig werden.

Folgende Maßnahmen sollen im Rahmen des Zielkonzeptes Radverkehr umgesetzt werden:

R1 Öffnung der bislang noch nicht in Gegenrichtung freigegebenen Einbahnstraßen für den Radverkehr im gesamten Gebiet der „Begegnungszone Innenstadt" (unter besonderer Berücksichtigung von Verkehrssicherheitsbelangen im Einzelfall)

R2 Freigabe der Fußgängerzone im westlichen Anger zwischen Neuwerkstraße und Borngasse für Radfahrer, mit räumlicher Ausdehnung der Freigabe für die Abend- und Nachtzeit (z.B. werktags 18:30-9:00 Uhr sowie sonntags durchgängig) auf die gesamte Fußgängerzone

R3 Ausweisung von Vorzugsrouten für den Radverkehr innerhalb der Innenstadt und Umgestaltung dieser Routen zugunsten einer verbesserten Befahrbarkeit

R4 Prüfung von Geschwindigkeitsbeschränkungen unter 50 km/h in der Andreasstraße und auf dem Straßenzug Bonifaciusstraße–Walkmühlstraße–Dalbergsweg zum Schutz des Radverkehrs (auch unter dem Aspekt der Lärmminderung sowie im Zusammenhang mit dem Thema Verkehrssicherheit allgemein in diesen Straßen)

R5 Prüfung von Möglichkeiten zur Umgestaltung des Juri-Gagarin-Rings zur städtebaulichen Integration des Straßenraums mit Reduzierung der Fahrstreifenbreiten für Kfz auf notwendige Mindestmaße (ggf. überbreite Richtungsfahrbahnen), Anlage von Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn (Radfahrstreifen, Schutzstreifen), Verbesserung der Überquerbarkeit sowie ggf. Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit, insbesondere im Abschnitt zwischen Löberstraße und Trommsdorffstraße (bzw. bis Meyfartstraße/Krämpferstraße)

R6 Fortführung des Fahrradabstellanlagenprogramms mit Überprüfung des vorhandenen Bedarfs für eine Erweiterung des bestehenden Fahrradparkhauses (Radhaus) am Hauptbahnhof an gleichem Standort oder an anderer Stelle im Bahnhofsumfeld sowie Prioritätenreihung für eine vorrangige Realisierung von Abstellanlagen an weiteren besonders wichtigen Standorten

Wesentliche Bestandteile des Zielkonzeptes Radverkehr sind in Bild 4-9 in ihrem räumlichen Bezug dargestellt.

Die Maßnahmen 1 bis 3 sind der ersten Umsetzungsstufe zugeordnet. Bei Maßnahme 3 betrifft dies vorrangig die Fertigstellung der Route 1 mit Maßnahmen in der Kettenstraße, der Route 4 mit Maßnahmen im Fischersand sowie der Route 5 mit Maßnahmen in der nördlichen Johannesstraße. Route 2 ist bereits komplett realisiert.

[22] An dieser Stelle sei darauf verwiesen, dass die Bundeshauptstadt Berlin (insbesondere aus Lärmschutzgründen) in den vergangenen Jahren in einer Vielzahl von Hauptverkehrsstraßenabschnitten eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h angeordnet hat. Die Auswirkungen dieser Anordnungen auf Verkehr, Umwelt und Verkehrssicherheit sollen nun in einer Studie evaluiert werden.

© 2011

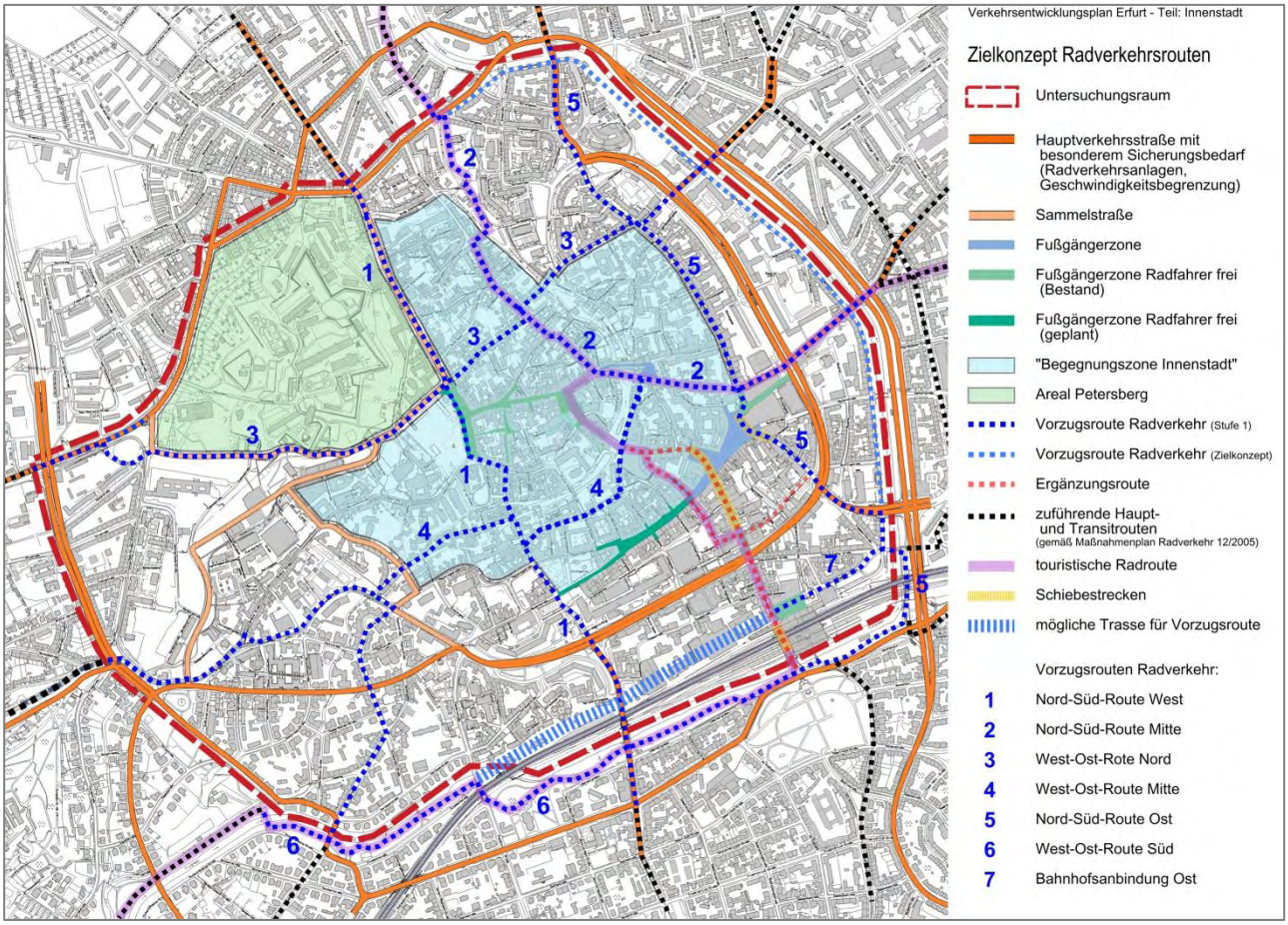


Bild 4-9: Radverkehrsführung in der Innenstadt – Zielkonzept Radverkehrsrouten

Erläuterungen zu den Maßnahmen

Zu Maßnahme R1: Öffnung der bislang noch nicht in Gegenrichtung freigegebenen Einbahnstraßen für den Radverkehr im gesamten Gebiet der „Begegnungszone Innenstadt" (unter besonderer Berücksichtigung von Verkehrssicherheitsbelangen im Einzelfall)

Hierzu ist in der Verwaltungsvorschrift zur StVO zu Zeichen 220 formuliert: „Beträgt in Einbahnstraßen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h, kann Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen werden, wenn a) eine ausreichende Begegnungsbreite vorhanden ist, ausgenommen an kurzen Engstellen; bei Linienbusverkehr oder bei stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen muss diese mindestens 3,50 m betragen, ...". Linienbusverkehr und stärkerer Verkehr mit Lastkraftwagen ist in der gesamten „Begegnungszone Innenstadt" nicht der Fall, weshalb hier das Mindestmaß von 3,50 m nicht gilt.

Die ERA 2010 empfehlen eine Fahrbahnbreite von mindestens 3,00 m; aber auch die Freigabe von schmäleren Fahrbahnen ist nach diesem neuen Regelwerk möglich, wenn Ausweichstellen vorhanden sind.

Zu Maßnahme R2: Freigabe der Fußgängerzone im westlichen Anger zwischen Neuwerkstraße und Borngasse für Radfahrer, mit räumlicher Ausdehnung der Freigabe für die Abend- und Nachtzeit (z.B. werktags 18:30-9:00 Uhr sowie sonntags durchgehend) auf die gesamte Fußgängerzone

Querschnitt und Gesamtbelastung sind im genannten Abschnitt mit der bereits freigegebenen Marktstraße vergleichbar. Die Freigabe dient vor allem der verbesserten Einbindung der Route über die Mühlengasse und Borngasse und ist gleichzeitig auch sinnvoll im Hinblick auf die Erreichbarkeit der Geschäfte im Umfeld des Angerkreuzes im Radverkehr.

© 2011
plan.publik. in Kooperation mit verkehrskonzept

Zu Maßnahme R3: Entwicklung und Ausweisung von Vorzugsrouten für den Radverkehr innerhalb der Innenstadt und Umgestaltung dieser Routen zugunsten einer verbesserten Befahrbarkeit

Wesentliche Vorzugsrouten zur kurzfristigen Entwicklung/Ausweisung wären:

(1) „Nord-Süd-Route West": Andreasstraße–Domplatz–Kettenstraße–Lange Brücke–Eichenstraße–Löberstraße

(2) „Nord-Süd-Route Mitte": Radweg entlang Gera–Venedig–Michaelisstraße–Rathaus-brücke–Meienbergstraße

(3) „West-Ost-Route Nord": Lauentor–Domplatz–Pergamentergasse–Augustinerstraße–Franckestraße

(4) „West-Ost-Route Mitte" Hermannsplatz–Fischersand–Marstallstraße–Barfüßerstraße–Junkersand–Kürschnergasse

(5) „Nord-Süd-Route Ost": Johannesstraße–Trommsdorffstraße

(6) „West-Ost-Route Süd": bestehende Route entlang des südlichen Flutgrabens, die ggf. noch ausgebaut werden kann zwischen Walkstrom und Löberstraße

(7) „Bahnhofsanbindung Ost": Kurt-Schumacher-Straße–Bahnhofstraße.

Langfristig sollten außerdem die Einrichtung von zusätzlichen Radverkehrsrouten

- *in Nord-Süd-Richtung entlang des Flutgrabens zwischen Pfeiffersgasse und Trommsdorffstraße sowie*
- *in West-Ost-Richtung zwischen Puschkinstraße und Bahnhofstraße entlang der Bahntrasse*

geprüft und planerisch konkretisiert werden. Letztere kann nach Realisierung die Funktion von Route 6 übernehmen, deren Ausbau dann somit entfallen könnte.

Die Vorzugsrouten werden weitgehend abseits der Straßenbahntrassen und der Fußgängerzone geführt, um den angestrebten Qualitätsstandard für den Radverkehr hinsichtlich Oberflächenbelag, Sicherheit, Störungsarmut, zügiger Befahrbarkeit etc. zu erreichen. Eine Führung über die Pergamentergasse beispielsweise ist für den Radverkehr, trotz des Kopfsteinpflasters – das langfristig durch ein besser befahrbares Oberflächenmaterial ersetzt werden sollte – zügiger und weniger konfliktreich als über die hochfrequentierte Fußgängerzone Marktstraße mit Straßenbahnbetrieb.

Touristische Radwanderwege sind bezogen auf die Innenstadt vorrangig als Quell-Ziel-Routen zu verstehen, Durchgangsradverkehr spielt hier keine nennenswerte Rolle. Die vorhandenen touristischen Radwanderwege (Gera-Radweg, Thüringer Städtekette Radweg, Deutschlandradweg D 4) können daher unabhängig von den vorgeschlagenen Vorzugsrouten ihren heutigen Verlauf innerhalb der Innenstadt beibehalten, da es bei ihnen nicht auf ein zügiges Vorwärtskommen ankommt. Vielmehr ist hier neben den Zielen Hauptbahnhof und Touristeninformation die gesamte historische Innenstadt bis hin zum Dom und zum Areal Petersberg (die beide nicht direkt an die touristischen Routen angebunden sind) als Zielgebiet relevant.

Der Bahnhofstunnel, auch wenn er von Radfahrern stark frequentiert wird, wie auch die komplette Route Bahnhofstraße–Angerkreuz–Schlösserstraße können aufgrund der dort gegebenen Verkehrssituation und Flächenverfügbarkeit nicht den Qualitätsstandard einer Vorzugsroute des Radverkehrs erreichen. Diese Route ist daher konzeptionell als „Ergänzungsroute" definiert. Zwischen Juri-Gagarin-Ring und westlichem Anger verläuft parallel eine alternativ nutzbare Ergänzungsroute über Mühlgasse–Borngasse und auch die in den letzten Jahren ausgebaute Route entlang der Reglermauer kann als Ergänzungsroute betrachtet werden.

Neben den zentralen, nahe der „Begegnungszone" verlaufenden Vorzugs- und Ergänzungsrouten soll die langfristige Realisierung von einer weiteren, am Innenstadtrand verlaufenden Radverkehrsroute geprüft und planerisch konkretisiert werden, die am östlichen Innenstadtrand in Nord-Süd-Richtung von der Pfeiffersgasse parallel zum Straßenzug Flutgraben–Krämpferufer–Schmidtstedter Ufer bis zum Hauptbahnhof (Hintereingang) geführt werden soll.

© 2011
plan.publik. in Kooperation mit verkehrskonzept

Zu Maßnahme R4: Prüfung von Geschwindigkeitsbeschränkungen unter 50 km/h in der Andreasstraße und auf dem Straßenzug Bonifaciusstraße–Walkmühlstraße–Dalbergsweg zum Schutz des Radverkehrs (auch unter dem Aspekt der Lärmminderung sowie im Zusammenhang mit dem Thema Verkehrssicherheit allgemein in diesen Straßen)

Die genannten Aspekte der Lärmminderung und Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr lassen vor dem Hintergrund der gegebenen Straßenraumbreiten und Verkehrssituationen hier letztlich keine andere Maßnahme zu. Es handelt sich also um eine verkehrspolitische Abwägungs-und Entscheidungsnotwendigkeit, da andere verkehrsplanerische Lösungen nicht infrage kommen.

Zu Maßnahme R5: Prüfung von Möglichkeiten zur Umgestaltung des Juri-Gagarin-Rings zur städtebaulichen Integration des Straßenraums mit Reduzierung der Fahrstreifenbreiten für Kfz auf notwendige Mindestmaße (ggf. überbreite Richtungsfahrbahnen), Anlage von Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn (Radfahrstreifen, Schutzstreifen), Verbesserung der Überquerbarkeit sowie ggf. Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit, insbesondere im Abschnitt zwischen Löberstraße und Trommsdorffstraße (bzw. bis Meyfartstraße/Krämpferstraße)

Hierbei handelt es sich um eine anspruchsvolle, verkehrliche wie städtebauliche Aufgabe, die einerseits die maßgebliche Verbindungsfunktion und Haupterschließungsfunktion des Juri-Gagarin-Rings als Hauptverkehrsstraße und Teil des Zentrumsrings, andererseits seine Lage zwischen Innenstadt und Bahnhofsquartier mit entsprechenden Querbezügen im Fußgänger- und Radverkehr (z.B. auch Fußwege zwischen Parkierungsanlagen und Zieladressen) betrifft. Wünschenswert wäre eine Lösungssuche im Rahmen eines Gestaltungswettbewerbs.

Zu Maßnahme R6: Fortführung des Fahrradabstellanlagenprogramms mit Überprüfung des vorhandenen Bedarfs für eine Erweiterung des bestehenden Fahrradparkhauses (Radhaus) am Hauptbahnhof sowie Prioritätenreihung für eine vorrangige Realisierung von Abstellanlagen an weiteren besonders wichtigen Standorten

Fahrradabstellanlagen stellen einen notwendigen Baustein zur Förderung des Radverkehrs dar. Wie die heutigen Belegungen des Hauptbahnhofsumfeldes durch abgestellte Fahrräder verdeutlichen, erscheint z.B. neben einer Erweiterung des bestehenden Fahrradparkhauses auch eine Realisierung von Fahrradabstellanlagen auf der östlichen Bahnhofseite sinnvoll. Kurzfristiger Handlungsbedarf besteht z.B. auch im Umfeld von Fischmarkt und Rathaus.

4.5.2 Verkehrsplanerische Leitlinien

Folgende Leitlinien für den Radverkehr (LR) werden vor dem dargestellten Hintergrund formuliert:

- Vorzugsrouten für den Radverkehr sollen einen komfortablen, d.h. gut befahrbaren, glatten und griffigen Fahrbahnbelag erhalten. Sie sollen in ihrer Qualität − auch z.B. im Hinblick auf Sicherheit, Beleuchtung, Störungsarmut, zügige Befahrbarkeit − „für sich selbst sprechen", damit sie angenommen werden. Dabei sind allerdings Anforderungen aus dem Denkmalschutz und der Stadtgestaltung im Straßen- und Wegenetz der mittelalterlichen Stadt zu berücksichtigen, Standards sind hieran zu orientieren. Ergänzend soll im Rahmen von Öffentlichkeitsarbeit (insbesondere auch vor, während und nach Umbauarbeiten) durch Flyer, Internet etc. auf diese Routen aufmerksam gemacht werden. (LR 1)
- Die Einrichtung von Fahrradstraßen in Zuge von Vorzugsrouten soll geprüft werden, Sackgassen sollen durchlässig gehalten und Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung frei gegeben werden. (LR 2)
- Eine fahrbahnnahe Führung des Radverkehrs auf Schutzstreifen oder Radfahrstreifen wird im Hauptverkehrsstraßennetz bevorzugt. (LR 3)
- Gemeinsame Geh- und Radwege im Seitenraum von angebauten Straßen sollen nur bei schwachen Fußgänger- und Radverkehrsstärken realisiert werden, wenn eine getrennte Führung ausgeschlossen werden muss. Dies schließt sich in der Innenstadt im Normalfall aus. (LR 4)

© 2011
plan.publik. in Kooperation mit verkehrskonzept

- Radverkehrsanlagen sollen generell nach einem sicheren und funktionsgerechten Ausbaustandard hinsichtlich Breite, Oberfläche, Linienführung und Kontinuität ausgeführt werden. Breiten werden durch die StVO und das zugrunde liegende Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, vorrangig RASt 06 und ERA 10, vorgegeben. Die Breite eines Schutzstreifens soll danach einschließlich Markierung im Regelfall 1,50 m betragen und darf 1,25 m nicht unterschreiten; die Restfahrbahn soll 4,50 m nicht unterschreiten. Mindestbreiten sollen bei Radverkehrsanlagen möglichst vermieden werden. (LR 6)
- An signalisierten Knotenpunkten (Kreuzungen, Einmündungen) von Hauptverkehrsstraßen werden die nicht abgesetzte Radfahrerfurt und das direkte Linksabbiegen bevorzugt. In untergeordneten Zufahrten von signalisierten Knotenpunkten sollen nach Möglichkeit aufgeweitete Aufstellbereiche für Radfahrer angelegt werden. (LR 7)
- An wichtigen Zielen in der Innenstadt (Fußgängerzone, große öffentliche Einrichtungen, Freizeitanlagen etc.) sollen diebstahlsichere, witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen errichtet werden. Dabei ist der Bedarf anhand der abgestellten Fahrräder regelmäßig zu überprüfen und ggf. durch Ergänzung der Anlagen fortzuschreiben. (LR 8)
- Eine alltags- und freizeittaugliche Fahrradwegweisung sowie Übersichtspläne und ein spezieller Radfahrerstadtplan sind sinnvolle Bestandteile des Netzangebots. (LR 9)
- Öffentliche Arbeitgeber und große Unternehmen sollen in einer Vorbildfunktion durch geeignete Angebote (Abstellanlagen, Dienstfahrräder, finanzielle Anreize etc.) zu einer konsequenten Förderung des Radfahrens im Berufs- und Ausbildungsverkehr angeregt werden. Dazu gehören auch öffentliche Werbekampagnen, die sich gezielt an Berufstätige und Auszubildende wenden. (LR 10)
- Die technische Entwicklung im Bereich der motorisierten Fahrräder (E-Bike, Pedelec) erfordert eine grundlegende Positionierung zu dieser Fahrzeugart im Rahmen der Radverkehrsplanung. Technisch mögliche Fahrgeschwindigkeiten über 25 km/h legen – auch im Zusammenhang mit der weiterhin hohen Geräuscharmut – einen Ausschluss solcher stärker motorisierter Fahrräder von der Mitnutzung vorhandener Radverkehrsanlagen (Radweg, Zweirichtungsradweg) im Seitenraum sowie für den Radverkehr freigegebener Gehwege und Fußgängerbereiche nahe. Auch über noch ausstehende Festlegungen auf Bundesebene (StVO, VwV-StVO etc.) hinaus soll daher für Erfurt ein Standard zum verkehrsplanerischen und straßenverkehrsrechtlichen Umgang mit motorisierten Fahrrädern entwickelt werden, der vor allem zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer – Fußgänger und (nicht motorisierte) Radfahrer – beitragen soll. (LR 11)

4.6 Fußgängerverkehr

4.6.1 Zielkonzept Fußgängerverkehr Innenstadt

Die „Begegnungszone Innenstadt" kommt dem Fußgängerverkehr in besonderem Maße zugute. Wesentliche Anforderungen und Maßnahmen wurden in den vorangegangenen Abschnitten bereits benannt. Auch der Fußgängerverkehr hat sich danach, wiewohl prioritäre Verkehrsart in vielen Bereichen der Begegnungszone (mit Ausnahme der straßenverkehrsrechtlich ausgewiesenen Fußgängerbereiche), gegenüber den anderen innerhalb der Begegnungszone zugelassenen Verkehrsarten partnerschaftlich zu verhalten.

Folgende Maßnahmen sind dem Zielkonzept Fußgängerverkehr zuzurechnen und sollen entsprechend umgesetzt werden:

F1 Umsetzung der „Begegnungszone Innenstadt" durch Ausweisung mittels Beschilderung sowie Realisierung der flankierend erforderlichen Maßnahmen in den Bereichen MIV-Erschließung / Verkehrszellen (M), Parken (P) sowie Wirtschaftsverkehr (W)

F2 Anordnung der nicht als Fußgängerbereich ausgewiesenen Straßen(-abschnitte) innerhalb der Begegnungszone als Verkehrsberuhigter Bereich (StVO-Zeichen 325), kurzfristig

© 2011

durch Kennzeichnung der Einfahrtsbereiche, langfristig ggf. mit Anpassung der Straßenraumgestaltung unter Berücksichtigung von stadtgestalterischen und stadthistorischen bzw. denkmalschützerischen Aspekten

F3 Überprüfung von weiteren Abschnitten von Straßen, Gassen und Plätzen innerhalb der Begegnungszone im Hinblick auf die Frage, ob sie straßenverkehrsrechtlich als Fußgängerbereich (ggf. mit erforderlichen Ausnahmen für ÖPNV, Radverkehr, Lieferverkehr und Grundstückszufahrten) ausgewiesen und entsprechend umgestaltet werden können

Erläuterungen zu den Maßnahmen

Zu Maßnahme F1: Umsetzung der „Begegnungszone Innenstadt" durch Ausweisung mittels Beschilderung und Realisierung der flankierend erforderlichen Maßnahmen in den Bereichen MIV-Erschließung / Verkehrszellen (M), Parken (P) sowie Wirtschaftsverkehr (W)

Der zu entwickelnde Charakter der Begegnungszone ist in Kap. 4.1 ausführlich beschrieben. Bild 4-1 stellt eine mögliche Version für eine entsprechende Informationstafel an den Zufahrtstellen zur Begegnungszone dar, Plan 4-6 kennzeichnet sinnvolle Standorte für diese Informationstafeln. Die verkehrsplanerische und straßenverkehrsrechtliche Umsetzung der Begegnungszone erfolgt durch Umsetzung flankierender Maßnahmen aus den Handlungsfeldern MIV-Erschließung / Verkehrszellen (M1-M3), Parken (P1)[23] sowie Wirtschaftsverkehr (W1-W3).

Zu Maßnahme F2: Anordnung der nicht als Fußgängerbereich ausgewiesenen Straßen(-abschnitte) innerhalb der Begegnungszone als Verkehrsberuhigter Bereich mit Anpassung der Straßenraumgestaltung unter Berücksichtigung von stadtgestalterischen und stadthistorischen bzw. denkmalschützerischen Aspekten

Grundlegende Erläuterungen hierzu finden sich in Abschnitt 4.1. Ziele sind einerseits eine Vereinheitlichung der straßenverkehrsrechtlichen Regelungen innerhalb der Begegnungszone in Richtung eines eindeutigen, flächenhaften Vorrangs für Fußgänger und Aufenthaltsfunktionen, andererseits eine möglichst einheitliche Umsetzung des Prinzips der „Einheit von Bau und Betrieb". Letzteres bedarf jedoch aufgrund des städtebaulichen Charakters der mittelalterlichen Stadt einer Abwägung von stadtgestalterischen, stadthistorischen bzw. denkmalschützerischen Anforderungen.

Die geplanten Baumaßnahmen zur Erneuerung bzw. Umgestaltung der Schlösserstraße und der Rathausbrücke stehen in diesem Zusammenhang und verfolgen die genannten Zielstellungen.[24]

Zu Maßnahme F3: Überprüfung von weiteren Abschnitten von Straßen, Gassen und Plätzen innerhalb der Begegnungszone im Hinblick auf die Frage, ob sie straßenverkehrsrechtlich als Fußgängerbereich (StVO-Zeichen 242, ggf. mit erforderlichen Ausnahmen für ÖPNV, Radverkehr, Lieferverkehr und Grundstückszufahrten) ausgewiesen und entsprechend umgestaltet werden können

Ziel der Überprüfung soll eine sinnvolle Arrondierung der bestehenden Fußgängerbereiche sowie ggf. die Schließung von Lücken im Netz der Fußgängerbereiche sein. Ein besonderer Fokus sollte auf einer attraktiven, komfortablen fußläufigen Anbindung der am Innenstadtrand gelegenen Parkhäuser an die zentrale Fußgängerzone liegen.

Weitergehende Anforderungen und Maßnahmenhinweise zum Fußgängerverkehr werden mit den folgenden Leitlinien formuliert.

[23] Siehe hierzu auch die Hinweise weiter unten sowie die Anmerkungen zu den Maßnahmen P1 und P2 in Kap. 4.3.

[24] Auch die Erneuerungsmaßnahmen der Fußgängerbereiche Fischmarkt und westlicher Anger dienen zur Verbesserung der Gesamtsituation im Hinblick auf die grundlegenden Ziele dieses Innenstadtkonzeptes.

© 2011
plan.publik. in Kooperation mit verkehrskonzept

4.6.2 Verkehrsplanerische Leitlinien

Folgende Leitlinien für den Fußgängerverkehr (LF) sollen bei der Konkretisierung und Umsetzung künftiger Maßnahmen gelten:

- Das Fußwegenetz soll so entwickelt und gestaltet werden, dass es sowohl der sicheren und bequemen Erschließung des unmittelbaren städtebaulichen Umfeldes dient als auch attraktive, gesicherte und umwegarme Verbindungen zwischen Wohnstandorten, Schulen, Geschäften, Freizeit- und Erholungseinrichtungen und Haltestellen schafft. Bereiche mit Aufenthaltsfunktion sollen bei der Netzplanung besonders berücksichtigt werden. Das Alltagsfußwegenetz soll dabei durch attraktive Verbindungen an das Freizeit- und Wanderwegenetz angeschlossen werden; dies gilt auch für die Innenstadt und hier für den fußläufigen Zugang zu Bereichen mit Freizeit- und Erholungsfunktion. (LF 1)
- Die Einrichtung und Gestaltung von Verkehrsberuhigten Bereichen soll vorrangig dem Ziel der Sicherung und Ermöglichung von Zufußgehen und Aufenthaltsfunktionen und daneben auch zugunsten des Radfahrens im innerstädtischen Straßen- und Wegenetz dienen. Nach Möglichkeit soll die wünschenswerte „Einheit von Bau und Betrieb" (bauliche Gestaltung nach dem Mischungsprinzip[25]) angestrebt werden. Dem gegebenen Standard innerhalb der Innenstadt/Altstadt entsprechend sind dabei allerdings stadtgestalterische und stadthistorische bzw. denkmalschützerische Aspekte der Straßenraumgestaltung angemessen zu berücksichtigen. Im Rahmen einer ersten Umsetzungsstufe kann daher auch ein kostengünstiger Teilumbau unter weitgehender Beibehaltung von Fahrgassen und Borden erfolgen, wenn die straßenverkehrsrechtlichen Grundprinzipien des Verkehrsberuhigten Bereichs durch punktuelle Umgestaltung der Einfahrtsituationen und Knotenpunkte sowie ggf. weitere Gestaltungselemente wie Baumbeete, Ladezonen, Sitz- und Spielelemente, abschnittweise Seitenraumvorziehungen oder Ähnliches ausreichend verdeutlicht werden. Teilumbau kommt insbesondere für schmale Straßen, Gassen und Stichstraßen innerhalb der Altstadt in Frage. (LF 2)
- Die Dimensionierung von Gehbereichen und Gehwegen richtet sich nach der Netzfunktion, den anliegenden Nutzungen und den Anforderungen aus Aufenthalt und Kinderspiel. Gehwegbreiten sollten dementsprechend 3,50 m in Straßen mit Achsenfunktion für Fußgänger (z.B. in Geschäftsstraßen und im Zuge von wichtigen Schulwegen) und 2,50 m in den übrigen Straßen in der Regel nicht unterschreiten. 1,50 m Gehwegbreite stellt ein absolutes Mindestmaß dar. Ist eine solche Breite nicht vorhanden, so ist durch entsprechende straßenverkehrsrechtliche Regelungen die Gefährdung von Fußgängern bei Fahrbahnmitbenutzung auf ein Mindestmaß zu verringern. Das Konzept „Begegnungszone" trägt diesen anspruchsvollen Anforderungen gezielt Rechnung. (LF 3)
- Bei der Gestaltung der Fußwege und Fußgängeranlagen sollen behindertengerechte Standards entwickelt und realisiert werden, um die gesetzliche Anforderung der Barrierefreiheit angemessen zu berücksichtigen. Da die Umsetzung von Barrierefreiheit im öffentlichen (Straßen-)Raum erfahrungsgemäß langwierig sein wird und teilweise einer Abwägung von gegensätzlichen Anforderungen erfordert, soll im Rahmen einer Standardentwicklung auch ein Vorgehen erarbeitet und abgestimmt werden, wie dieses Ziel in Erfurt erreicht werden kann. Die entwickelten Standards sollen in einem (innen-)stadtspezifisch formulierten Gestaltungsleitfaden niedergelegt werden, der auch den Aspekt der sozialen Sicherheit berücksichtigen sollte. (LF 4)
- Die Überquerbarkeit von Hauptverkehrsstraßen ist insbesondere im Zuge des Zentrumsrings und Stadtrings durch geeignete Elemente zu sichern. Dabei soll ein besonderer Qualitätsmaßstab gelten, der die Trennwirkung der Ringstraßen soweit als möglich verringert. (LF 5)
- Als Standard zur Sicherung der Überquerbarkeit von Hauptverkehrsstraßen sollen Mittelstreifen und Mittelinseln konsequent genutzt werden. Mittelstreifen bieten sich im Sinne von

[25] Vgl. FGSV (Hrsg.), Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt, Ausgabe 2006. Grundsätzlich kommt nach diesem Regelwerk eine höhengleiche Ausbildung des gesamten Straßenraums nach dem Mischungsprinzip oder mit weicher Separation (z. B. Muldenrinnen statt Bordrinnen) bei Verkehrsstärken unter 400 Kfz/h und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h oder weniger in Frage.

© 2011
plan.publik. in Kooperation mit verkehrskonzept

„linearen Querungshilfen" insbesondere in denjenigen Hauptverkehrsstraßenabschnitten an, wo dies aus der städtebaulichen Randnutzung (i.d.R. Haupt-/Geschäftsstraßen) abgeleitet werden kann und gleichzeitig aufgrund der vorliegenden Straßenraumdimensionen möglich ist. In Straßen des Nebennetzes sollen im Zuge von wichtigen Fußgängerrouten, insbesondere von Schul- und Freizeitwegen von Kindern, in Anlehnung an die Richtlinien für Fußgängerüberwege (R-FGÜ 2001) ein stadtspezifischer Standard hinsichtlich der Einrichtung von Fußgängerüberwegen („Zebrastreifen") entwickelt werden. (LF 6)

- Lichtsignalanlagen sollen fußgängerfreundliche Schaltungen aufweisen. Die Wartezeit für Fußgänger soll nach Möglichkeit 30 sec nicht überschreiten, weil sonst der Anteil der „Rotläufer" deutlich zunimmt. Wartezeiten über 60 sec sollen möglichst vermieden werden. Die Fußgängersignalisierung ist in den Signalzeitenplan fest einzubinden, Grünanforderung für Fußgänger per Anforderungstaste ist innerhalb der Innenstadt sowie auf dem Zentrums- und Stadtring grundsätzlich zu vermeiden. Aus Verkehrssicherheitsgründen sowie zur Vermeidung von unzumutbaren Umwegen und Wartezeiten sollen bei signalisierten Knotenpunkten nach Möglichkeit alle Zufahrten mit Furten für Fußgänger ausgestattet werden. Fußgängern soll auch bei Mittelinseln im Zuge von signalisierten Furten das Überqueren der Fahrbahn in einem Zuge ermöglicht werden. (LF 7)
- Zur fußgängergerechten Gestaltung des Wegenetzes gehören abwechslungsreich gestaltete Straßenräume sowie Verweilmöglichkeiten und Aufenthaltsflächen. (LF 8)
- Die Weiterentwicklung der bestehenden fußwegbezogene Wegweisung („Fußgänger-Leitsystem") unter Einbeziehung der Standorte von Parkierungsanlagen sowie Übersichtspläne und Kartenwerke für Fußgänger sind ein hilfreicher Bestandteil des Netzangebotes. (LF 9)
- Ein positives Fußgängerklima muss durch regelmäßige Fußgängeraktionen und spezielle Serviceangebote für Fußgänger entwickelt und gepflegt werden. Dabei sollen die Aspekte Sicherheit, Gesundheit und Wohlbefinden im Vordergrund stehen. (LF 10)

4.7 ÖPNV

4.7.1 Zielkonzept ÖPNV Innenstadt

Spezifische Maßnahmen im ÖPNV sind nicht Bestandteil des Innenstadtverkehrskonzeptes.

Allerdings sollen bei der noch ausstehenden Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans für die Gesamtstadt als Bestandteil eines Teilkonzeptes ÖPNV im Rahmen eines Prüfauftrags mit Innenstadtbezug die Möglichkeiten zum weiteren Ausbau des Stadtbahnnetzes zur Stärkung des „Umweltverbundes" sowie zur Entlastung der hochbelasteten Linienführung über die Bahnhofsstraße und den Bahnhofstunnel untersucht werden. Dies betrifft zwei Einzelmaßnahmen:

Ö1 Durchführung einer Machbarkeitsstudie zur einer möglichen Stadtbahnführung im Zuge der Puschkinstraße zwischen Karl-Marx-Platz und Schillerstraße,

Ö2 Abschließende Umsetzung des städtischen Haltestellenprogramms innerhalb der Innenstadt.

Erläuterungen zu den Maßnahmen

Zu Maßnahme Ö1: Die genannte Linienführung stellt nach derzeitigem Verständnis einen sinnvollen Ansatz zur Entlastung des heutigen „Nadelöhrs" Bahnhoftunnel/Bahnhofstraße dar, mit dem sich die Erreichbarkeit der Innenstadt im ÖPNV gegenüber Störungen sichern und weiter verbessern lässt. Die Durchführung einer vertiefenden Untersuchung (Machbarkeitsstudie) erscheint daher aus Innenstadtsicht dringend erforderlich. Gleichzeitig handelt es sich hierbei um einen Ausschnitt eines gesamtstädtischen Konzeptansatzes zur Fortschreibung und Weiterentwicklung des Verkehrsentwicklungsplans, Teil: Öffentlicher Personennahverkehr (VEP ÖPNV) und geht damit über das Innenstadtkonzept hinaus.

© 2011
plan.publik. in Kooperation mit verkehrskonzept

Zu Maßnahme Ö2: Als Umsetzungsmaßnahmen stehen innerhalb der Innenstadt noch die Haltestellen Fischmarkt und in der nördlichen Johannesstraße sowie die Niederflurgerechte Umgestaltung der Haltestellen Regierungsstraße und Neuwerkstraße aus. Im Vordergrund stehen allem die Barrierefreiheit und der Fahrgastkomfort (siehe dazu auch die Verkehrsplanerische Leitlinie LÖ 5).

4.7.2 Verkehrsplanerische Leitlinien

Folgende verkehrsplanerische Leitlinien zum ÖPNV (LÖ) mit Innenstadtbezug sollen im Rahmen der gesamtstädtischen ÖPNV- bzw. Nahverkehrsplanung berücksichtigt werden:

- „Schlanke" Umsteigezeiten im ÖPNV sind grundsätzlich zu gewährleisten. (LÖ 1)
- Der Zugang zu den Haltestellen soll innerorts 300 m Luftlinie (5 Minuten Fußweg) und außerorts 500 m Luftlinie nicht überschreiten. (LÖ 2)
- Ein koordinierter Taktverkehr ist erforderlich, um das „schlanke Umsteigen" zu garantieren. Der bestehende Citytakt (10 Minuten-Takt) im Stadtbahnbetrieb soll daher langfristig gesichert werden. (LÖ 3)
- Wo Stadtbahn- und Buslinien Verkehrsflächen mit dem motorisierten Individualverkehr teilen, soll der öffentliche Verkehr soweit möglich Vorrang erhalten. Dies soll in der Innenstadt sowie in den Knotenpunkten zwischen Stadtbahnnetz und den umliegenden Hauptverkehrsstraßen gelten. (LÖ 4)
- Die Stadtbahn soll im Straßenraum präsent sein. Dazu gehört ein modernen Ansprüchen und technischen Standards genügender Fahrzeugpark (z.B. hinsichtlich Fahrgastkomfort, Emissionen, Energieverbrauch) ebenso wie eine repräsentative, komfortable, den Anforderungen der Barrierefreiheit und sozialen Sicherheit entsprechende Gestaltung und Ausstattung der Haltestellen. Das städtische Haltestellenprogramm soll fortgeschrieben werden. (LÖ 5)
- Die großen Arbeitgeber im Stadtgebiet sollen gezielt zum Thema Jobticket angesprochen werden. Hierbei kommt in erster Linie der Stadtverwaltung, aber auch den Landesbehörden sowie anderen öffentlichen Arbeitgebern, eine wichtige Vorbild- und Vorreiterrolle zu. Auch für Betriebe und Dienstleister mit weniger als 25 Beschäftigten soll eine Organisationsform gefunden werden, die deren Beschäftigten einen Zugang zum Jobticket eröffnet. (LÖ 6)
- Werbe- und Servicemaßnahmen sowie Angebote zur Mobilitätsberatung stellen notwendige ergänzende Maßnahmen dar. (LÖ 7)
- Die bestehende hohe Erschließungsqualität der Innenstadt durch den ÖPNV soll auch in Zeiten schwieriger werdender Haushaltslagen erhalten bleiben. (LÖ 8)

4.8 Verkehrsmarketing

4.8.1 Zielkonzept Verkehrsmarketing

Maßnahmen zum innenstadtbezogenen Verkehrsmarketing wurden bereits an anderer Stelle benannt.[26] Als Bestandteil des Zielkonzept für die Innenstadt erscheint vor allem die folgende Maßnahme erforderlich:

VM1 Entwicklung und Umsetzung einer langfristig orientierten, von vielen Partnern gemeinsam getragenen Kampagne zur „Begegnungszone Innenstadt Erfurt" mit dem Ziel, die Begegnungszone als Erfurter Marke bekannt zu machen

Erläuterungen zur Maßnahme VM1: Das Verständnis für das neue Konzept der „Begegnungszone Innenstadt" erfordert ein gezieltes, offensives Marketing für die damit verbundenen Ziele eines Vorrangs für den nicht motorisierten Verkehr, für aufenthalts- und wohnfunktionsbezogene, nicht verkehrliche Nutzungen im öffentlichen Straßenraum sowie generell für ein part-

[26] Vgl. insbesondere Kap. 4.1.

© 2011

nerschaftliches Miteinander zwischen den Verkehrsarten. Das Konzept „Begegnungszone Innenstadt Erfurt" kann derzeit noch als Alleinstellungsmerkmal betrachtet werden. Ein nachhaltiger Gewinn durch die Begegnungszone lässt sich für viele unterschiedliche Akteure und Interessenträger/-gruppen mit Sitz innerhalb der oder maßgeblichem Bezug zur Innenstadt ableiten. Nicht zuletzt aus diesem Grund sollte die Kampagne von vielen Partnern gemeinsam getragen werden, um nach innen (Stadt Erfurt) und außen (Region, Tourismusmarkt etc.) wirksam zu werden.

4.8.2 Verkehrsplanerische Leitlinien

Die folgenden Leitlinien zum Verkehrsmarketing (LVM) sollen die Nennungen zum Verkehrsmarketing an anderer Stelle ergänzen:

- Verkehrssicherheit soll insbesondere in der Innenstadt gegenüber Schnelligkeit und Flüssigkeit im MIV absoluten Vorrang haben. Eine umfassende Verkehrssicherheitsarbeit soll zum Schutz der Menschen (unabhängig von ihrer Verkehrsmittelwahl), von Natur und Umwelt und zur Beseitigung der Hauptunfallursachen beitragen. Dies kann auf gesamtstädtischer Ebene durch ein kommunales Verkehrssicherheitsprogramm unterstützt werden, an dem alle mit Verkehrssicherheitsaspekten befassten, lokalen Institutionen mitarbeiten. (LVM 1)
- Neben Verkehrssicherheit stellen auch soziale Sicherheit sowie Umwelt- und Gesundheitsschutz wichtige Zielfelder der Verkehrsplanung dar. Bezogen auf die Innenstadt sollen hier geeignete Untersuchungen und Planungen (Kriminalitätsatlas, Lärmaktionsplan, Luftreinhalteplan, Klimaschutzkonzept etc.) regelmäßig fortgeschrieben werden. (LVM 2)
- Die Förderung einer stadt- und umweltfreundlichen Kraftfahrzeugnutzung, beispielsweise durch Fahrgemeinschaften und Autoteil-Initiativen, soll fester Bestandteil der Verkehrsentwicklungsplanung – auch über die Innenstadt hinaus – sein. Hierzu zählt auch ein gesamtstädtisches Mobilitätsmanagement als Bestandteil der Verkehrsentwicklungsplanung. (LVM 3)

© 2011

5 Umsetzungshinweise und Prioritätenreihung

Die Maßnahmen der verschiedenen Zielkonzepte greifen vielfältig ineinander. Folgendes Vorgehen betrifft die Umsetzungsstufe 1 und soll zu einer möglichst kurzfristigen Realisierung der „Begegnungszone Innenstadt" – als zentralem Bestandteil des Innenstadtkonzeptes – führen, wobei die einzelnen Arbeitsschritte überwiegend zeitlich parallel erfolgen können und sollen:

- Beschlussfassung zur Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans, Teil Innenstadt (mit Wirtschaftsverkehr)
- Ausschreibung und Auftragsvergabe zur Fortschreibung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Innenstadt (P1 mit Einbindung von P2) mit flankierenden Maßnahmen im gesamtstädtischen Kontext (P3-P9);
  Durchführung der Analyse und Bilanzierung von Parkraumangebot und -nachfrage in der Innenstadt als Grundlage für die weiteren Teilschritte zur möglichst kurzfristigen Umsetzung der Begegnungszone;
  Ausarbeitungen zur notwendigen konzeptionellen Anpassung des Parkraum(bewirtschaftungs)konzeptes innerhalb der Begegnungszone (P1) insbesondere in Bezug auf:
  - Zuschnitt der Bewohnerparkzonen, mit Prüfung einer sinnvollen Ausweisung zusätzlicher Bewohnerparkstände im Bereich wegfallender Kurzzeitparkstände,
  - Verortung von Ladezonen im Bereich wegfallender Kurzzeitparkstände,
  - Überprüfung einer sinnvollen Ausweisung von zusätzlichen Parkständen für Schwerbehinderte mit Parkausweis im Bereich wegfallender Kurzzeitparkstände,
  - Konkretisierung der notwendigen straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zur Umsetzung des Zonenhaltverbotes und der o.g. Anpassungsmaßnahmen,
  - Umsetzung der Maßnahmen im Zusammenhang mit der Ausweisung der Begegnungszone (siehe M2, F1)
- Wechsel des Fahrbahnbelags in der Holzheienstraße zur Lärmminderung (siehe M1)
- Kurzfristige Umsetzung der Netzdurchtrennung für den Kfz-Verkehr im Zuge der Meister-Eckehart-Straße (M1)
- Endgültige Festlegung des Zuschnitts und der Zufahrtsstellen in die Begegnungszone (M2, F1); Festlegung des Logos und Konzeption/Vorbereitung der flankierenden Marketingmaßnahmen zur Verbreitung der Grundidee der Begegnungszone (VM1);
  Umsetzung der Maßnahmen
- Konkretisierung der erforderlichen Detailmaßnahmen zur Umsetzung von M2 und M3, ggf. ergänzt durch eine wirkungsanalytische Abschätzung zum betreffenden Straßennetz sowie durch Fahrversuche im Abschnitt der Domstraße mit geringer Fahrbahnbreite (siehe Anmerkungen hierzu in Kap. 4.2, Erläuterungen zu Maßnahme M3);
  Festlegung der Rahmensetzungen für die provisorische Umsetzung der Maßnahmen im Rahmen eines Verkehrsversuchs gemäß § 45(1)6 StVO (Laufzeit mindestens ½ Jahr, Einrichtung einer „Beschwerdestelle", begleitende Untersuchungen);
  Durchführung einer Bewohnerversammlung zu den Veränderungen in den betroffenen Straßen (Mainzerhofstraße, Domstraße und Umfeld) zur Erörterung der Wirkungszusammenhänge und Umsetzungsbedingungen von Maßnahmen M2 und M3;
  Umsetzung der Maßnahmen M2 und M3 im Rahmen des Verkehrsversuchs
- Abstimmungen zur Festlegung der neuen Lieferzeiten innerhalb der Fußgängerzone (W2) mit den zuständigen Ämtern und Behörden sowie in einer Veranstaltung mit den betroffenen Geschäftsbetrieben, Dienstleistern und Gewerbetreibenden (siehe W1), bei der die Ergebnisse der Betriebsbefragung präsentiert und die flankierenden Aspekte zum Wirtschaftsverkehr innerhalb der Begegnungszone (W3-W6) besprochen werden;
  Festlegung der notwendigen Detailmaßnahmen zu W2;
  Umsetzung der Maßnahmen

© 2011

- Überprüfung der Sinnfälligkeit einer Festlegung von Lieferrouten für bestimmte Bereiche („Lieferverkehrszellen") innerhalb der Begegnungszone über fest zugewiesene Ein- und Ausfahrtstellen (im Zusammenhang mit M2 und W1, W3 und W4);
  Umsetzung der Maßnahmen

Ergänzend zu Arbeitsschritten zur Umsetzungsstufe 1 sollten kurzfristig folgende Arbeitsschritte erfolgen bzw. die notwendigen Arbeiten zur Umsetzung der betreffenden Maßnahmen begonnen werden:

- Konkretisierung der Maßnahmen zum innerstädtischen Wirtschaftsverkehr (W3-W6)
- Konkretisierung der der Maßnahmen R1 bis R3 zum Radverkehr sowie der Maßnahmen F2 und F3 zum Fußgängerverkehr

Die folgende Liste stellt die Maßnahmen zur Fortschreibung des Innenstadtkonzeptes in einen zeitlichen Zusammenhang.[27]

Tab. 5-1: Liste der Maßnahmen zur Fortschreibung des Innenstadtkonzeptes mit Festlegung von Umsetzungsprioritäten

Nr.	**Tab. 5-1 Blatt 1** **Umzusetzende Maßnahme** M Zielkonzept MIV-Erschließung / Verkehrszellen P Zielkonzept Parken W Zielkonzept Wirtschaftsverkehr R Zielkonzept Radverkehr F Zielkonzept Fußgängerverkehr VM Zielkonzept Verkehrsmarketing	**Umsetzungsstufe 1: Begegnungszone**	**Sonstige kurz- bis mittelfristige Maßnahme**	**Mittel- bis langfristige Maßnahme**
M1	Unterbindung des Kfz-Verkehrs im Zuge der Meister-Eckehart-Straße (Netzdurchtrennung); vorab Ersatz des vorhandenen Pflasters durch einen lärmarmen Asphaltbelag in der Holzheienstraße	x		
M2	Festlegung und Kennzeichnung von definierten Zufahrtstellen („Eingangstore") zur Begegnungszone für bestimmte, festgelegte Teilgebiete innerhalb der Zone, ergänzt um frühzeitige Informationen auf den Zufahrtsrouten zur Innenstadt im Hauptverkehrsstraßennetz	x		
M3	Unterbindung von Kfz-Verkehr auf dem Domplatz zwischen Lauentor/Andreasstraße und Domstraße/Kettenstraße (Fußgängerbereich mit Ausnahmeregelungen z.B. für ÖPNV und Lieferverkehr) bei gleichzeitiger Öffnung des Straßenzuges Mainzerhofstraße/Domstraße auch für den MIV in beiden Fahrtrichtungen	x		

[27] Eine Kennzeichnung mit Klammer (x) soll bedeuten, dass die jeweilige Maßnahme ggf. vorgezogen werden kann bzw. eine Einordnung in die mittel- bis langfristigen Maßnahmen unschädlich erscheint. Ein Vorziehen in die Umsetzungsstufe 1 soll allerdings nicht zu einer Verzögerung deren Realisierung führen.

© 2011

Nr.	**Tab. 5-1 Blatt 2** **Umzusetzende Maßnahme** M Zielkonzept MIV-Erschließung / Verkehrszellen P Zielkonzept Parken W Zielkonzept Wirtschaftsverkehr R Zielkonzept Radverkehr F Zielkonzept Fußgängerverkehr VM Zielkonzept Verkehrsmarketing	**Umsetzungsstufe 1: Begegnungszone**	**Sonstige kurz- bis mittelfristige Maßnahme**	**Mittel- bis langfristige Maßnahme**
P1	Fortschreibung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Innenstadt auf Basis einer fundierten Analyse und Bilanzierung von Angebot und Nachfrage mit folgenden vorrangigen Maßnahmen (a) Neuordnung der Bewohnerparkzonen (als notwendige Voraussetzung für (c), (b) Aufhebung der gebührenfreien Parkmöglichkeiten im Straßenraum und auf öffentlichen Parkplätzen, (c) Beschränkung des Angebots im Straßenraum innerhalb der „Begegnungszone Innenstadt" durch Ausweisung eines Zonenhaltverbots (StVO-Zeichen 290) und Ausweisung von öffentlichen Parkständen lediglich für Bewohner, Mobilitätsbeeinträchtigte mit Sonderparkausweis („Schwerbehindertenausweis") und Liefern/Laden, (d) Anpassung der Parkgebührenregelung im übrigen Bewirtschaftungsgebiet in der Innenstadt und (e) Erstellung von Detailplänen zur räumlichen Festlegung von Standorten für Schwerbehinderten-Parkstände und Liefer-/Ladezonen innerhalb der Begegnungszone	x	x	
P2	Realisierung von neuen Parkierungsanlagen an drei wünschenswerten Standorten („Eichenstraße", „Altstadttor", „Am Hügel") unter Berücksichtigung weiterer künftig zur Genehmigung vorgelegter Vorhaben zum Bau von Parkhäusern/Tiefgaragen mit Innenstadtbezug	(x)	x	x
P3	Einbeziehung aller öffentlich zugänglichen Parkhäuser und Tiefgaragen in ein nach modernen technischen Standards fortgeschriebenes Parkleitsystem, unter Berücksichtigung der Maßnahmen des VEP-Bausteins zum gesamtstädtischen Mobilitätsmanagement und mit Beteiligung der Parkhausbetreiber		(x)	x
P4	Schaffung von Tagesparkplätzen für Motorräder und Wohnmobile an geeigneten Standorten am Rand der „Begegnungszone Innenstadt" bzw. am Innenstadtrand		x	(x)
P5	Schaffung von Reisebusparkplätzen außerhalb der Innenstadt bei gleichzeitiger Festlegung von geeigneten Ausstiegshaltestellen für den Reisebustourismus am Rand der „Begegnungszone Innenstadt" bzw. am Innenstadtrand		x	(x)

© 2011
plan.publik. in Kooperation mit verkehrskonzept

Nr.	**Tab. 5-1 Blatt 3** **Umzusetzende Maßnahme** M Zielkonzept MIV-Erschließung / Verkehrszellen P Zielkonzept Parken W Zielkonzept Wirtschaftsverkehr R Zielkonzept Radverkehr F Zielkonzept Fußgängerverkehr VM Zielkonzept Verkehrsmarketing	**Umsetzungsstufe 1: Begegnungszone**	**Sonstige kurz- bis mittelfristige Maßnahme**	**Mittel- bis langfristige Maßnahme**
P6	Ausarbeitung und Verabschiedung einer Stellplatzbegrenzungssatzung für die Innenstadt und Überprüfung der Satzung der Stadt Erfurt zur Ablösung von Stellplatzverpflichtungen im Hinblick auf ihre Übereinstimmung mit dem Innenstadtverkehrskonzept und ggf. Anpassung der Bestimmungen		x	(x)
P7	Überprüfung der Machbarkeit von Quartiersgaragen in der Innenstadt und am Innenstadtrand zur Verringerung der Bewohnerparknachfrage im öffentlichen Straßenraum und zur Attraktivitätssteigerung für das Wohnen in der Innenstadt		(x)	x
P8	Förderung von Angeboten für Bewohner zur Reduzierung deren Fahrzeughaltungsquote, z.B. durch Ausweitung von Carsharing und Umsetzung von „Nachbarschaftsauto"-Konzepten		(x)	x
P9	Ergänzung des Parkraumkonzeptes für die Innenstadt durch ein Maßnahmenkonzept zur Angebotssteuerung der innenstadtbezogenen Parkraumnachfrage und Festlegung von Verfahren und instrumentellen Rahmensetzungen zum künftigen Umgang mit dem ruhenden Verkehr in den Randbereichen der Innenstadt („erweiterte Innenstadt") sowie im gesamtstädtischen Zusammenhang		(x)	x
P10	Erarbeitung eines Konzepts zur Überwachung des bewirtschafteten Parkraumangebots	(x)	x	
W1	Einrichtung eines Runden Tischs zum Wirtschaftsverkehr	x		
W2	Verbindliche und einheitliche Festlegung der Liefer- und Ladezeiten in der Fußgängerzone auf die Zeitbereiche 6-11 Uhr sowie 19-22 Uhr mit Integration der Regelung in die Beschilderung der Fußgängerzone	x		
W3	Überprüfung einer möglichen Festlegung von Standplätzen für Lieferfahrzeuge in besonders sensiblen Abschnitten der Fußgängerzone in Absprache mit den dortigen Betrieben	(x)	x	
W4	Einrichtung von Liefer-/Ladezonen im Nahbereich der Fußgängerzone (im Abstand von max. 150 m) für die Anlieferung außerhalb der Lieferzeiten	(x)	x	
W5	Überprüfung der Umsetzbarkeit eines erweiterten Konzeptes für den Lieferverkehr durch Einrichtung eines zentralen Lieferdienstes und einer zentralen Lieferstation im Umfeld der Fußgängerzone		(x)	x
W6	Überprüfung der Praxis zur Ausstellung von Ausnahmegenehmigungen im Hinblick auf Nutzergruppen, die nicht dem Wirtschaftsverkehr zuzuordnen sind	(x)	x	

© 2011
plan.publik. in Kooperation mit verkehrskonzept

Nr.	**Tab. 5-1 Blatt 4** **Umzusetzende Maßnahme** M Zielkonzept MIV-Erschließung / Verkehrszellen P Zielkonzept Parken W Zielkonzept Wirtschaftsverkehr R Zielkonzept Radverkehr F Zielkonzept Fußgängerverkehr VM Zielkonzept Verkehrsmarketing	**Umsetzungsstufe 1: Begegnungszone**	**Sonstige kurz- bis mittelfristige Maßnahme**	**Mittel- bis langfristige Maßnahme**
R1	Öffnung der bislang noch nicht in Gegenrichtung freigegebenen Einbahnstraßen für den Radverkehr im gesamten Gebiet der „Begegnungszone Innenstadt" (unter besonderer Berücksichtigung von Verkehrssicherheitsbelangen im Einzelfall)	(x)	x	
R2	Freigabe der Fußgängerzone im westlichen Anger zwischen Neuwerkstraße und Borngasse für Radfahrer, mit räumlicher Ausdehnung der Freigabe für die Abend- und Nachtzeit (z.B. werktags 18:30-9:00 Uhr sowie sonntags durchgehend) auf die gesamte Fußgängerzone	(x)	x	
R3	Ausweisung von Vorzugsrouten für den Radverkehr innerhalb der Innenstadt und Umgestaltung dieser Routen zugunsten einer verbesserten Befahrbarkeit	x	x	x[28]
R4	Prüfung von Geschwindigkeitsbeschränkungen unter 50 km/h in der Andreasstraße und auf dem Straßenzug Bonifaciusstraße–Walkmühlstraße–Dalbergsweg zum Schutz des Radverkehrs (auch unter dem Aspekt der Lärmminderung sowie im Zusammenhang mit dem Thema Verkehrssicherheit allgemein in diesen Straßen)		x	x
R5	Prüfung von Möglichkeiten zur Umgestaltung des Juri-Gagarin-Rings zur städtebaulichen Integration des Straßenraums mit Reduzierung der Fahrstreifenbreiten für Kfz auf notwendige Mindestmaße (ggf. überbreite Richtungsfahrbahnen), Anlage von Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn (Radfahrstreifen, Schutzstreifen), Verbesserung der Überquerbarkeit sowie ggf. Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit, insbesondere im Abschnitt zwischen Löberstraße und Trommsdorffstraße (bzw. bis Meyfartstraße/Krämpferstraße)		(x)	x
R6	Fortführung des Fahrradabstellanlagenprogramms mit Überprüfung des vorhandenen Bedarfs für eine Erweiterung des bestehenden Fahrradparkhauses (Radhaus) am Hauptbahnhof sowie Prioritätenreihung für eine vorrangige Realisierung von Abstellanlagen an weiteren besonders wichtigen Standorten		x	

[28] Abhängigkeiten von städtebaulichen Förderbedingungen können notwendige Umgestaltungen erst längerfristig möglich machen (z.B. Pergamentergasse)

© 2011
plan.publik. in Kooperation mit verkehrskonzept

Nr.	**Tab. 5-1 Blatt 5** **Umzusetzende Maßnahme** M Zielkonzept MIV-Erschließung / Verkehrszellen P Zielkonzept Parken W Zielkonzept Wirtschaftsverkehr R Zielkonzept Radverkehr F Zielkonzept Fußgängerverkehr VM Zielkonzept Verkehrsmarketing	**Umsetzungsstufe 1: Begegnungszone**	**Sonstige kurz- bis mittelfristige Maßnahme**	**Mittel- bis langfristige Maßnahme**
F1	Umsetzung der „Begegnungszone Innenstadt" durch Ausweisung mittels Beschilderung sowie Realisierung der flankierend erforderlichen Maßnahmen in den Bereichen MIV-Erschließung / Verkehrszellen (M), Parken (P) sowie Wirtschaftsverkehr (W)	x		
F2	Anordnung der nicht als Fußgängerbereich ausgewiesenen Straßen (-abschnitte) innerhalb der Begegnungszone als Verkehrsberuhigter Bereich (StVO-Zeichen 325), kurzfristig durch Kennzeichnung der Einfahrtsbereiche, langfristig ggf. mit Anpassung der Straßenraumgestaltung unter Berücksichtigung von stadtgestalterischen und stadthistorischen bzw. denkmalschützerischen Aspekten	(x)	x	x
F3	Überprüfung von weiteren Abschnitten von Straßen, Gassen und Plätzen innerhalb der Begegnungszone im Hinblick auf die Frage, ob sie straßenverkehrsrechtlich als Fußgängerbereich (ggf. mit erforderlichen Ausnahmen für ÖPNV, Radverkehr, Lieferverkehr und Grundstückszufahrten) ausgewiesen und entsprechend umgestaltet werden können	(x)	x	
Ö1	Durchführung einer Machbarkeitsstudie zur einer möglichen Stadtbahnführung im Zuge der Puschkinstraße zwischen Karl-Marx-Platz und Schillerstraße		x	
Ö2	Abschließende Umsetzung des städtischen Haltestellenprogramms innerhalb der Innenstadt			x
VM1	Entwicklung und Umsetzung einer langfristig orientierten, von vielen Partnern gemeinsam getragenen Kampagne zur „Begegnungszone Innenstadt Erfurt" mit dem Ziel, die Begegnungszone als Erfurter Marke bekannt zu machen	x	x	x

© 2011
plan.publik. in Kooperation mit verkehrskonzept

Anhang: Konzeptpläne im DIN A 3-Format

(1) Kernidee „Begegnungszone Innenstadt"

(2) Zielkonzept MIV/Verkehrszellen

(3) Detailerschließung Begegnungszone

(4) Zielkonzept Parkraumbewirtschaftung

(5) Standortkonzept Parkierungsanlagen

(6) Zielkonzept Radverkehrsrouten Innenstadt

(7) Zielkonzept Straßennetz

© 2011

Verkehrsentwicklungsplan Erfurt - Teil: Innenstadt

Plan 1

Kernidee "Begegnungszone Innenstadt"

- Untersuchungsraum
- Hauptverkehrsstraße
- Sammelstraße
- Fußgängerzone
- "Begegnungszone Innenstadt"
- Areal Petersberg

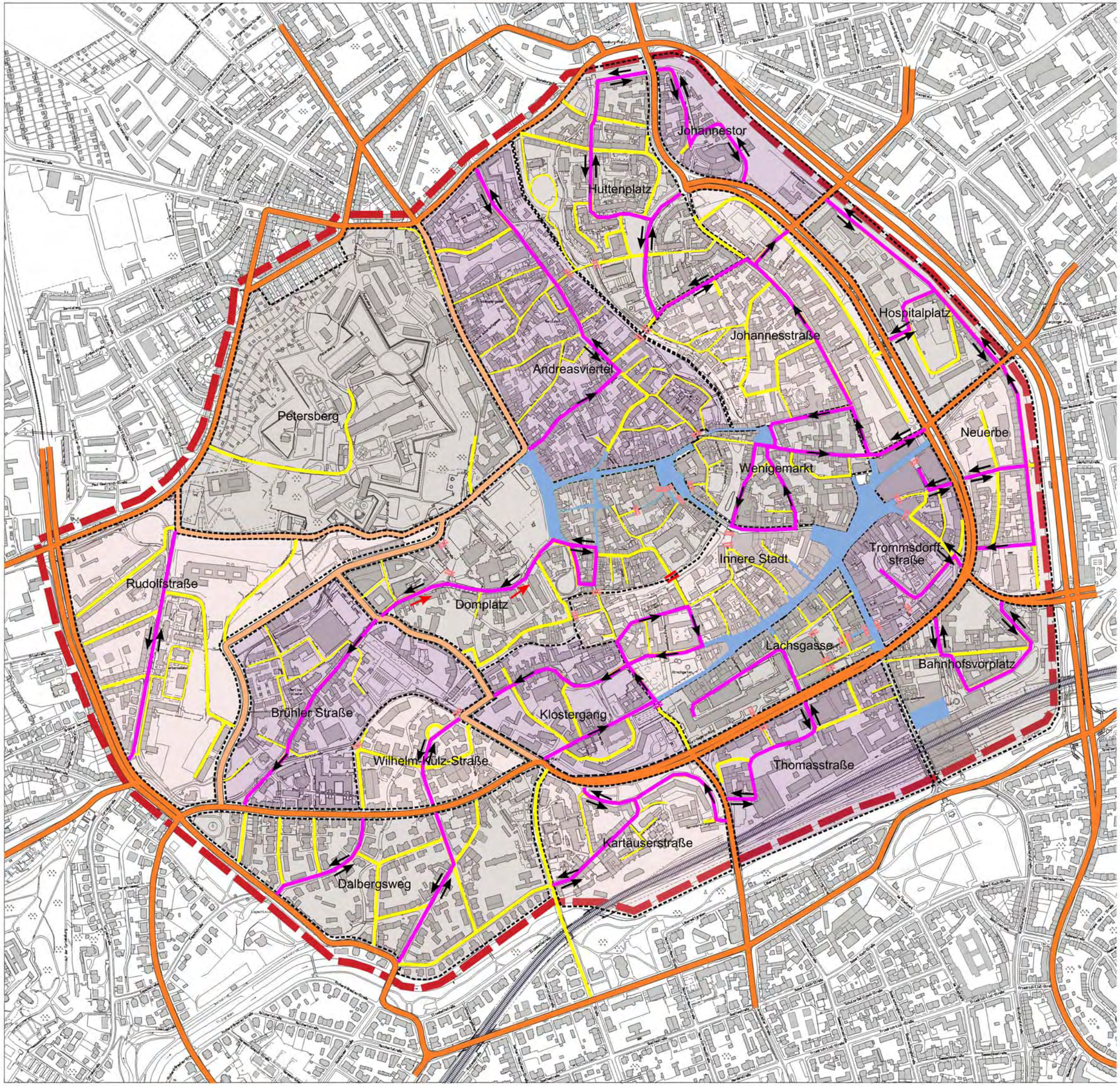
plan.publik.

verkehrskonzept

Verkehrsentwicklungsplan Erfurt - Teil: Innenstadt

Plan 2

Zielkonzept MIV/Verkehrszellen



- Untersuchungsraum
- Hauptverkehrsstraße
- Sammelstraße
- Fußgängerzone
- Verkehrszelle
- Erschließungsroute der Zellen
- Fahrtrichtung
- ergänzte Fahrtrichtung
- sonstige Straße
- bestehende Durchfahrtssperre
- neue Durchfahrtssperre

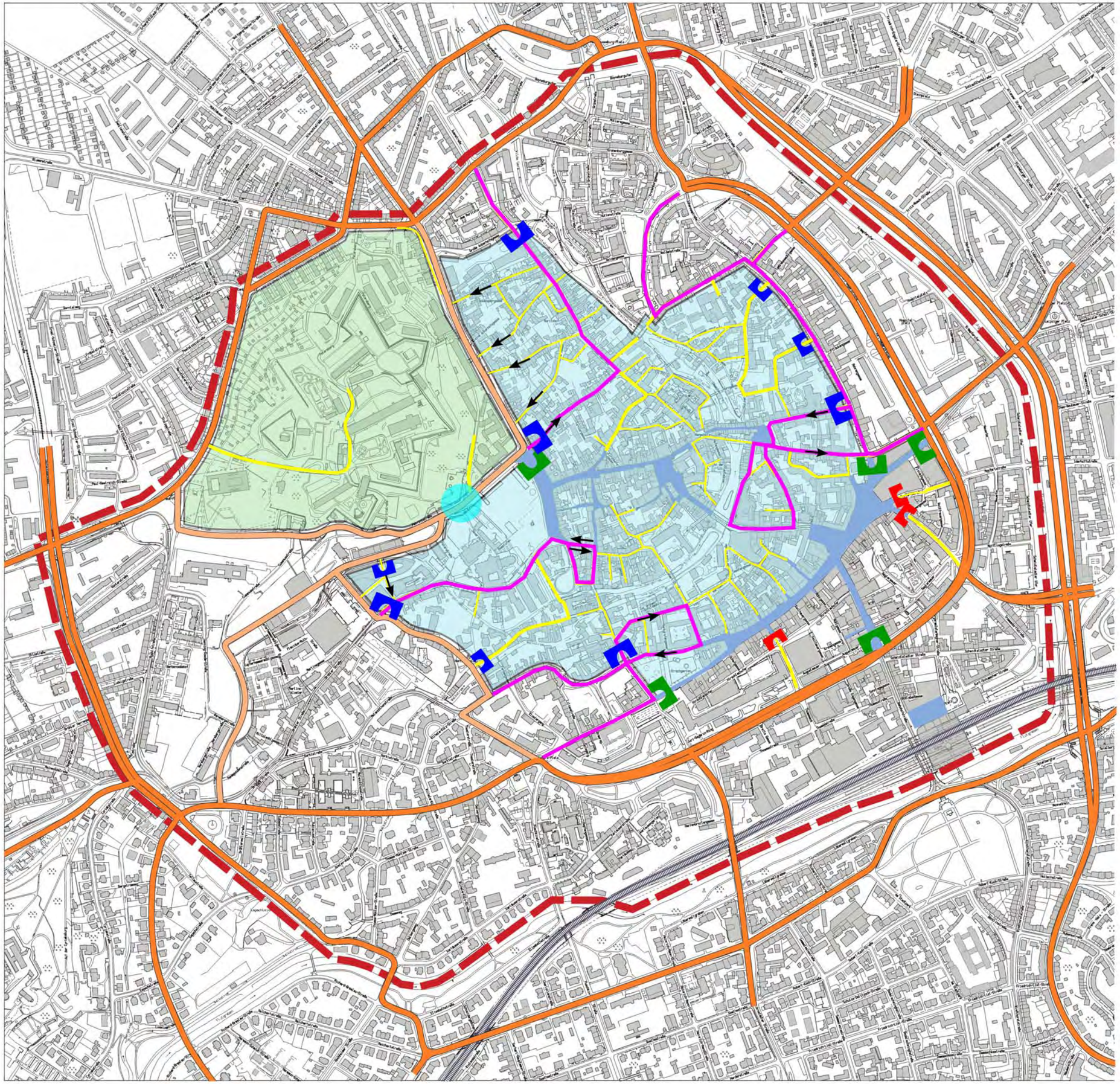
plan.publik.

verkehrskonzept

Verkehrsentwicklungsplan Erfurt - Teil: Innenstadt

Plan 3

Detailerschließung "Begegnungszone"



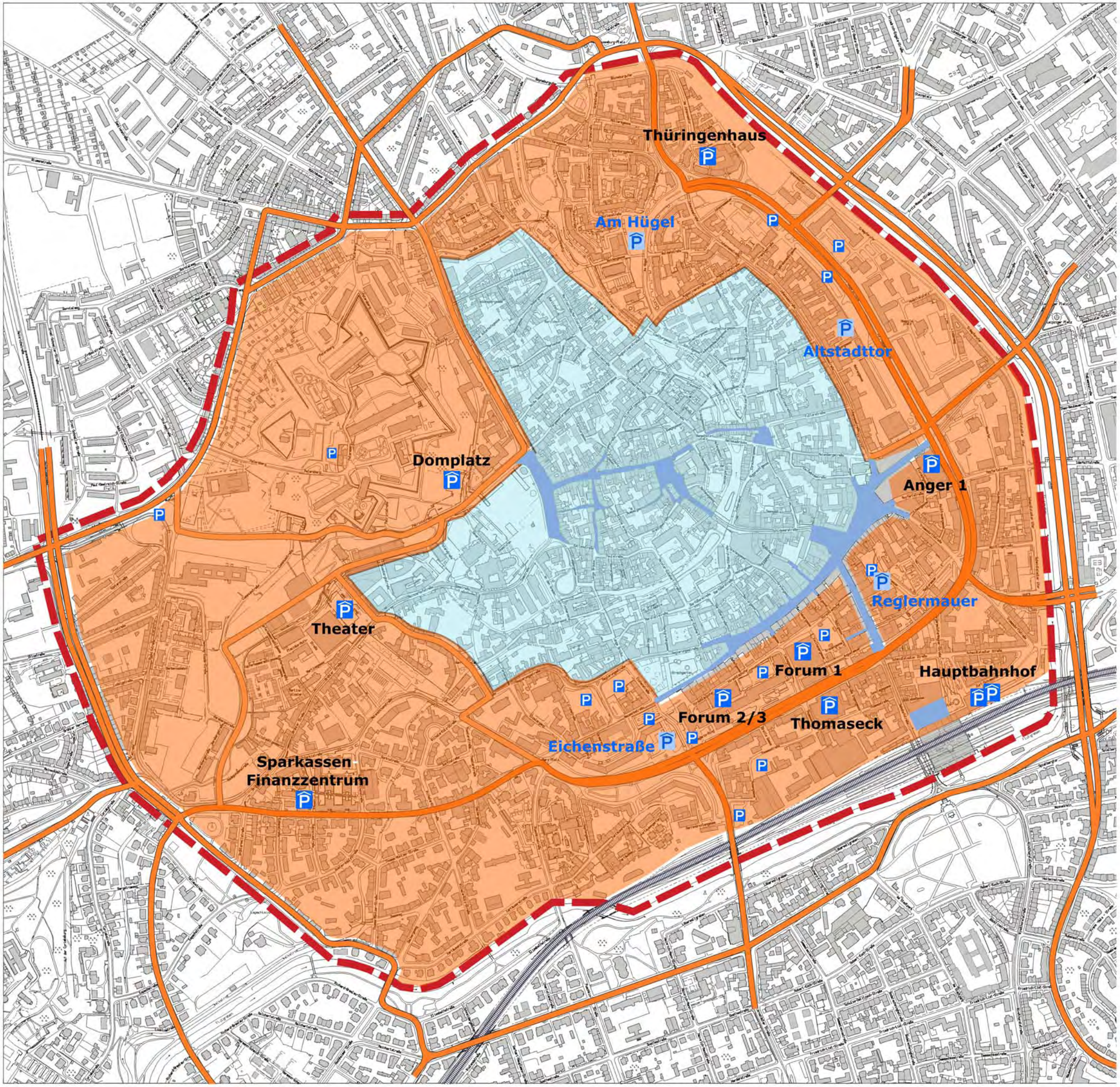
- Untersuchungsraum
- Hauptverkehrsstraße
- Sammelstraße
- "Begegnungszone Innenstadt"
- Areal Petersberg
- Fußgängerzone
- Haupterschließung "Begegnungszone" MIV
- Fahrtrichtung an Ein- und Ausfahrten
- sonstige Straße
- Haupteinfahrt "Begegnungszone" alle Verkehrsarten
- Haupterschließung "Begegnungszone" ÖPNV, Fahrrad und Lieferverkehr
- Nebeneinfahrt "Begegnungszone" alle Verkehrsarten
- Nebeneinfahrt "Begegnungszone" Lieferverkehr
- Übergang "Begegnungszone Innenstadt" - Areal Petersberg

plan.publik. verkehrskonzept

Verkehrsentwicklungsplan Erfurt - Teil: Innenstadt

Plan 4

Zielkonzept Parkraumbewirtschaftung



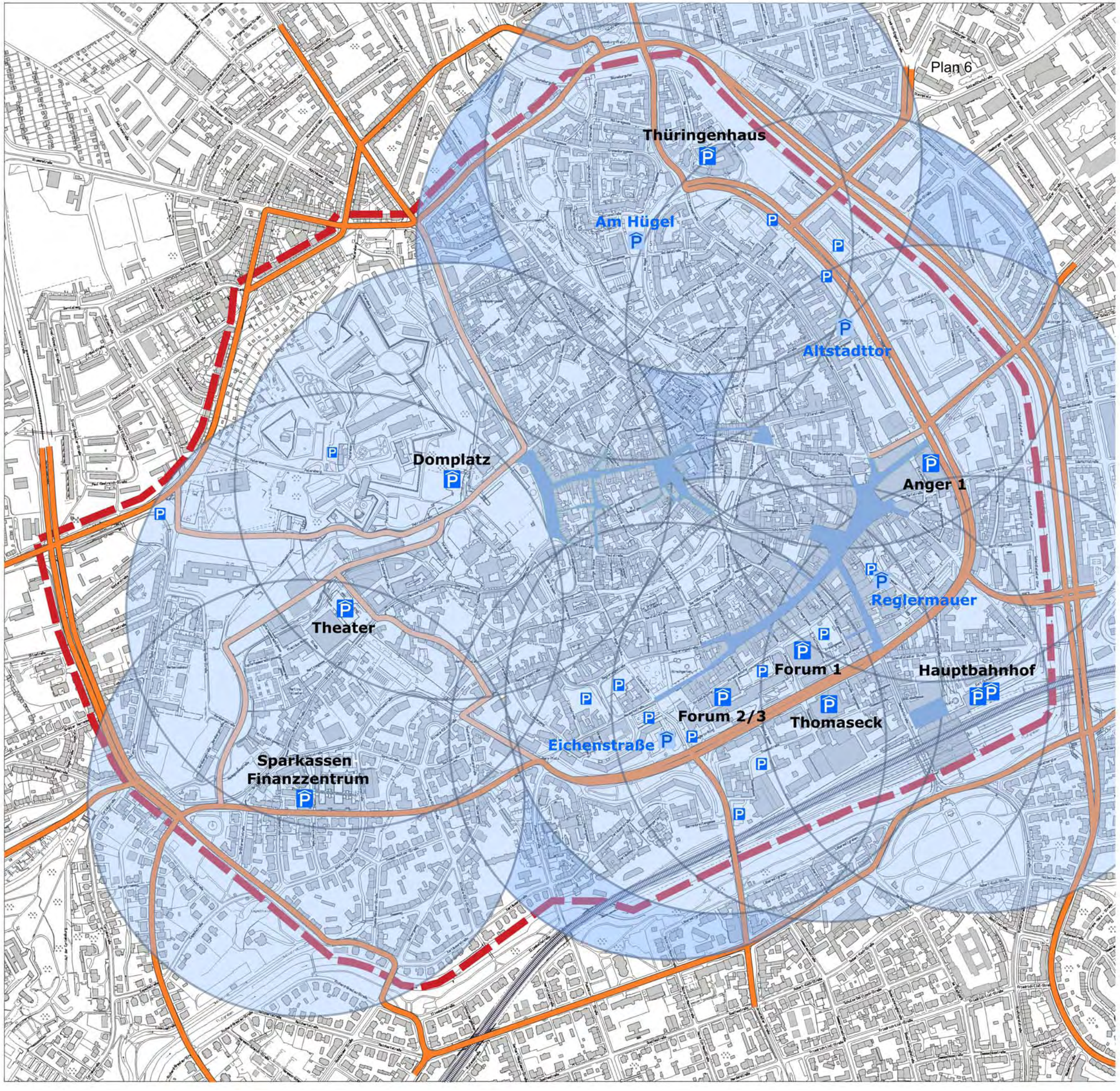
- Untersuchungsraum
- Hauptverkehrsstraße
- Sammelstraße
- Fußgängerzone
- "Begegnungszone Innenstadt" Parken nur für Bewohner und Behinderte mit Ausweis sowie Liefern/Laden
- Parkraumbewirtschaftungszone mit gebührenpflichtigem Parken
- bestehende Parkierungsanlage
- bestehende Parkierungsanlage, z.T. Gegenstand neuer städtebaulicher Planungen
- mögliche neue Parkierungsanlage

plan.publik. verkehrskonzept

Verkehrsentwicklungsplan Erfurt - Teil: Innenstadt

Plan 5

Standortkonzept Parkierungsanlagen



- Untersuchungsraum
- Hauptverkehrsstraße
- Sammelstraße
- Fußgängerzone
- bestehende Parkierungsanlage
- bestehende Parkierungsanlage, z.T. Gegenstand neuer städtebaulicher Planungen
- mögliche neue Parkierungsanlage
- 500 m Einzugsbereich um Parkierungsanlage im Parkleitsystem
- neu hinzugekommener Einzugsbereich

plan.publik.

verkehrskonzept

Verkehrsentwicklungsplan Erfurt - Teil: Innenstadt

Plan 6

Zielkonzept Radverkehrsroute

- Untersuchungsraum
- Hauptverkehrsstraße mit besonderem Sicherungsbedarf (Radverkehrsanlagen, Geschwindigkeitsbegrenzung)
- Sammelstraße
- Fußgängerzone
- Fußgängerzone Radfahrer frei (Bestand)
- Fußgängerzone Radfahrer frei (geplant)
- "Begegnungszone Innenstadt"
- Areal Petersberg
- Vorzugsroute Radverkehr (Stufe 1)
- Vorzugsroute Radverkehr (Zielkonzept)
- Ergänzungsroute
- zuführende Haupt- und Transitrouten (gemäß Maßnahmenplan Radverkehr 12/2005)
- touristische Radroute
- Schiebestrecken
- mögliche Trasse für Vorzugsroute

Vorzugsrouten Radverkehr:

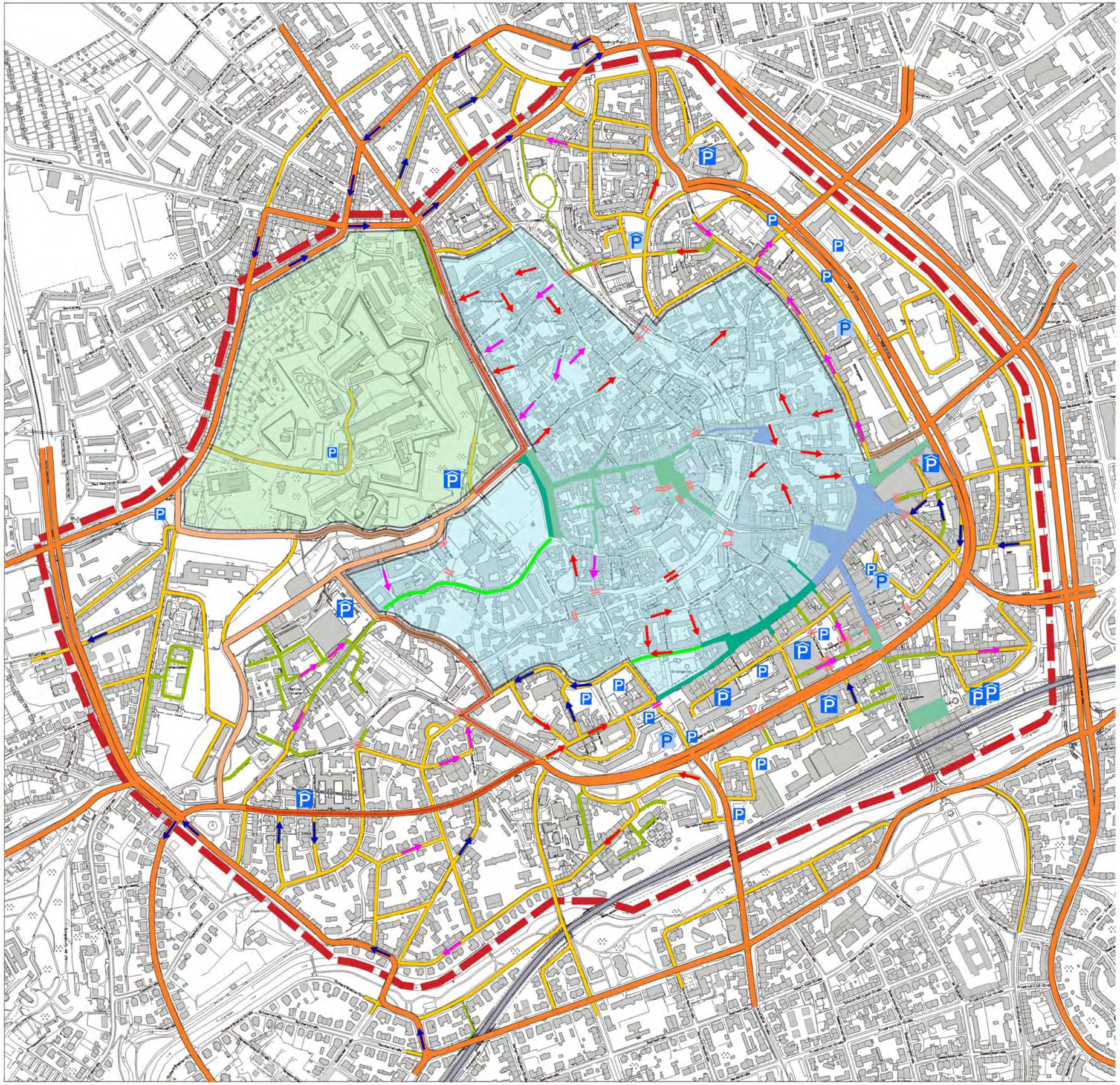
1. Nord-Süd-Route West
2. Nord-Süd-Route Mitte
3. West-Ost-Rote Nord
4. West-Ost-Route Mitte
5. Nord-Süd-Route Ost
6. West-Ost-Route Süd
7. Bahnhofsanbindung Ost

plan.publik. verkehrskonzept

Verkehrsentwicklungsplan Erfurt - Teil: Innenstadt

Plan 7

Zielkonzept Straßennetz



- Untersuchungsraum
- Hauptverkehrsstraße
- Sammelstraße
- Tempo 30-Zone
- Begrenzung auf 30 km/h Bestand
- Begrenzung auf 30 km/h geplant
- Tempo 20 geplant
- Verkehrsberuhigter Bereich außerhalb "Begegnungszone"
- Fußgängerzone
- Fußgängerzone Radfahrer frei Bestand
- Fußgängerzone Radfahrer frei geplant
- "Begegnungszone Innenstadt"
- Areal Petersberg
- Einbahnstraße
- Einbahnstraße, Radfahrer frei Bestand
- Einbahnstraße, Radfahrer frei geplant
- bestehende Durchfahrtsperren
- neue Durchfahrtsperren
- bestehende Parkierungsanlagen
- bestehende Parkierungsanlage, z.T. Gegenstand neuer städtebaulicher Planungen
- mögliche neue Parkierungsanlagen

plan.publik. verkehrskonzept