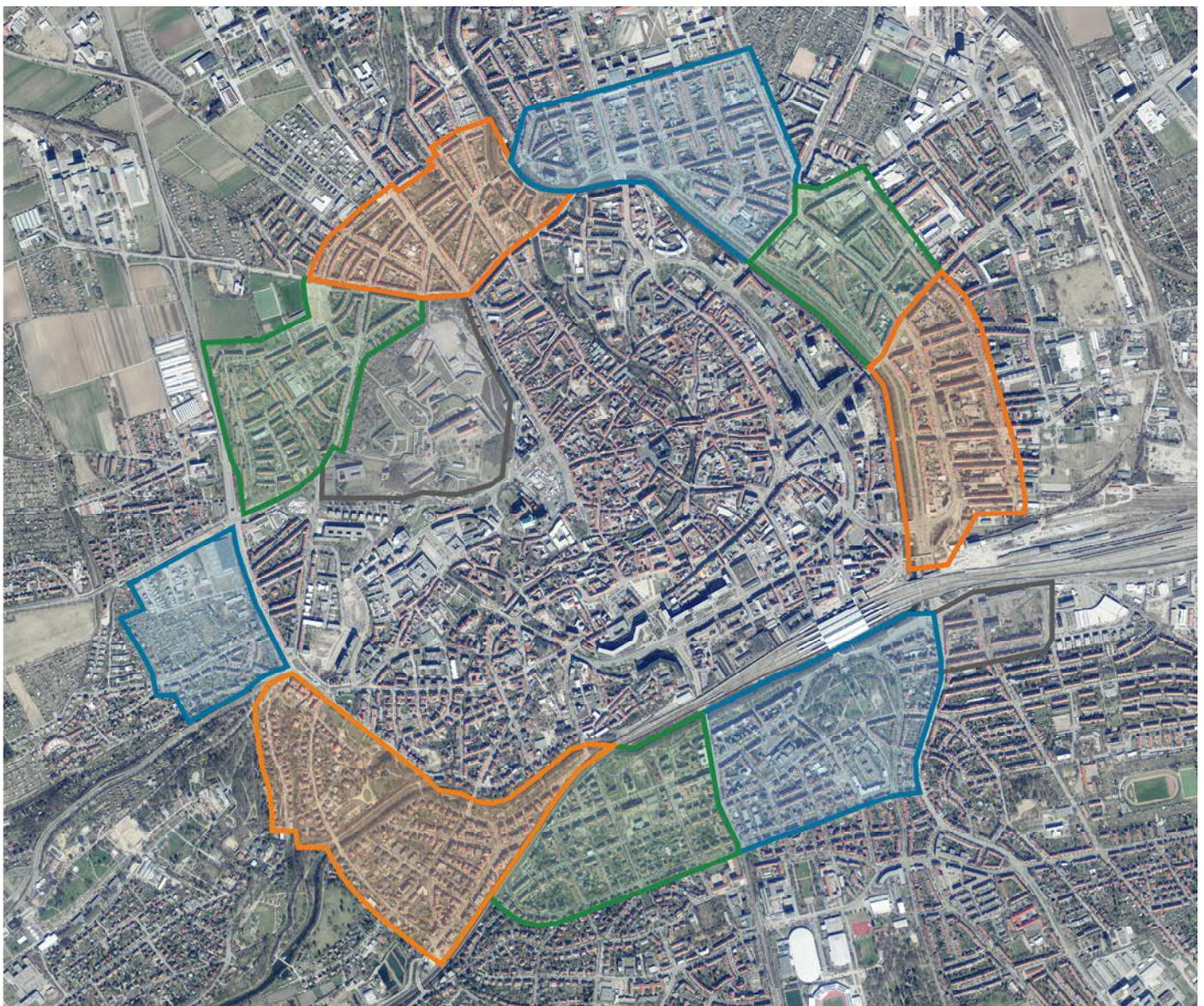


# Parkraumuntersuchung für die Beobachtungsgebiete am Rand der Innenstadt

KURZFASSUNG – Stand 22.02.2021

Zwischenbericht 2 – Nachheruntersuchung



## Impressum



### **Bearbeitung**

Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung  
Abteilung Verkehrsplanung  
Warsbergstraße 3  
99092 Erfurt  
Tel. 0361 655-3991  
Fax 0361 655-3999  
E-Mail [verkehrsplanung@erfurt.de](mailto:verkehrsplanung@erfurt.de)  
Internet [www.erfurt.de](http://www.erfurt.de)

2019/2020

Parkraumuntersuchung für die Beobachtungsgebiete am Rand der Innenstadt  
Zwischenbericht 2 - Nachheruntersuchung  
KURZFASSUNG

# PARKRAUMUNTERSUCHUNG FÜR DIE BEOBACHTUNGSGEBIETE AM RAND DER INNENSTADT ZWISCHENBERICHT 2 – NACHHERUNTERSUCHUNG – KURZFASSUNG –

<b>1</b>	<b>Anlass und Ziel der Untersuchung</b> .....	<b>4</b>
1.1	Vorgenommene Veränderungen.....	5
1.2	Methodik der Parkraumerhebungen.....	6
1.3	Ergebnisse der Vorheruntersuchung.....	7
<b>2</b>	<b>Nachheruntersuchung</b> .....	<b>8</b>
2.1	Festlegung der Gebiete.....	8
2.2	Strukturdaten.....	9
2.3	Parkraumangebot.....	10
2.4	Ergebnisse der Nachheruntersuchungen.....	11
<b>3</b>	<b>Maßnahmen zur Verbesserung der Situation</b> .....	<b>13</b>
3.1	Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparken.....	14
3.1.1	Nachweis der Eignung zur Einführung von Bewohnerparken.....	14
3.1.2	Bewirtschaftungsart.....	16
3.1.3	Prioritätenreihung.....	17
3.2	Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens.....	18
3.3	Maßnahmen zur Erhöhung der privaten Stellplatzkapazität.....	19
<b>4</b>	<b>Fazit</b> .....	<b>20</b>

## ANLAGE 1 – Tabellen

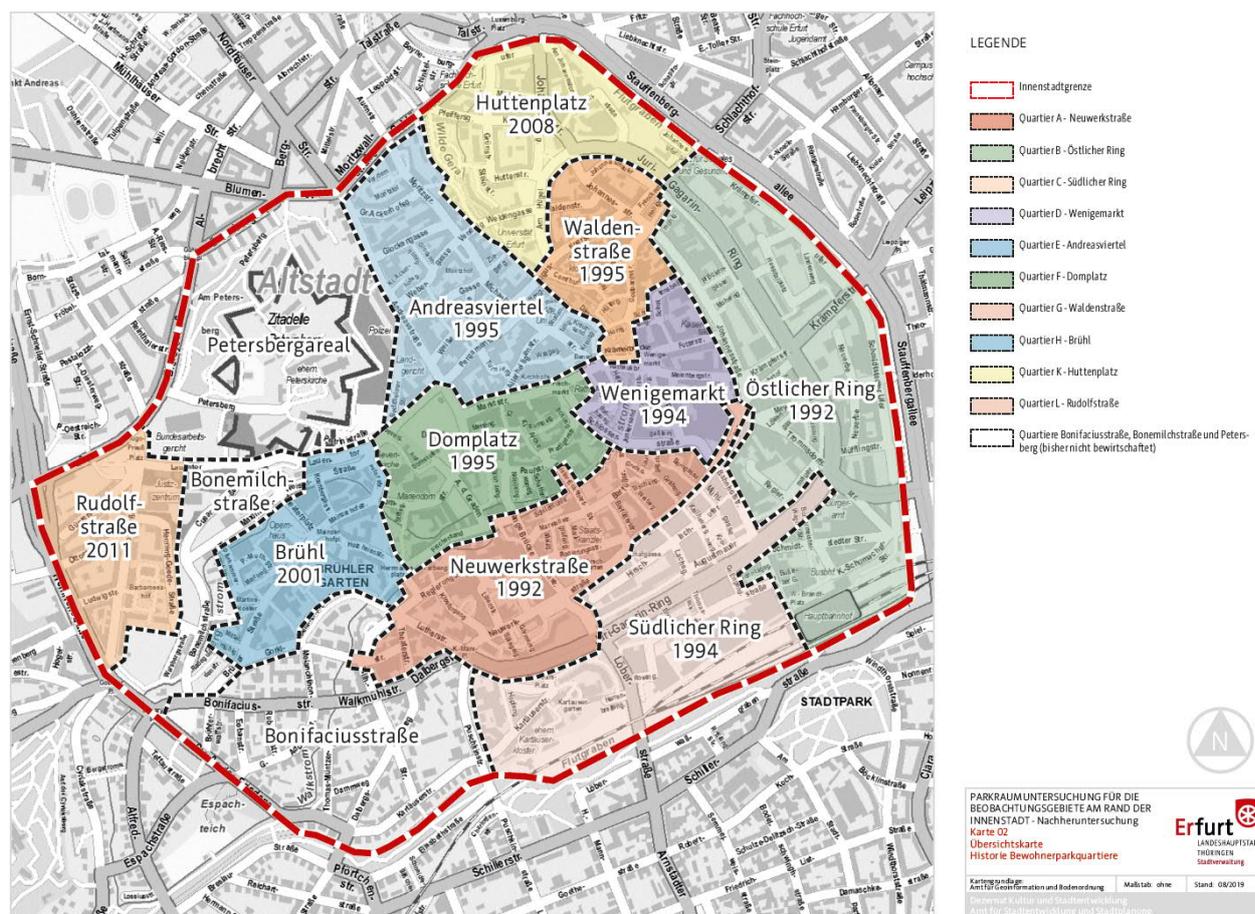
## ANLAGE 2 – Diagramme

# 1 Anlass und Ziel der Untersuchung

Am 18.07.2012 wurde der Verkehrsentwicklungsplan Teil Innenstadt mit der Drucksache 0160/12 beschlossen und darauf aufbauend am 28.01.2015 die Parkraumkonzeption Innenstadt mit der Drucksache 0129/14.

Mit der Parkraumkonzeption empfahl der Gutachter die Gebiete rund um die Innenstadt vor und nach der Umsetzung der Maßnahmen in der Innenstadt zu beobachten. Insbesondere aus den bis dahin noch nicht bewirtschafteten Gebieten wurde eine Verlagerung von Langzeitparkern in die umliegenden Gebiete befürchtet. Um diese Verdrängung abschätzen zu können, führte die Verwaltung im Jahr 2014 vor der Neuordnung des ruhenden Verkehrs in der Innenstadt eine Vorheruntersuchung in den Beobachtungsgebieten durch. Die Ergebnisse wurden mit der Drucksache 1502/15 "1. Bericht zur Umsetzung der Parkraumkonzeption" den zuständigen Gremien im September 2015 vorgestellt.

Am 01.09.2018 erfolgte die Einführung der neuen Bewohnerparkgebiete 1, 4 und 5, in die sich neben den unbewirtschafteten Gebieten Bonemilchstraße und Bonifaciusstraße einige bereits vorhandenen Bewohnerparkgebiete eingliederten. In den restlichen Bewohnerparkgebieten 2 und 3 wurde lediglich zum 01.01.2019 die Beschilderung angepasst und die Bewirtschaftung entsprechend den Empfehlungen des Parkraumkonzeptes umgesetzt, da diese Gebiete bereits bewirtschaftet waren.



Karte 1 Übersichtskarte - Historie Bewohnerparkquartiere

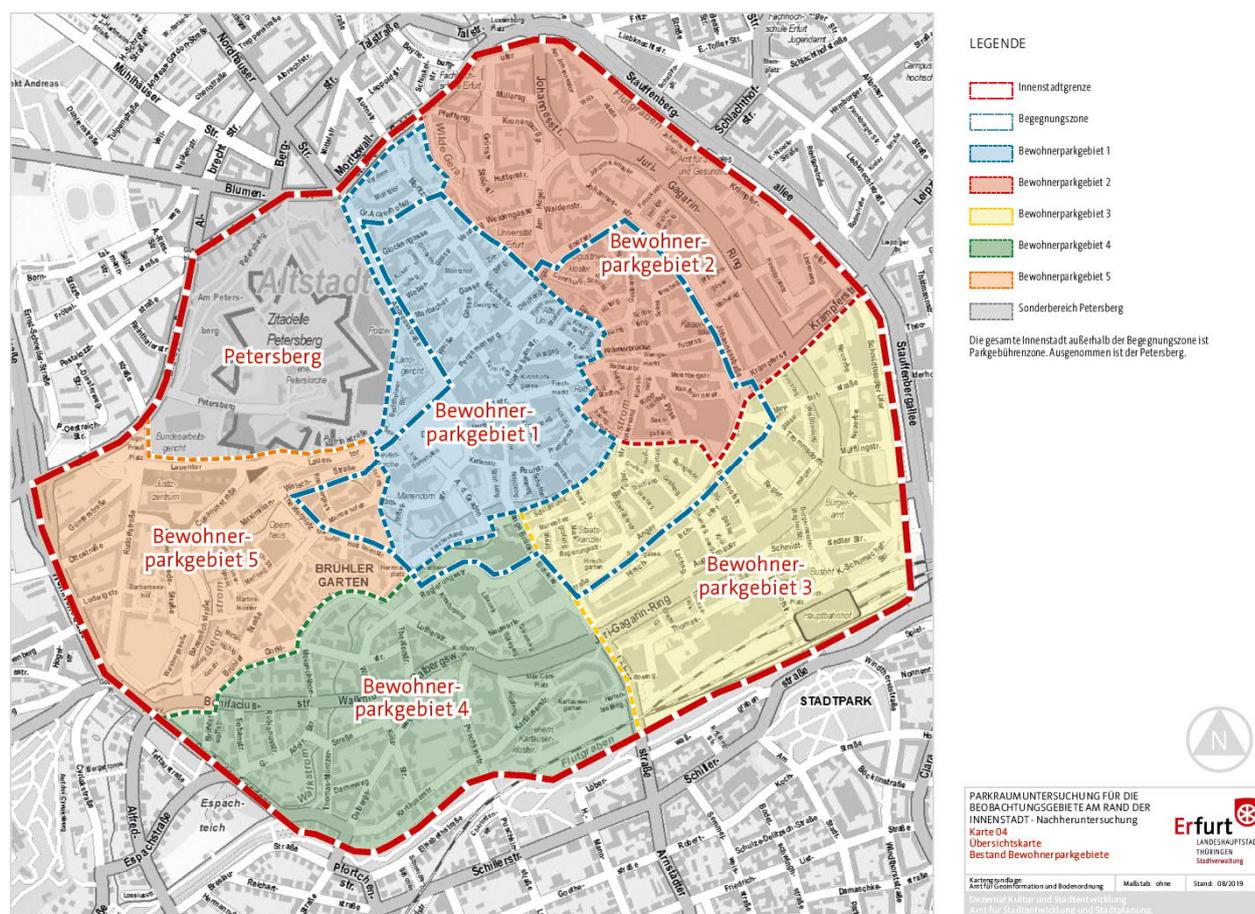
Nach Abschluss dieser Maßnahmen konnten im Jahr 2019 erneut Parkraumuntersuchungen in den Beobachtungsgebieten durchgeführt werden. Da mit dem "Bedarfsorientierten

Parkraumkonzept im Umfeld des ICE-Knotens Erfurt" der Bereich des Spielbergtors ebenfalls vor den Änderungen in der Innenstadt betrachtet wurde, wird dieser als Beobachtungsgebiet 11 in die Nachheruntersuchungen einbezogen.

Mit den Nachheruntersuchungen wurde der aktuelle Bestand an Stellplätzen aufgenommen, die Auslastungen analysiert und mit den Daten der Vorheruntersuchung verglichen. Die Auswirkungen der erweiterten Bewirtschaftung der Innenstadt können somit eindeutig benannt werden.

Liegen in den Beobachtungsgebieten Defizite vor, so sind mit dieser Nachheruntersuchung Maßnahmen vorzuschlagen, die zu einer Verbesserung der Situation beitragen.

## 1.1 Vorgenommene Veränderungen



Karte 2      Übersichtskarte - Bestand Bewohnerparkgebiete

Im Wesentlichen wurden aus zehn kleinteiligen Bewohnerparkgebieten fünf große entwickelt. Die Gebietsgrößen bieten den Bewohnern eine möglichst große Freiheit bei der Wahl des Stellplatzes, führen aber zu keinem unerwünschten Binnenverkehr innerhalb der Gebiete. Parallel dazu wurden die Parkgebührenzonen angepasst, so dass außerhalb der Begegnungszone in der Innenstadt lediglich eine Parkgebührenzone existiert. Außerdem wurden die Parkregelungen deutlich vereinfacht, so gilt innerhalb der Begegnungszone Bewohnerparken und außerhalb Parken mit Parkschein für die Besucher und Parken mit Bewohnerparkausweis für die Bewohner. Der Parkschein ist auch über Handyparken zahlbar und damit eine minutengenaue Abrechnung möglich.

Grundsätzlich sind durch die Umbeschilderungen innerhalb und außerhalb der Begegnungszone keine Stellplätze weggefallen. Es wurden jedoch Missstände bereinigt. So wurde das Verfahren begonnen, um die öffentlich gewidmeten Flächen auf privaten Grundstücken zu entwidmen. Ein Entfall von Stellplätzen erfolgte durch städtebauliche Neuordnungen (Bsp. Andreasgärten, Wohnen am Dom (An den Graden)) oder Neugestaltung der Straßen (Bsp. Rathausbrücken, Augustinerstraße, Kartäuserstraße). Teilweise konnten auch neue Stellplätze angeordnet werden, z. Bsp. die Bewohnerstellplätze an der Peterstraße. Eine genaue Übersicht der Stellplatzbilanz enthält in ANLAGE 1 – Tabellen Tabelle 6.

## 1.2 Methodik der Parkraumerhebungen

Vor der eigentlichen Parkraumerhebung wurde in den einzelnen Beobachtungsgebieten der vorhandene Parkraum mit der Anzahl der Stellplätze sowie der vorhandenen Parkregelungen erfasst.

Alle Parkraumerhebungen wurden an einem Werktag nachts 3Uhr sowie von 7Uhr bis 19Uhr im zweistündigen Rhythmus durchgeführt. Die Untersuchungen beziehen sich ausschließlich auf den öffentlichen Verkehrsraum. Nicht einbezogen sind alle privaten Stellflächen und wild abgestellte Fahrzeuge auf Brachflächen.

Unterteilt wurde in legale und illegale Parker. Als legale Parker wurden alle Fahrzeuge auf einem legalen Stellplatz bewertet. Also auch Fahrzeuge auf Behindertenstellplätzen oder Kurzzeitstellplätzen unabhängig davon ob sie tatsächlich einen entsprechenden Parkausweis besaßen oder die maximal zulässige Parkdauer einhielten.

### Übersicht der Nutzergruppen:

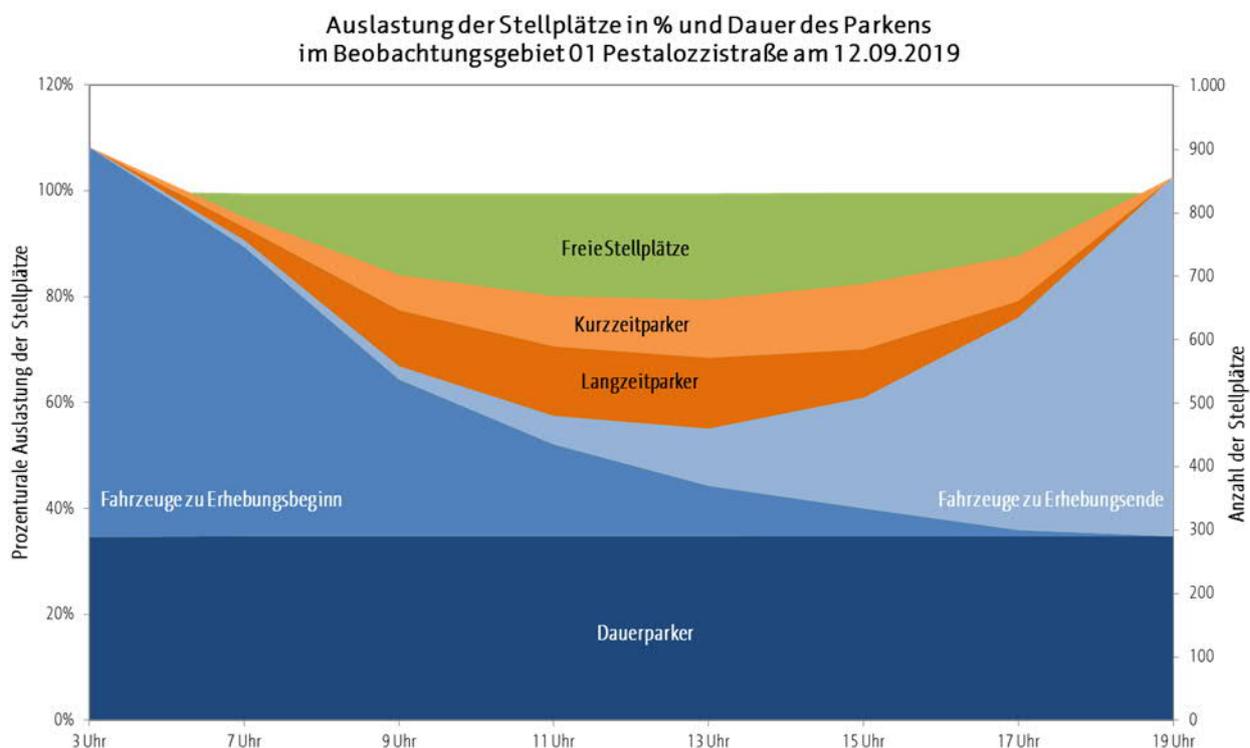


Diagramm 1 Beispielhafte Darstellung einer Tagesauslastung mit Darstellung der verschiedenen Nutzergruppen

Folgende Festlegungen werden bezüglich der zu unterscheidenden Nutzergruppen getroffen:

- Bewohner (Fahrzeuge, die nachts 3 Uhr bzw. abends 19 Uhr erfasst werden und Dauerparker)
- Langzeitparker (Fahrzeuge, die nicht nachts, aber länger als 4 Stunden parken)
- Kurzzeitparker (Fahrzeuge, die nicht nachts und bis zu 4 Stunden parken)

In den Auslastungsdiagrammen wird neben der Anzahl der Stellplätze (rechte Achse) auch deren prozentuale Auslastung (linke Achse) dargestellt.

Seit dem 01.03.2011 dürfen Kfz-Kennzeichen innerhalb Thüringens mitgenommen werden. Für die gesamte Bundesrepublik gilt die Kennzeichenmitnahme seit 01.01.2015. Eine Aussage über den Wohnsitz des Fahrzeughalters aufgrund des Kennzeichens ist also nicht möglich.

### Parkraumauslastung

Ab einer Parkraumauslastung von 85-90% wird im Allgemeinen von einem voll ausgelasteten Parkraum ausgegangen. Bei den verbleibenden freien Stellplätzen handelt es sich um einzelne im Gebiet verteilte Stellplätze, deren Lage sich durch den Stellplatzumschlag ständig ändert. Ein Anteil von 10-15% an Dauerparkern im Straßenraum lässt sich durch Ruhestand, Urlaub, Krankheit und ähnliches erklären.

In den Tabellen und Plänen wird die Parkraumauslastung folgendermaßen gekennzeichnet:

Tabelle 1 Bewertung und Kennzeichnung der Parkraumauslastung

Auslastung	Kennzeichnung	Bewertung
>110%		nicht legal abdeckbar
100-109%		sehr hoch
85-99%		hoch
70-84%		mittel
50-70%		gering
<50%		sehr gering

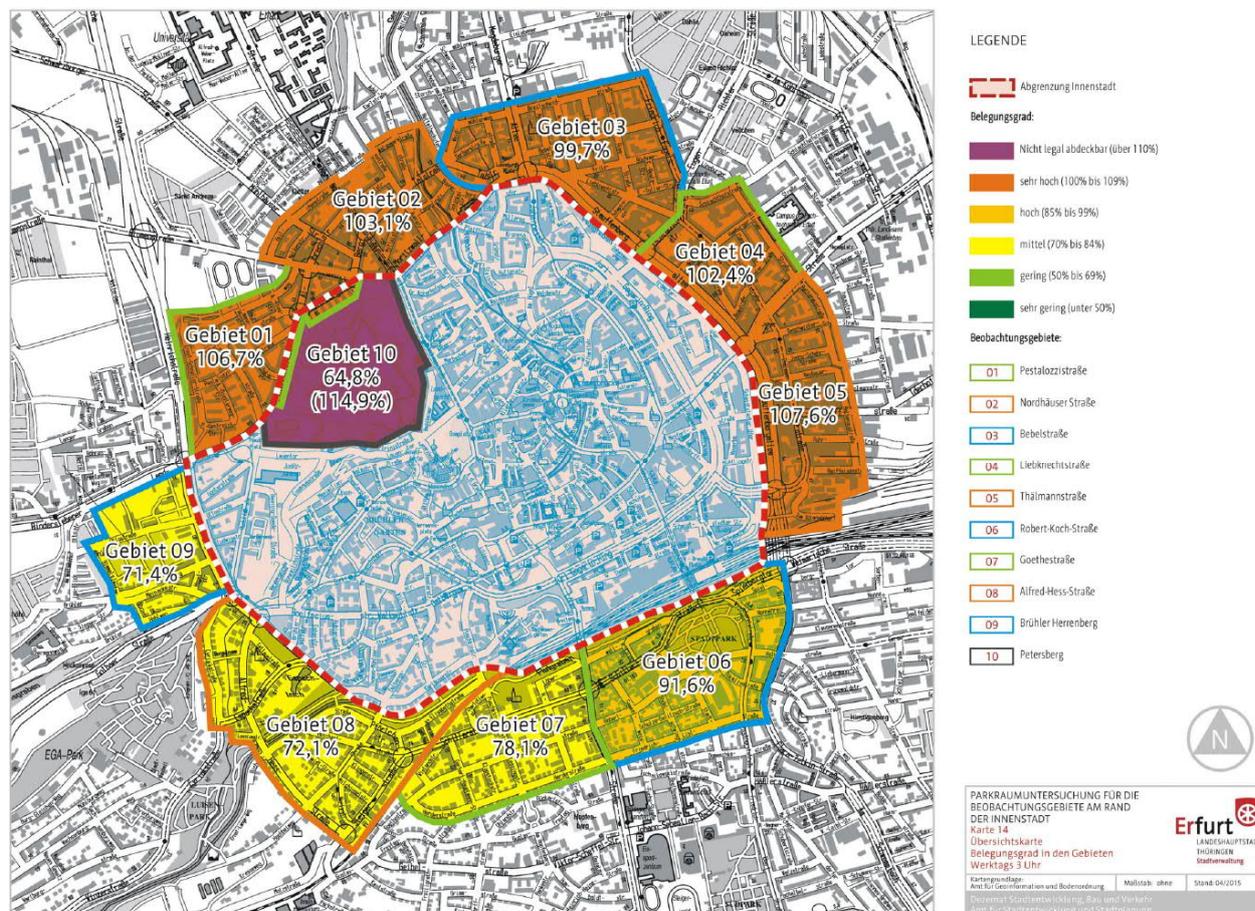
## 1.3 Ergebnisse der Vorheruntersuchung

Für die Vorheruntersuchungen wurden die vorhandenen Stellplätze nach Lage und Bewirtschaftung aufgenommen, die Strukturdaten erfasst und die Fahrzeuge auf den öffentlichen Stellplätzen am Erhebungstag aufgenommen, analysiert und bewertet. Insgesamt wurden während der Zählungen im Jahr 2014 auf den 8.297 Stellplätzen 55.400 Fahrzeuge erfasst, anonymisiert und ausgewertet.

Die Parkraumerhebungen zeigen, dass nachts südlich und westlich der Innenstadt mittlere Auslastungen zwischen 70% und 80% erreicht werden. In dem Beobachtungsgebiet 06 Robert-Koch-Straße wurde eine hohe Auslastung von 92% erhoben. Die nachts freien Stellplätze werden tagsüber von Pendlern aufgefüllt, so dass in diesen Gebieten die Parkraumauslastung tagsüber ansteigt.

Die Gebiete nördlich und östlich der Innenstadt weisen dagegen in den Nachtstunden eine sehr hohe Parkraumauslastung zwischen 100% und 108% auf. Dies ist ein Zeichen dafür, dass den Bewohnern zu wenig öffentlicher und privater Parkraum zur Verfügung steht. In diesen Gebieten sinkt die Parkraumauslastung tagsüber auf eine mittlere bzw. hohe Auslastung ab.

Das Beobachtungsgebiet 10 Petersberg stellt aufgrund der geringen Anzahl an Stellplätzen und deren Lage und Nutzung einen Sonderfall dar.



Karte 3 Übersichtskarte Belegungsgrad in den Beobachtungsgebieten werktags 3Uhr während der Vorheruntersuchung (Quelle: Vorheruntersuchung Stand 03.11.2014)

Nach den Kriterien, welche mit der Parkraumkonzeption Innenstadt festgelegt wurden, erfüllte keines der Beobachtungsgebiete die Anforderungen für die Einführung von Bewohnerparken. Detailliertere Angaben können der Drucksache 1502/15 "1. Bericht zur Umsetzung der Parkraumkonzeption" entnommen werden.

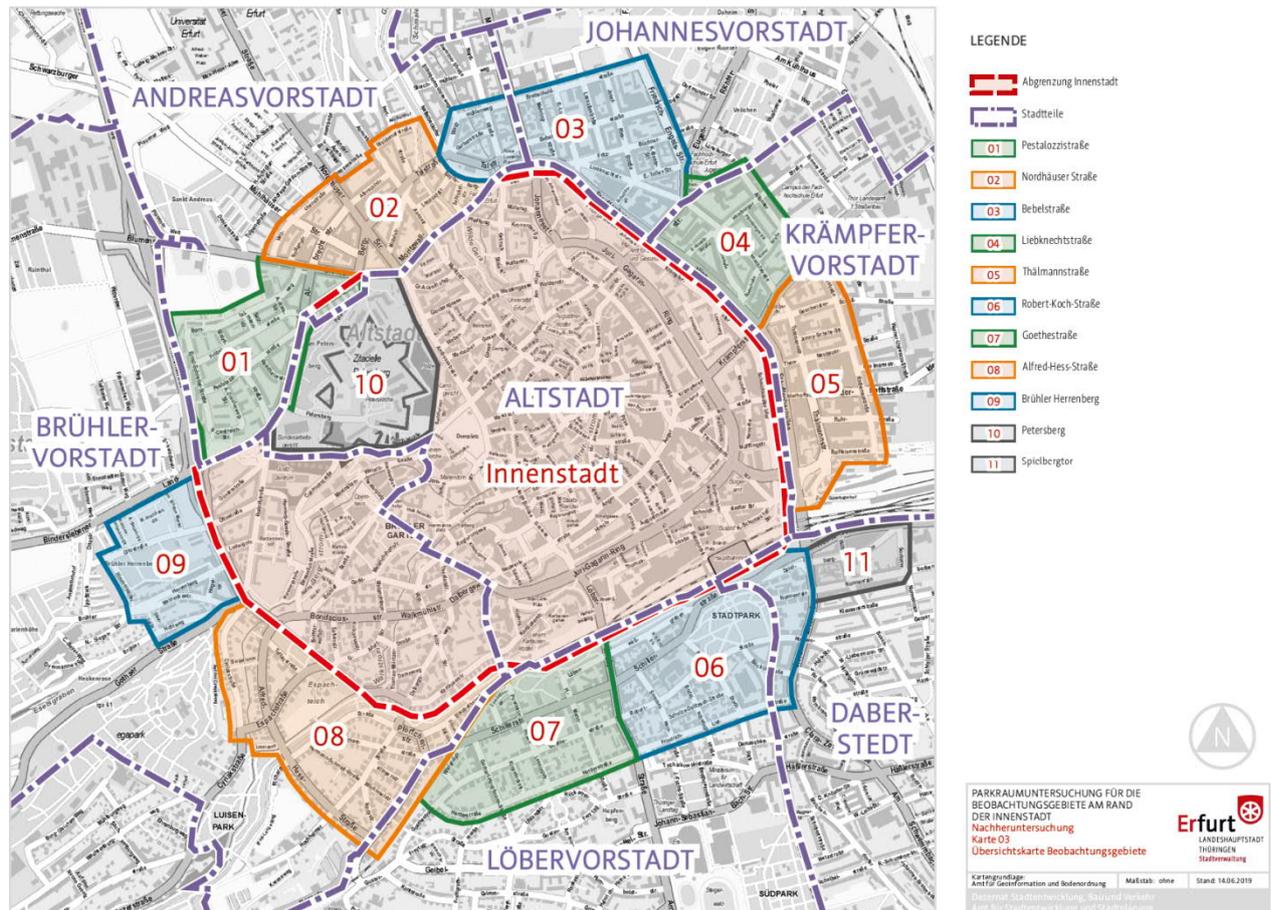
## 2 Nachheruntersuchung

### 2.1 Festlegung der Gebiete

Mit der Vorheruntersuchung wurde die zu beobachtende Fläche unterteilt in zehn Beobachtungsgebiete, wobei das Sondergebiet Petersberg in die Untersuchung einbezogen wurde. Als Abgrenzung zwischen den Beobachtungsgebieten wurden natürliche Grenzen bzw. Hauptverkehrsstraßen gewählt. Mit der "Parkraumuntersuchung zur ICE-City" wurde das Gebiet Spielbergtor aufgenommen. Somit liegen für dieses Gebiet ebenfalls Daten vor, welche vor den Umstellungen in der Innenstadt erhoben wurden. Deshalb wird dieses Gebiet als Beobachtungsgebiet 11 bei der Nachheruntersuchung mitbetrachtet.

- Beobachtungsgebiet 01 – Pestalozzistraße
- Beobachtungsgebiet 02 – Nordhäuser Straße
- Beobachtungsgebiet 03 – Bebelstraße

- Beobachtungsgebiet 04 – Liebkechtstraße
- Beobachtungsgebiet 05 – Thälmannstraße
- Beobachtungsgebiet 06 – Robert-Koch-Straße
- Beobachtungsgebiet 07 – Goethestraße
- Beobachtungsgebiet 08 – Alfred-Hess-Straße
- Beobachtungsgebiet 09 – Brühler Herrenberg
- Beobachtungsgebiet 10 – Petersberg
- Beobachtungsgebiet 11 – Spielbergtor



Karte 4 Lage der Beobachtungsgebiet in den einzelnen Stadtteilen (eigene Darstellung, Stand 14.06.2019)

## 2.2 Strukturdaten

In dem ausführlichen Endbericht zur Nachheruntersuchung wird für jedes Beobachtungsgebiet die Einwohnerentwicklung zwischen 2013 und 2018 dargestellt. Die Daten der zugelassenen Kfz liegen jedoch nur für die beiden Erhebungsjahre vor. Für einen besseren Vergleich werden deshalb die Strukturdaten der Stadtteile, in denen die Gebiete liegen betrachtet.

Diagramm 4 (ANLAGE 2 – Diagramme) zeigt den Anstieg der Einwohneranzahl im Stadtgebiet von Erfurt von 197.350 (Stand 31.12.2000) auf 214.109 (Stand 31.12.2018). Auch in den betrachteten Stadtteilen stieg die Anzahl der dort gemeldeten Personen kontinuierlich an. Lediglich in Daberstedt ist ein leichter Rückgang zu verzeichnen. Diagramm 5 und Diagramm 6 (ANLAGE 2 – Diagramme) verdeutlichen, dass in den einzelnen Stadtteilen nicht nur mehr

Fahrzeuge angemeldet wurden, sondern dass auch relativ pro Einwohner mehr Fahrzeuge vorhanden sind.

### Vergleich der Einwohnerdaten und Kfz-Zulassungen für die Jahre 2014 und 2019

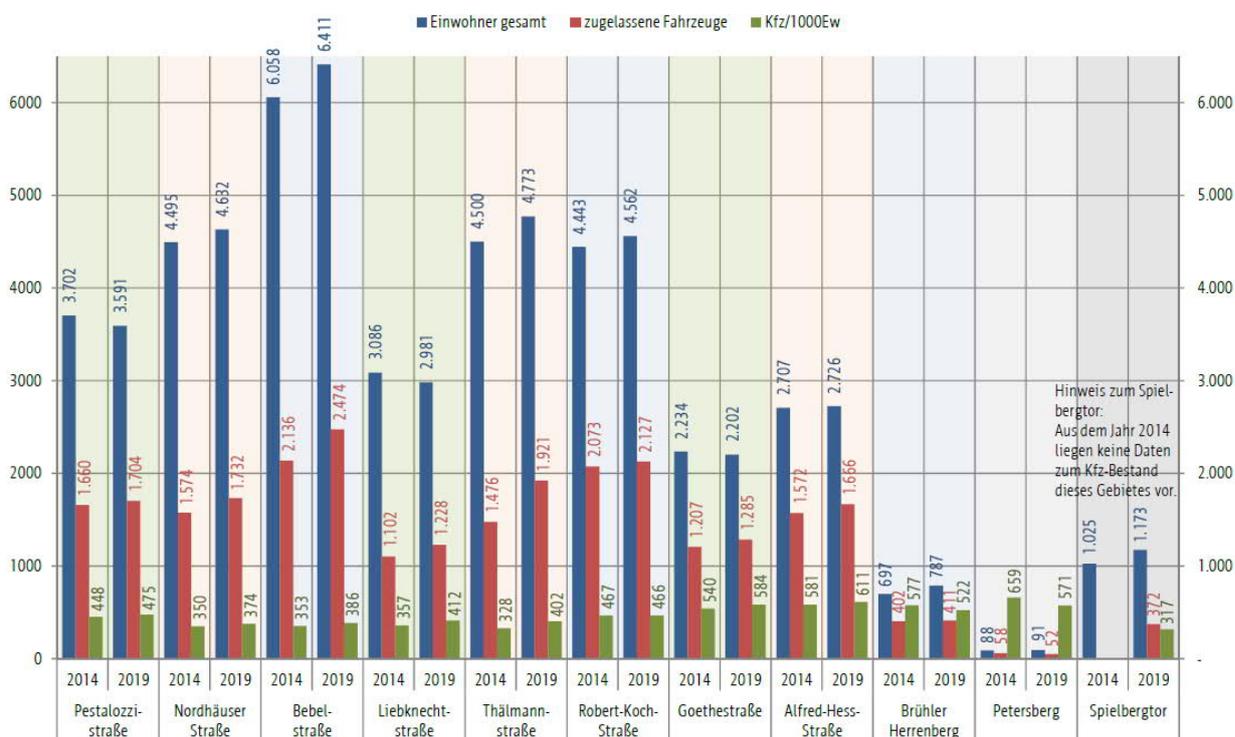


Diagramm 2 Vergleich der Einwohnerdaten und Kfz-Zulassungen der Beobachtungsgebiete in 2014 und 2019

Bezogen auf die einzelnen Beobachtungsgebiete ist ebenfalls eine teilweise deutliche Zunahme der Einwohner (blau dargestellt) und der zugelassenen Fahrzeuge (rot dargestellt) festzustellen (siehe Diagramm 2, ANLAGE 1 – Tabellen Tabelle 7 und Tabelle 8). Insgesamt sind in dem betrachteten Gebieten 3% mehr Einwohner und 10% mehr Fahrzeuge gemeldet.

Die oft diskutierte Trendwende zu weniger Autobesitz ist in den Beobachtungsgebieten in keiner Weise festzustellen. Die Zunahme der Einwohner und der angemeldeten Fahrzeuge ist kein Resultat der geänderten Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt. Eine höhere Auslastung der Stellplätze ist schon allein durch die Mehrmenge an zugelassenen Fahrzeugen zu erwarten.

## 2.3 Parkraumangebot

Für die Ermittlung des Parkraumangebotes wurden alle öffentlichen Stellplätze berücksichtigt. Durch temporäre Haltverbote, Baumaßnahmen, Umzüge oder Sperrmüllabholungen unterscheidet sich das Parkraumangebot im Tagesverlauf. Insgesamt wurden an den untersuchten Tagen 8.231 Stellplätze erfasst (nachts 8.342 Stellplätze). Dies waren 7.848 gebührenfreie Stellplätze, 314 gebührenfreie Kurzzeitstellplätze, 20 Ladezonen (teilweise temporär) und 29 Behindertenstellplätze (teilweise temporär). Weiterhin waren je nach Uhrzeit 8-94 Stellplätze mit einem Park- und Haltverbot und 2-40 Stellplätze mit einer vorübergehenden Sperrung nutzbar. Zwei Stellplätze waren tagsüber für eine sonstige Nutzung (Taxi) vorgesehen. 16 Stellplätze wurden dauerhaft durch sonstige Nutzungen, wie Taxi, Motorrad oder Carsharing vorgesehen. 129 Stellplätze waren ganztags durch Bauarbeiten, Umzüge, Sperrmüll oder Mülltonnen versperrt. Das zur Verfügung stehende

Parkraumangebot ist für die einzelnen Beobachtungsgebiete im Endbericht der Nachheruntersuchung und deren Anhang dargestellt.

Tabelle 2 Öffentliches Parkraumangebot im Bestand 2019

Beobachtungsgebiet	Anzahl der nutzbaren Stellplätze 3Uhr	Anzahl der nutzbaren Stellplätze 11Uhr
01 Pestalozzistraße	835	831
02 Nordhäuser Straße	1.099	1.097
03 Bebelstraße	1.462	1.461
04 Liebknechtstraße	708	702
05 Thälmannstraße	843	830
06 Robert-Koch-Straße	1.108	1.036
07 Goethestraße	756	751
08 Alfred-Hess-Straße	860	854
09 Brühler Herrenberg	274	271
10 Petersberg	77	77
11 Spielbergtor	320	321
<b>SUMME</b>	<b>8.342</b>	<b>8.231</b>

## 2.4 Ergebnisse der Nachheruntersuchungen

Als ein generelles Ergebnis der Parkraumuntersuchung in den elf Beobachtungsgebieten lässt sich feststellen, dass vor allem die Einwohnerzunahme und die höhere Anzahl an gemeldeten Fahrzeugen zu Mehrbelastungen in den Gebieten führen. Aufgrund der seit 1992 eingeführten Bewohnerparkquartiere in der Innenstadt konnten dort bereits keine gebietsfremden Langzeitparker, die sich hätten verlagern können, parken. Lediglich aus den nicht bewirtschafteten Gebieten in der südwestlichen Innenstadt wurden Langzeitparker verdrängt. Durch die Erweiterung der Park-and-Ride-Anlage am Europaplatz und dem Neubau der Park-and-Ride-Anlage an der Wartburgstraße konnten bereits ausreichend dimensionierte und attraktive Alternativen für diese Pendler geschaffen werden.

Für die Auswertung der Beobachtungsgebiete wurden auf ca. 8.350 Stellplätzen ca. 59.550 Fahrzeuge erfasst. Dabei wurde festgestellt, dass die Nutzer immer versuchen, ihr Fahrzeug möglichst Ziel nah abzustellen. Dabei scheint es unwichtig zu sein, ob es sich um einen legalen oder einen illegalen Stellplatz handelt.

Analog zu den Ergebnissen der Vorheruntersuchung ist auch in den Nachheruntersuchungen eine sehr hohe nächtliche Auslastung in den Gebieten nördlich und östlich der Innenstadt nachgewiesen. Tagsüber sinkt diese Auslastung ab und steigt zum Abend hin wieder an. Da in diesen Gebieten generell ein Defizit an Stellplätzen herrscht, können auch gebietsfremde Langzeitparker diese nur eingeschränkt nutzen.

Ebenso zeigt die Nachheruntersuchung, dass in den südlichen und westlichen Beobachtungsgebieten die Nachtbelastungen niedriger als die Tagesauslastungen sind. Hier steht freier Parkraum zur Verfügung, der tagsüber von gebietsfremden Langzeitparkern aufgefüllt wird.

Tabelle 3 Stellplätze, Fahrzeuge und Auslastung in den Beobachtungsgebieten 2019

Beobachtungsgebiet	Anzahl der nutzbaren Stellplätze 3Uhr	Anzahl der nutzbaren Stellplätze 11Uhr	Anzahl Fahrzeuge 3Uhr	Anzahl Fahrzeuge 11Uhr	Auslastung 3Uhr	Auslastung 11Uhr
01 Pestalozzistraße	835	831	904	666	108,3%	80,1%
02 Nordhäuser Straße	1.099	1.097	1.159	940	105,5%	85,7%
03 Bebelstraße	1.462	1.461	1.494	1.238	102,2%	84,7%
04 Liebknechtstraße	708	702	763	666	107,8%	94,9%
05 Thälmannstraße	843	830	934	802	110,8%	96,6%
06 Robert-Koch-Straße	1.108	1.036	1.014	928	91,5%	89,6%
07 Goethestraße	756	751	610	670	80,7%	89,2%
08 Alfred-Hess-Straße	860	854	684	798	79,5%	93,4%
09 Brühler Herrenberg	274	271	228	223	83,2%	82,3%
10 Petersberg	77	77	28	71	36,4%	92,2%
ZWISCHENSUMME	8.022	7.910	7.818	7.002	97,5%	88,5%
11 Spielbergtor	320	321	347	291	108,4%	90,7%
SUMME/Mittelwert	8.342	8.231	8.165	7.293	97,9%	88,6%

Im ANHANG 1 – Tabellen in Tabelle 7 und Tabelle 8 werden die Entwicklungen der Strukturdaten der Beobachtungsgebiete verglichen. 2019 sind in der Summe der Beobachtungsgebiete 01-10 ca. 750 Einwohner und ca. 1.340 Fahrzeuge mehr gemeldet als 2014.

Gleichfalls kann aus der Tabelle 9 und Tabelle 10 des ANHANG 1 – Tabellen abgelesen werden, dass 2019 ca. 250 Stellplätze, also im Durchschnitt ca. 25 Stellplätze/Beobachtungsgebiet, weniger nutzbar waren als 2014. Dies ist nicht auf eine größere Maßnahme zurückzuführen. Aufgrund der längeren bzw. größeren Fahrzeuge können 2019 in den einzelnen Straßen weniger Fahrzeuge im gleichen Raum wie 2014 abgestellt werden.

Die etwas weniger Stellplätze werden aber von mehr Fahrzeugen genutzt, so dass weniger freie Stellplätze vorhanden sind und damit eine höhere Auslastung von ca. 3,4% in der Nacht (3Uhr) und 4,8% am Tag (11Uhr) erreicht wird.

Aus Tabelle 4 ist abzulesen wie sich der Anteil der gebietsfremden Langzeitparker und die Auslastung in den einzelnen Beobachtungsgebieten verändert haben. Die Zunahme der Auslastung wurde bereits in den vorherigen Abschnitten begründet.

Tabelle 4 Langzeitparker und Auslastung in den Beobachtungsgebieten im Vergleich 2014 und 2019

Beobachtungsgebiet	2014 Langzeitparker Ø 9-15 Uhr	2014 Auslastung Ø 3-19 Uhr	2019 Langzeitparker Ø 9-15 Uhr	2019 Auslastung Ø 3-19 Uhr
01 Pestalozzistraße	12,8%	85,2%	11,5%	90,0%
02 Nordhäuser Straße	14,9%	85,5%	14,2%	92,0%

Beobachtungsgebiet	2014 Langzeitparker Ø 9-15 Uhr	2014 Auslastung Ø 3-19 Uhr	2019 Langzeitparker Ø 9-15 Uhr	2019 Auslastung Ø 3-19 Uhr
03 Bebelstraße	16,5%	84,3%	17,2%	88,9%
04 Liebknechtstraße	15,8%	88,5%	24,7%	96,9%
05 Thälmannstraße	20,9%	98,1%	20,1%	100,7%
06 Robert-Koch-Straße	25,8%	86,1%	22,0%	88,3%
07 Goethestraße	33,5%	80,9%	27,1%	82,9%
08 Alfred-Hess-Straße	30,1%	73,7%	32,2%	83,8%
09 Brühler Herrenberg	30,5%	75,4%	29,0%	80,4%
10 Petersberg <sup>1</sup>	(16,2%)	62,2%	(30,5%)	64,9%
11 Spielbergtor	25,6%	87,5%	23,8%	95,8%
<b>SUMME/Mittelwert</b>	<b>22,7%</b>	<b>82,5%</b>	<b>22,2%</b>	<b>87,7%</b>
Erläuterung:		Zunahme zu 2014		Abnahme zu 2014

Der Anteil der Langzeitparker nahm in den meisten Beobachtungsgebieten ab. In den Gebieten 03 Bebelstraße, 04 Liebknechtstraße und 08 Alfred-Hess-Straße ist eine geringe Erhöhung der Langzeitparker zu verzeichnen. Insgesamt ist eine minimale Abnahme an Langzeitparkern zu erkennen. Die Werte des Beobachtungsgebietes Petersberg wurden außen vor gelassen, da aufgrund der geringen Stellplatzanzahl und der vorübergehenden Nutzung des Parkplatzes durch das Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie das Ergebnis verzerrt wird.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass die Bewirtschaftung der gesamten Innenstadt keine Auswirkungen auf die Gebiete im Umring hat. Dies begründet sich vor allem aus der bereits seit 1992 vorhandenen Bewirtschaftung. So dass lediglich aus den Gebieten Bonemilchstraße und Bonifaciusstraße gebietsfremde Langzeitparker verdrängt werden konnten. Zu einer Entlastung werden die Erweiterungen an der P+R-Anlage Europaplatz sowie der Neubau der P+R-Anlage an der Wartburgstraße beitragen. Diese waren während der Erhebungen beide noch nicht nutzbar.

### 3 Maßnahmen zur Verbesserung der Situation

Unabhängig von den Maßnahmen in der Innenstadt konnten Defizite in verschiedenen Gebieten festgestellt werden. Zur Minimierung der Defizite sind folgende Maßnahmen zu prüfen:

1. Parkraumbewirtschaftung mit Bevorrechtigung der Bewohner
2. Beeinflussung des Mobilitätsmanagements zur Verringerung der Nachfrage und Minimierung des Fahrzeugbesitzes
3. Verringerung der Nachfrage an öffentlichen Stellplätzen durch Erhöhung der privaten Stellplatzkapazität

<sup>1</sup> Aufgrund der extremen Unterschiede innerhalb des Gebietes Petersberg werden die Langzeitparkeranteile im Mittelwert nicht berücksichtigt.

## 3.1 Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparken

### 3.1.1 Nachweis der Eignung zur Einführung von Bewohnerparken

Im öffentlichen Straßenraum wurden alle Möglichkeiten genutzt, um möglichst viele Stellplätze zu legalisieren. Dennoch wird in vielen Straßenzügen zu Lasten anderer Verkehrsteilnehmer bzw. der Verkehrssicherheit illegal geparkt. Dadurch entstehen Auslastungszahlen von über 100%. Im öffentlichen Straßenraum können jedoch nicht mehr Stellplätze zur Verfügung gestellt werden.

Geeignete Maßnahmen müssen daher darauf abzielen, die Nachfrage im öffentlichen Raum zu senken. Dies kann zum Beispiel durch die Verdrängung einzelner Nutzergruppen geschehen. Da Bewohner und Besucher weiterhin in dem Gebiet parken müssen, soll die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparken geprüft werden. Durch diese Maßnahme ließen sich gebietsfremde Langzeitparker verdrängen.

Die Bedingungen für die Sonderparkberechtigung für Bewohner sind in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) in §45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen geregelt:

*"Die Anordnung von Bewohnerparkvorrechten ist nur dort zulässig, wo mangels privater Stellflächen und auf Grund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks die Bewohner des städtischen Quartiers regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden"*

Nach den im Parkraumkonzept Innenstadt festgelegten Kriterien erfüllt **keines** der Beobachtungsgebiete die Voraussetzungen zur Einführung von Bewohnerparken. Aufgrund der ausgearbeiteten Defizite, welche durch zahlreiche Bürgerbeschwerden bestätigt werden, und der nachweisbaren positiven Wirkung des Bewohnerparkens im Praxisbeispiel der Rudolfstraße wurde verwaltungsintern eine Anpassung der Grenzwerte unter Beachtung der rechtlichen Vorgaben festgelegt:

#### 1 hoher Parkdruck

durchschnittliche Parkraumauslastung: mindestens 85%

Für die durchschnittliche Parkraumauslastung wird als unterster Grenzwert 85% festgelegt. Anhand der bisherigen Erfahrungen und den allgemeinen Ergebnissen aus verschiedenen wissenschaftlichen Untersuchungen sind in Gebieten mit einer Parkraumauslastung unter 85% freie Stellplätze in einer fußläufig zumutbaren Entfernung zu finden.

#### 2 Konkurrenz verschiedener Nutzergruppen

Anteil gebietsfremder Langzeitparker (9-15Uhr): über 25%

über 20%

über 15%

Zum einen wurde festgelegt den durchschnittlichen Anteil an gebietsfremden Langzeitparkern für den Zeitraum von 9Uhr bis 15Uhr zu ermitteln, statt wie bisher zwischen 7Uhr und 17Uhr. Dadurch wird der Hauptanteil der Langzeitparker realistisch erfasst. Eine Parkraumbewirtschaftung ist bei einem Wert von weniger als 15%

Langzeitparker nicht sinnvoll, da die Masse des möglichen Verlagerungseffektes zu gering ist und kaum eine positive Wirkung für das Gebiet erzielt werden kann. Mit der Unterscheidung von drei Grenzwerten, soll der Umfang möglicher Bewohnerparkgebiete bestimmt und für die Maßnahmenumsetzung eine sinnvolle Prioritätenreihung begründet werden.

Die neu definierten Kriterien wurden auch auf die Parkraumuntersuchungen von 2014 angewendet, um einen Vergleich abbilden zu können. Grundsätzlich sind die Ergebnisse (siehe Tabelle 5) von 2014 und 2019 ähnlich. Insbesondere die Beobachtungsgebiete 03 Bebelstraße, 04 Liebknechtstraße, 05 Thälmannstraße, 06 Robert-Koch-Straße und 11 Spielbergtor eignen sich für eine Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparken.

Da sich einige Beobachtungsgebiete knapp unterhalb der Grenzwerte befinden, wurden für diese andere Gebietszuschnitte geprüft. Dabei war zu beachten, dass die Ausdehnung der Gebiete 1.000 m nicht überschreitet, um einen möglichen Binnenverkehr zu vermeiden.

In einem möglichen Beobachtungsgebiet 01A Blumenstraße, welches die Bereiche zwischen Stolzestraße und Nordhäuser Straße einschließt läge die Auslastung dieses Gebietes mit 92% über dem Grenzwert, der Anteil der Langzeitparker mit 13,7% jedoch unterhalb. Das Gebiet eignet sich aufgrund dieser Werte nicht für eine Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparken.

Auch ein anderer Zuschnitt des Gebietes Nordhäuser Straße führt zu Werten, welche knapp über dem Grenzbereich liegen. Deshalb sollte das Beobachtungsgebiet 02 Nordhäuser Straße zu einem späteren Zeitpunkt nochmals insgesamt überprüft werden.

Das Beobachtungsgebiet 07 Goethestraße weist einen hohen Anteil an Langzeitparkern aus. Die durchschnittliche Parkraumauslastung befindet sich mit 83% jedoch im mittleren Bereich. Deshalb soll der Ostbereich unabhängig betrachtet werden, da durch die angrenzenden Nutzungen in diesem Bereich der Parkraum deutlich höher beansprucht wird, als im westlichen Bereich. Das Gebiet 07A Goethestraße Ost zwischen Gerhart-Hauptmann-Straße und Löber- bzw. Arnstädter Straße erreicht eine Auslastung von 85% mit einem Anteil an Langzeitparkern von 29% zwischen 9Uhr und 15Uhr. In diesem Teilgebiet sind damit beide Kriterien zur Einführung von Bewohnerparken erfüllt.

Für das Gebiet 08 Alfred-Hess-Straße wurden auch in Kombination mit dem Gebiet 09 Brühler Herrenberg drei verschiedenen Zuschnitte überprüft. Der Langzeitparkeranteil ist in dem Gebiet hoch, jedoch erreicht die durchschnittliche Auslastung unabhängig von den jeweiligen Zuschnitten nicht den Grenzwert. Somit ist eine Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparken nicht sinnvoll.

Tabelle 5 Bewertung der Beobachtungsgebiete für die Eignung der Parkraumbewirtschaftung mit festgelegten Kriterien

Beobachtungsgebiet	2014			2019		
	Langzeitparker 9-15 Uhr	durchschnittl. Auslastung	Bewertung	Langzeitparker 9-15 Uhr	durchschnittl. Auslastung	Bewertung
01 Pestalozzistraße	13%	85%	Kriterien nicht erfüllt	12%	90%	Kriterien nicht erfüllt
01A Blumenstraße				14%	92%	Kriterien nicht erfüllt
02 Nordhäuser Straße	15%	85%	<b>Auslastung ≥ 85% UND LZP ≥ 15%</b>	14%	92%	Kriterien nicht erfüllt

Beobachtungsgebiet	2014			2019		
	Langzeitparker 9-15 Uhr	durchschnittl. Auslastung	Bewertung	Langzeitparker 9-15 Uhr	durchschnittl. Auslastung	Bewertung
02A Nordhäuser Straße Süd				18%	92%	<b>Auslastung ≥ 85% UND LZP ≥ 15%<sup>2</sup></b>
03 Bebelstraße	17%	84%	Kriterien nicht erfüllt	17%	89%	<b>Auslastung ≥ 85% UND LZP ≥ 15%</b>
04 Liebknechtstraße	16%	89%	<b>Auslastung ≥ 85% UND LZP ≥ 15%.</b>	25%	97%	<b>Auslastung ≥ 85% UND LZP ≥ 25%</b>
05 Thälmannstraße	21%	98%	<b>Auslastung ≥ 85% UND LZP ≥ 20%</b>	20%	101%	<b>Auslastung ≥ 85% UND LZP ≥ 20%</b>
06 Robert-Koch-Straße	26%	86%	<b>Auslastung ≥ 85% UND LZP ≥ 25%</b>	22%	88%	<b>Auslastung ≥ 85% UND LZP ≥ 20%</b>
07 Goethestraße	33%	81%	Kriterien nicht erfüllt	27%	83%	Kriterien nicht erfüllt
07A Goethestraße Ost				29%	85%	<b>Auslastung ≥ 85% UND LZP ≥ 25%</b>
08 Alfred-Hess-Straße	30%	74%	Kriterien nicht erfüllt	32%	84%	Kriterien nicht erfüllt
08A Alfred-Hess-Straße Ost				30%	84%	Kriterien nicht erfüllt
08B Alfred-Hess-Straße Nord				41%	80%	Kriterien nicht erfüllt
08C Gothaer Platz				33%	82%	Kriterien nicht erfüllt
09 Brühler Herrenberg	31%	75%	Kriterien nicht erfüllt	29%	80%	Kriterien nicht erfüllt
10 Petersberg	16%	62%	Kriterien nicht erfüllt	31%	65%	Kriterien nicht erfüllt
11 Spielbergtor	26%	88%	<b>Auslastung ≥ 85% UND LZP ≥ 25%</b>	24%	96%	<b>Auslastung ≥ 85% UND LZP ≥ 20%</b>

### 3.1.2 Bewirtschaftungsart

Die Grundlage für eine effektive Bewirtschaftung sind verkehrlich wirksame aber dennoch einfache und leicht verständliche Parkregelungen sowie eine konsequente Parkraumüberwachung. Für die Beobachtungsgebiete galt es zu prüfen, ob die Nutzergruppe der Bewohner bevorrechtigt werden kann, daher muss die Bewirtschaftung aus einer Kombination mit dem Bewohnerparken bestehen.

Empfohlen wird das Mischparken aus Parken mit Parkschein für Besucher und Parken mit Bewohnerparkausweis für Bewohner. Dadurch haben alle Nutzergruppen die größtmögliche Auswahl an Stellplätzen. Das Mischparken ist leicht verständlich und bietet eine flexible und optimale Ausnutzung des vorhandenen Parkraumes.

<sup>2</sup> Vor Umsetzung des Teilgebietes muss das Gesamtgebiet nochmals überprüft und bewertet werden.

Die Bewirtschaftung mittels Parkschein erfordert einen hohen Finanzierungsaufwand durch die Errichtung von Parkscheinautomaten und die Installation der Beschilderung. Mit der Parkraumkonzeption für die Innenstadt wurde jedoch nachgewiesen, dass sich die Parkscheinautomaten durch die Einnahme von Parkgebühren refinanzieren. Die Akzeptanz der Parkenden ist gegeben und die Parkdauer kann frei bestimmt werden.

Eine Bewirtschaftung nur über eine Parkdauerbegrenzung kann nicht empfohlen werden. Vorhandenen Analysen zeigen deutlich, dass eine Akzeptanz dieser Maßnahme ausschließlich mit einer intensiven Bestreifung durch das Ordnungsamt erfolgt, welche nicht abgesichert werden kann.

Trotz des finanziellen Aufwandes ist die Bewirtschaftung mit Parkscheinautomaten sinnvoll, weil eine hohe Akzeptanz besteht und die Zeitdauer des Parkens frei festlegen werden kann. Dennoch ist auch hier die Akzeptanz höher je höher der Kontrolldruck ist.

### 3.1.3 Prioritätenreihung

Das Stufenkonzept orientiert sich zum einen an der Gesamtauslastung des Gebietes und zum anderen an dem Anteil gebietsfremder Langzeitparker.

Für die Kostenannahme wurde überschlägig die Anzahl der Parkscheinautomaten bei einem Abstand von 60m ermittelt und Kosten von jeweils 5.000 Euro eingeplant. Die Kosten für die Umbeschilderung wurden anhand der Erfahrungen in der Innenstadt angenommen.

Für einige Gebiete empfiehlt sich eine wiederholte Parkraumuntersuchung, die die Verwaltung voraussichtlich in Eigenleistung durchführen kann.

Entscheidend für die Wirksamkeit der Parkraumbewirtschaftung ist eine regelmäßige Kontrolle durch das Bürgeramt.

#### Parkraumbewirtschaftung Priorität 1

1.1 Beobachtungsgebiet 04 Liebknechtstraße (ca. 25 PSA<sup>3</sup>) ca. 200.000 Euro

#### Parkraumbewirtschaftung Priorität 2

2.1 Beobachtungsgebiet 05 Thälmannstraße (ca. 35 PSA) ca. 280.000 Euro  
2.2 Beobachtungsgebiet 06 Robert-Koch-Straße (ca. 40 PSA) ca. 320.000 Euro  
2.3 Beobachtungsgebiet 11 Spielbergtor <sup>4</sup> (ca. 50 PSA) ca. 400.000 Euro

#### Parkraumbewirtschaftung Priorität 3

3.1 Beobachtungsgebiet 07A Goethestraße Ost (ca. 30 PSA) ca. 240.000 Euro  
3.2 Beobachtungsgebiet 03 Bebelstraße (ca. 45 PSA) ca. 360.000 Euro

#### Parkraumbewirtschaftung Priorität 4

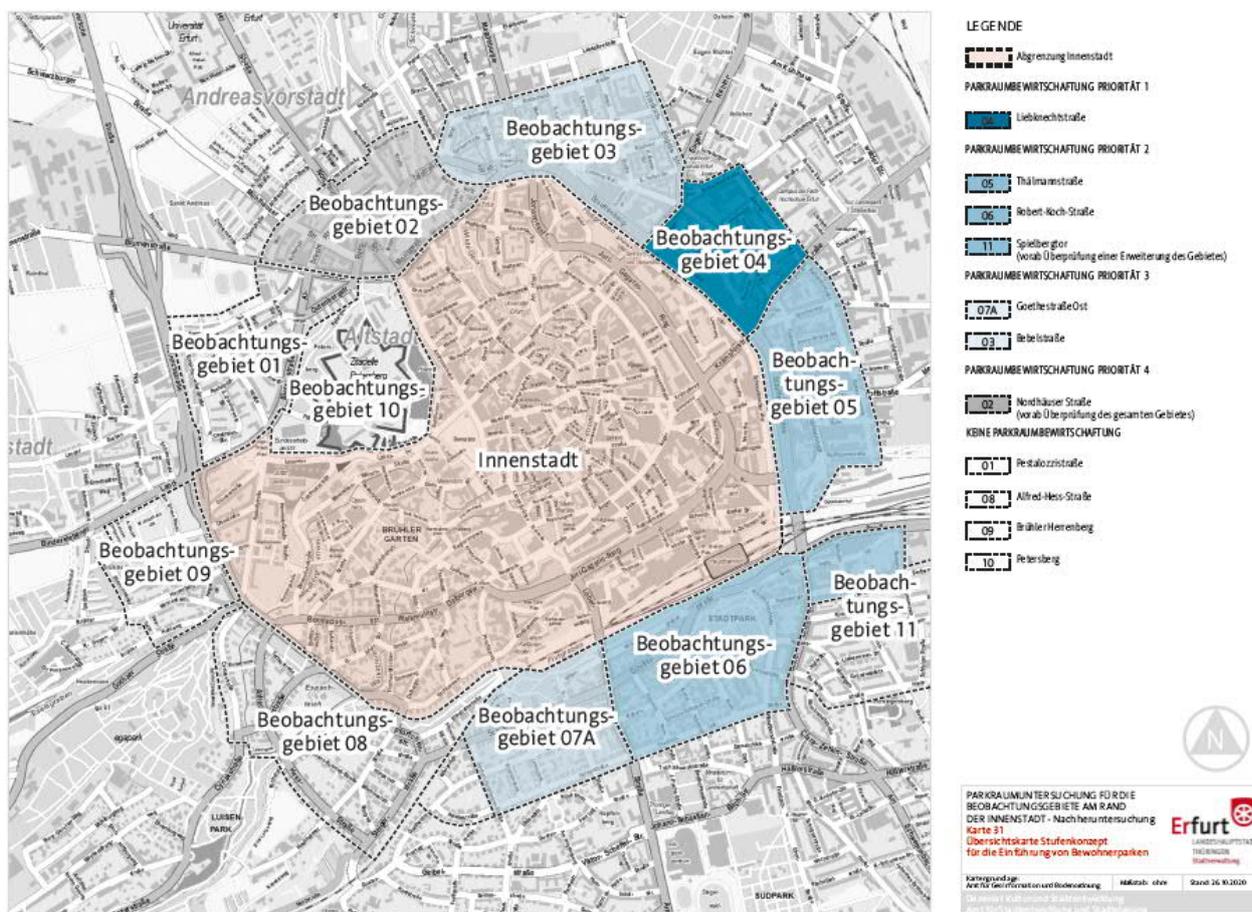
4.1 Beobachtungsgebiet 02 Nordhäuser Straße <sup>5</sup> (ca. 45 PSA) ca. 360.000 Euro

---

<sup>3</sup> PSA = Parkscheinautomat

<sup>4</sup> Die Grenzen sind sehr knapp gefasst. Vor der Einführung des Bewohnerparkens sollte deshalb eine erneute Parkraumuntersuchung in einem größeren Umfang durchgeführt und bewertet werden. Die Kostenannahme bezieht sich auf diesen größeren Umfang.

<sup>5</sup> Wiederholte Parkraumuntersuchung für das Gesamtgebiet und Beurteilung der Eignung für Bewohnerparken



Karte 5 Übersichtskarte Stufenkonzept für die Einführung von Bewohnerparken

### 3.2 Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens

Durch ein gezieltes Mobilitätsmanagement in den Beobachtungsgebieten bzw. in besonders kritischen Bereichen kann eine Verbesserung der Situation erfolgen. Insbesondere die hohe Anzahl an Dauerparkern in den Gebieten (siehe ANLAGE 1 – Tabellen Tabelle 11) zeigt deutlich, dass die Fahrzeuge nicht täglich gebraucht werden und damit über Alternativen zum eigenen Fahrzeug nachgedacht werden kann.

Ein Vergleich des Dauerparkeranteils in 2014 und 2019 zeigt, dass dieser deutlich gestiegen ist. Die bereits festgestellte Zunahme der Einwohner und des Fahrzeugbesitzes spiegelt sich auch in diesen Daten wieder.

Alle Beobachtungsgebiete haben einen hohen Dauerparkeranteil, somit existieren in allen Gebieten große Potentiale auf diese Fahrzeuge zu verzichten und Alternativen zu beanspruchen. Der Anreiz solche Angebote anzunehmen, steigt, wenn parallel dazu der öffentliche Straßenraum regelmäßig in einem kurzen Turnus überwacht und abgestraft sowie die theoretisch frei werdenden Stellplätze ebenfalls anderen Nutzungen zugeführt werden. Würden freie Kapazitäten entstehen, gäbe es für die Nutzer keinen Anreiz mehr die Alternativen anzunehmen.

Mobilitätsmaßnahmen sind dabei insbesondere Alternativen zur KFZ-Nutzung:

- Förderung des Fußgängerverkehrs
- Förderung des Radverkehrs

- Förderung des Öffentlichen Nahverkehrs
- Förderung von Sharing-Angeboten (Car- und Bike-Sharing, Lastenräder)

Mit der Einführung von Bewohnerparken soll in dem jeweiligen Gebiet geprüft werden, in wie weit Gehwegparken entfernt werden kann. Dadurch wird die Qualität für den Fußgängerverkehr verbessert. Weiterhin können im öffentlichen Raum Fahrradparker installiert und damit bestenfalls auch illegales Parken vermieden werden. Beide Maßnahmen ergänzen die gute ÖPNV-Erschließung der Beobachtungsgebiete.

Um nicht auf ein Fahrzeug sondern lediglich auf ein eigenes Fahrzeug zu verzichten, ist Carsharing eine gute Alternative. Auch mit Lastenrädern können zahlreiche größere Dinge transportiert werden. Optimal ist die Verknüpfung aller Angebote in Form von Mobilitätsstationen.

### 3.3 Maßnahmen zur Erhöhung der privaten Stellplatzkapazität

Die Ergebnisse der Wohnungs- und Haushaltserhebung (WHE) 2016<sup>6</sup> verdeutlichen, dass im Mittel jeder Erfurter Haushalt 1,3 PKWs besitzt. Entsprechend des relativen Pkw-Besitzes zeigt diese Befragung auch, dass in den Plattenbaugebieten mit 1,2 Pkws/Haushalt die geringste Besitzquote besteht. In den städtischen Gebieten wurde 1,3 Pkws/Haushalt ermittelt. Die dörflichen Gebiete liegen hier über dem Durchschnitt mit 1,6 Pkws/Haushalt.

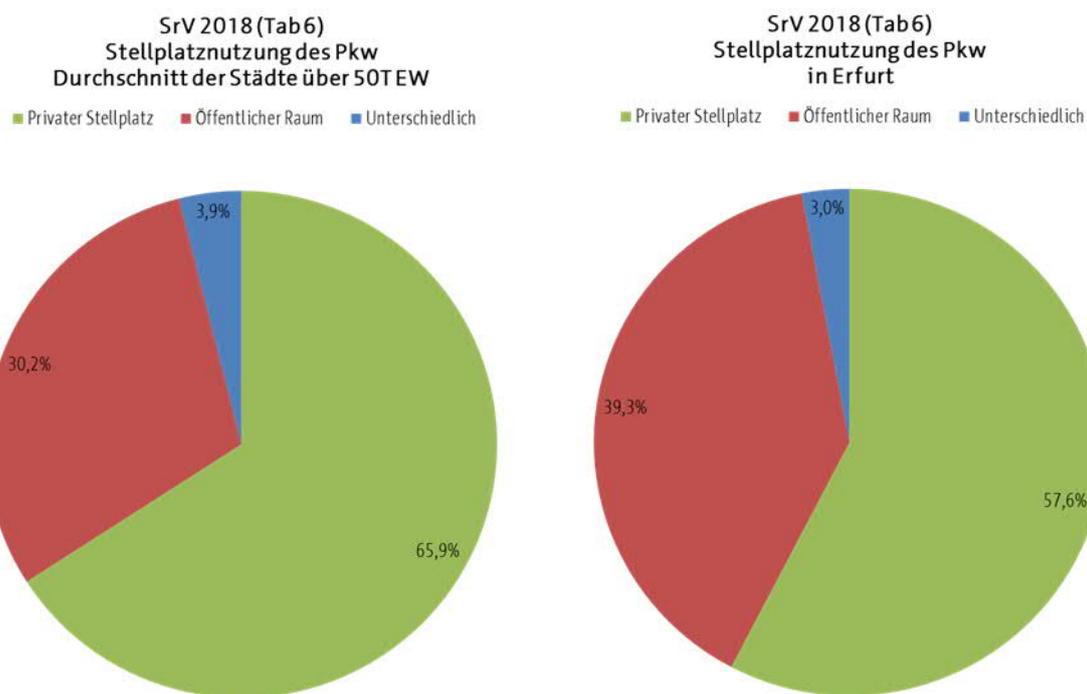


Diagramm 3 SrV-Befragung zur Stellplatznutzung im Jahr 2018 im Städtevergleich und in Erfurt (eigene Darstellung)

Im Zusammenhang mit den SrV-Untersuchungen 2018<sup>7</sup> wurden die Beteiligten u.a. nach dem Pkw-Stellplatz an der Wohnung befragt. Im Vergleich zu anderen teilnehmenden Städten ab 50.000 Einwohner verfügen die Erfurter über deutlich weniger private Stellplätze (ca. 8,3%

<sup>6</sup> Erfurter Statistik Wohnungs- und Haushaltserhebung 2016 (WHE 2016); Heft 98, Ausgabe Dezember 2017

<sup>7</sup> SrV = System repräsentativer Verkehrsbefragungen der Technischen Universität Dresden

weniger) als andere Städte. Daher müssen auch entsprechend mehr Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum abgestellt werden.

Die Wohnungs- und Haushaltserhebung 2016 unterstreicht diese Aussage, denn im Ergebnis der Befragung zeigt sich, dass 54% der Haushalte mit mindestens einem PKW keinen Stellplatz zur Miete oder im Eigentum zu Verfügung haben (ANHANG 2 – Diagramme Diagramm 7 und Diagramm 8).

Um den öffentlichen Straßenraum zu entlasten ist eine Erhöhung der privaten Stellplatzkapazitäten notwendig.

In den vorhandenen innenstadtnahen Wohngebieten sind nur noch einzelne leerstehende Häuser bzw. Baulücken vorhanden. Diesen Bauherren kann nicht auferlegt werden, dass sie die Stellplatzproblematik des gesamten Gebietes lösen. Allerdings sollten durch neue Bauprojekte keine zusätzlichen Konflikte geschaffen werden. Dies bedeutet, dass der jeweilige Bauherr die für sein Bauprojekt erforderlichen Stellplätze realisiert oder die Nutzer überzeugt dauerhaft Alternativen zum eigenen Fahrzeugbesitz und –nutzung zu wählen.

Seitens der Stadtverwaltung sollte ein Konzept für die Errichtung, Finanzierung und Förderung von Quartiersgaragen erstellt werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Quartiersgaragen auch möglichst nah an den "Nachfragepunkten" liegen. Deshalb muss untersucht werden, in wie weit Quartiersgaragen auf vorhandenen Baulücken stadtbildverträglich zu integrieren oder in den Innenhöfen als Tiefgaragen oder geschlossene Parkpaletten realisierbar sind.

Quartiersgaragen sind sinnvoll in Gebieten, in denen nachts ein hoher Parkdruck (über 85%) im öffentlichen Straßenraum und keine oder nur geringe Kapazitäten in Parkhäusern/-plätzen bestehen. Sind öffentlich nutzbare Parkhäuser vorhabenden, so sollte eine Verlagerung der Fahrzeuge dahin erfolgen. Eine überschlägige Einschätzung (siehe ANLAGE 1 – Tabellen

Tabelle 12) ergibt vor allem in den Beobachtungsgebieten nördlich und östlich der Innenstadt einen Bedarf an Quartiersgaragen.

## 4 Fazit

Mit der Umsetzung der Parkraumkonzeption Innenstadt wurden Verdrängungen in die Gebiete am Rand der Innenstadt befürchtet. Durch den Vergleich der Vorher- und Nachheruntersuchung konnte nachgewiesen werden, dass vor allem die positive Einwohnerentwicklung und der zunehmende Fahrzeugbesitz zu höheren Auslastungszahlen in den Beobachtungsgebieten führte. In der Mehrzahl der Beobachtungsgebiete nahm der Anteil an gebietsfremden Langzeitparkern ab. Eine geringe Erhöhung ist in den Gebieten 03 Bebelstraße, 04 Liebknechtstraße und 08 Alfred-Hess-Straße zu verzeichnen.

Seit 1992 wurde bereits ein Großteil der Innenstadt bewirtschaftet, so dass eine Verlagerung lediglich aus den zusätzlich in die Bewirtschaftung aufgenommenen Gebieten Bonemilchstraße und Bonifaciusstraße zu erwarten gewesen wäre. Der Vergleich der Vorher- und Nachheranalyse zeigt keine negativen Auswirkungen der ausgedehnten Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt auf die Beobachtungsgebiete. Die Erweiterungen der Park-and-Ride-Anlagen Europaplatz und Messe werden zusätzlich zur Entlastung beitragen.

Aufgrund der dargestellten Defizite sind Maßnahmen zur Entlastung der Gebiete notwendig. Da bereits alle Möglichkeiten zur Einrichtung legaler Stellplätze genutzt wurden, kann die

Anzahl der öffentlichen Stellplätze nicht erweitert werden. Deshalb müssen Lösungen gefunden werden, die die Nachfrage vor allem im öffentlichen Raum senkt. Daher wurde die Parkraumbewirtschaftung mittels Bewohnerparken, die Verringerung der Nachfrage und Minimierung des Fahrzeugbestandes durch Mobilitätsmanagementmaßnahmen sowie die Erhöhung privater Stellplatzkapazitäten betrachtet.

Die Kriterien zur Einführung von Bewohnerparken wurden bürgernah im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten und gemäß der Einschätzung ihrer Wirkung festgelegt. Entsprechend der Auslastung der Gebiete sowie deren Anteil an Langzeitparkern wurde für die Parkraumbewirtschaftung eine Prioritätenreihung vorgenommen:

- |             |     |  |
|-------------|-----|--|
| Priorität 1 | 1.1 | Beobachtungsgebiet 04 Liebkechtstraße    |
| Priorität 2 | 2.1 | Beobachtungsgebiet 05 Thälmannstraße     |
|             | 2.2 | Beobachtungsgebiet 06 Robert-Koch-Straße |
|             | 2.3 | Beobachtungsgebiet 11 Spielbergtor       |
| Priorität 3 | 3.1 | Beobachtungsgebiet 07A Goethestraße Ost  |
|             | 3.2 | Beobachtungsgebiet 03 Bebelstraße        |
| Priorität 4 | 4.1 | Beobachtungsgebiet 02 Nordhäuser Straße  |

Grundlage für den Erfolg der Parkraumbewirtschaftung bildet eine regelmäßige häufig durchgeführte Parkraumkontrolle durch das Bürgeramt.

Parallel zu der Umsetzung des Bewohnerparkens sind in den Gebieten Maßnahmen, welche Alternativen zur Kfz-Nutzung bieten, zu prüfen und umzusetzen. Dies ist insbesondere die Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs sowie des ÖPNVs. Der hohe Anteil an Dauerparkern in den Gebieten zeigt deutlich das Potential für Lastenräder und Carsharing, um nicht auf die Fahrzeugnutzung sondern lediglich auf ein eigenes Fahrzeug zu verzichten. Alle Maßnahmen zusammen ergänzen sich und minimieren den Stellplatzbedarf.

Es wurde nachgewiesen, dass insbesondere in den Beobachtungsgebieten nördlich und östlich der Innenstadt die Einordnung von Quartiersgaragen sinnvoll wäre.

## ANLAGE 1 – Tabellen

### ANLAGE 1 – TABELLEN

Tabelle 6 Stellplatzanzahl in den Jahren 2016 und 2019 in der Erfurter Innenstadt

Begegnungszone Bewirtschaftungsart	2016			2019		
	ja	nein	Summe	ja	nein	Summe
Gebührenfreies Parken	-	1.619	1.619	-	263 <sup>8</sup>	263
Gebührenfreies Kurzzeitparken	4	254	258	-	119 <sup>9</sup>	119
Bewohnerparken	309	1.685	1.994	568	35 <sup>10</sup>	603
Gebührenpflichtiges Parken	129	3.903	4.032	-	3.809	3.809
Gebührenpflichtiges Kurzzeitparken	15	18	33	-	-	-
Bewohnerparken/gebührenfreies Kurzzeitparken	136	172	308	5 <sup>11</sup>	74 <sup>12</sup>	79
Bewohnerparken/gebührenpflichtiges Parken	-	473	473	-	4.109	4.120
Bewohnerparken/gebührenpflichtiges Kurzzeitparken	179	647	826	54 <sup>13</sup>	-	54
Ladezone	23	33	56	29	46	75
Park- und Haltverbote	15	64	79	10	41	51
Behindertenstellplätze	25	60	85	23	57	80
Sonstige Nutzungen <sup>14</sup>	54	97	151	49	104	153
Privat	-	-	-	-	227 <sup>15</sup>	227
nicht vorhanden	18 <sup>16</sup>	41 <sup>17</sup>	59	-	-	-
entfallen	-	-	-	169 <sup>18</sup>	182 <sup>19</sup>	351
<b>SUMME</b>	<b>907</b>	<b>9.066</b>	<b>9.973</b>	<b>907</b>	<b>9.066</b>	<b>9.973</b>

<sup>8</sup> Gebührenfreie Stellplätze befinden sich an der Biereystraße, Gutenbergstraße, Petersberg, Blumenstraße, Moritzwallstraße und Schlüterstraße

<sup>9</sup> Gebührenfreies Kurzzeitparken wurde vor allem dort ausgeschildert, wo aufgrund der geringen Anzahl der Stellplätze ein Parkscheinautomat nicht wirtschaftlich wäre. Beispiele: Willy-Brandt-Platz Kiss-and-Ride, Parkplatz auf dem Petersberg

<sup>10</sup> Einige Bewohnerstellplätze wurden auch außerhalb der Begegnungszone aufrechterhalten. Beispiel: Einfahrt Brühler Straße, Thomasstraße südlich vom Parkhaus Thomaseck, Bahnhofstraße, Schlüterstraße

<sup>11</sup> Im Bereich der Kindertagesstätten wurden gebührenfreie Kurzzeitstellplätze, welche für Bewohner frei gegeben sind, beschildert. Dies betrifft zwei Stellplätze in der Pergamentergasse und drei Stellplätze in der Predigerstraße.

<sup>12</sup> In der Parkgebührenzone I wurden an den Kindertagesstätten Bewohnerparken mit gebührenfreiem Kurzzeitparken angeordnet, sowie an Stellen, an denen ein Parkscheinautomat unwirtschaftlich wäre.

<sup>13</sup> Die 54 Stellplätze befinden sich an der Langen Brücke, der Stunzengasse und an der Südseite des Domplatzes. Ziel ist es auch auf diesen Stellplätzen ausschließlich das Bewohnerparken anzuordnen.

## ANLAGE 1 – Tabellen

- 
- <sup>14</sup> Stellplätze mit sonstigen Nutzungen stehen für Busse, Caravan, Carsharing, Elektroladen, Motorräder oder Taxen zur Verfügung.
- <sup>15</sup> Die Stellplätze im Bereich der Wohnungsbaugenossenschaften wurden entwidmet und gelten damit nun als private Stellplätze. Dies betrifft die Stellplätze am Hospitalplatz, Am Hügel, in der Steinstraße, in der Waldenstraße und am Neuerbe.
- <sup>16</sup> In der Koenbergstraße, der Peterstraße und An den Graden (Westseite) konnten Bewohnerstellplätze und am Anger und in der Pilze Ladezonen eingerichtet werden. Diese Flächen wurden zuvor nicht zum Parken genutzt.
- <sup>17</sup> Folgende Stellplätze wurden zusätzlich beschildert: am Lauentor vor der Kita – gebührenfreie Kurzzeitstellplätze mit Bewohnerparken auf dem Gehweg, Bewohnerparkplätze mit gebührenpflichtigem Parken in der Wilhelm-Külz-Straße, der Holzheienstraße (Südseite) und am Hirschlachufer (vorm Kino Club)
- <sup>18</sup> Innerhalb der Begegnungszone sind folgende Stellplätze entfallen: Allerheiligenstraße (Umgestaltung), An den Graden (Nordseite – wegen Feuerwehraufstellfläche), An den Graden (Bebauung des Parkplatzes), Augustinerstraße (Umgestaltung), Kürschnergasse (Bebauung der Brache), Peterstraße (Bebauung des Parkplatzes), Rathausbrücke (Umgestaltung)
- <sup>19</sup> Außerhalb der Begegnungszone fielen folgende Stellplätze weg: Am Hügel (Rettungsfläche), Holzheienstraße (Nordseite), Kartäuserstraße (Umgestaltung), Neuerbe (Bebauung der Brache), Petersberg (Umgestaltung auf dem Plateau, Zufahrtsstraße zur Telekom, Bereich Andreassgärten), Reglermauer (Bebauung des Parkplatzes), Schlüterstraße (Umgestaltung Parkplatz)

## ANLAGE 1 – Tabellen

Tabelle 7 Strukturdaten von 2014

2014	Einwohner gesamt	zugelassene Fahrzeuge	Kfz/1000Ew	Einwohnerdichte [EW/ha]
01 Pestalozzistraße	3.702	1.660	448,4	129,0
02 Nordhäuser Straße	4.495	1.574	350,2	157,1
03 Bebelstraße	6.058	2.136	352,6	160,6
04 Liebknechtstraße	3.086	1.102	357,1	145,3
05 Thälmannstraße	4.500	1.476	328,0	147,5
06 Robert-Koch-Straße	4.443	2.073	466,6	108,1
07 Goethestraße	2.234	1.207	540,3	69,1
08 Alfred-Hess-Straße	2.707	1.572	580,7	59,7
09 Brühler Herrenberg	697	402	576,8	30,9
10 Petersberg	88	58	659,1	2,8
<b>ZWISCHENSUMME</b>	<b>32.010</b>	<b>13.260</b>	<b>414</b>	<b>100</b>
11 Spielbergtor	1.025	k.A.	k.A.	35,8
<b>SUMME/Mittelwert</b>	<b>33.035</b>	<b>---</b>	<b>---</b>	<b>95</b>

Tabelle 8 Strukturdaten von 2019 im Vergleich zu 2014

2019	Einwohner gesamt	zugelassene Fahrzeuge	Kfz/1000Ew	Einwohnerdichte [EW/ha]
01 Pestalozzistraße	3.591	1.704	474,5	125,2
02 Nordhäuser Straße	4.632	1.732	373,9	161,9
03 Bebelstraße	6.411	2.474	385,9	169,9
04 Liebknechtstraße	2.981	1.228	411,9	140,4
05 Thälmannstraße	4.773	1.921	402,5	156,4
06 Robert-Koch-Straße	4.562	2.127	466,2	110,9
07 Goethestraße	2.202	1.285	583,6	68,1
08 Alfred-Hess-Straße	2.726	1.666	611,2	60,1
09 Brühler Herrenberg	787	411	522,2	34,9
10 Petersberg	91	52	571,4	2,9
<b>ZWISCHENSUMME</b>	<b>32.756</b>	<b>14.600</b>	<b>445,7</b>	<b>102,7</b>
11 Spielbergtor	1.173	372	317,1	41,0
<b>SUMME/Mittelwert</b>	<b>33.929</b>	<b>14.972</b>	<b>441,3</b>	<b>97,6</b>
Erläuterung:		Zunahme zu 2014		Abnahme zu 2014

## ANLAGE 1 – Tabellen

Tabelle 9 Stellplätze, Fahrzeuge und Auslastung in den Beobachtungsgebieten 2014

2014	nutzbare Stellplätze 3Uhr	nutzbare Stellplätze 11Uhr	Anzahl Fahrzeuge 3Uhr	Anzahl Fahrzeuge 11Uhr	Auslastung 3Uhr	Auslastung 11Uhr
01 Pestalozzistraße	850	846	907	622	106,7%	73,5%
02 Nordhäuser Straße	1.121	1.117	1.156	855	103,1%	76,5%
03 Bebelstraße	1.491	1.489	1.487	1.204	99,7%	80,9%
04 Liebknechtstraße	702	702	719	626	102,4%	89,2%
05 Thälmannstraße	859	796	924	802	107,6%	100,8%
06 Robert-Koch-Straße	1.141	1.078	1.045	946	91,6%	87,8%
07 Goethestraße	798	791	623	711	78,1%	89,9%
08 Alfred-Hess-Straße	896	887	646	706	72,1%	79,6%
09 Brühler Herrenberg	280	275	200	229	71,4%	83,3%
10 Petersberg	159	150	103	109	64,8%	72,7%
ZWISCHENSUMME	8.297	8.131	7.810	6.810	94,1%	83,8%
11 Spielbergtor	326	326	335	281	102,8%	86,2%
SUMME/Mittelwert	8.623	8.457	8.145	7.091	94,5%	83,8%

Tabelle 10 Stellplätze, Fahrzeuge und Auslastung in den Beobachtungsgebieten 2019 im Vergleich zu 2014

2019	nutzbare Stellplätze 3Uhr	nutzbare Stellplätze 11Uhr	Anzahl Fahrzeuge 3Uhr	Anzahl Fahrzeuge 11Uhr	Auslastung 3Uhr	Auslastung 11Uhr
01 Pestalozzistraße	835	831	904	666	108,3%	80,1%
02 Nordhäuser Straße	1.099	1.097	1.159	940	105,5%	85,7%
03 Bebelstraße	1.462	1.461	1.494	1.238	102,2%	84,7%
04 Liebknechtstraße	708	702	763	666	107,8%	94,9%
05 Thälmannstraße	843	830	934	802	110,8%	96,6%
06 Robert-Koch-Straße	1.108	1.036	1.014	928	91,5%	89,6%
07 Goethestraße	756	751	610	670	80,7%	89,2%
08 Alfred-Hess-Straße	860	854	684	798	79,5%	93,4%
09 Brühler Herrenberg	274	271	228	223	83,2%	82,3%
10 Petersberg	77	77	28	71	36,4%	92,2%
ZWISCHENSUMME	8.022	7.910	7.818	7.002	97,5%	88,5%
11 Spielbergtor	320	321	347	291	108,4%	90,7%
SUMME/Mittelwert	8.342	8.231	8.165	7.293	97,9%	88,6%

Erläuterung:

Zunahme zu 2014

Abnahme zu 2014

## ANLAGE 1 – Tabellen

Tabelle 11 Anteil der Dauerparker in den Beobachtungsgebieten

Beobachtungsgebiet	2014	2019	Differenz	Delta in %
01 Pestalozzistraße	26,2%	34,6%	+8,4%	+31,9%
02 Nordhäuser Straße	29,2%	38,2%	+9,0%	+31,0%
03 Bebelstraße	27,7%	35,4%	+7,7%	+27,9%
04 Liebknechtstraße	30,5%	31,6%	+1,2%	+3,8%
05 Thälmannstraße	32,5%	36,8%	+4,3%	+13,2%
06 Robert-Koch-Straße	25,1%	30,1%	+5,1%	+20,3%
07 Goethestraße	20,8%	29,1%	+8,3%	+39,9%
08 Alfred-Hess-Straße	19,2%	27,8%	+8,6%	+44,8%
09 Brühler Herrenberg	23,2%	26,3%	+3,1%	+13,2%
10 Petersberg	14,5%	7,8%	-6,7%	-46,1% <sup>20</sup>
11 Spielbergtor	26,7%	34,1%	+7,4%	+27,6%

Tabelle 12 Überschlägige Einschätzung zur Prüfung von Quartiersgaragen

Beobachtungsgebiet	Auslastung nachts	öffentliche Parkplätze vorhanden	Parkhäuser vorhanden?	weitere Prüfung sinnvoll?
01 Pestalozzistraße	108%	nein	ja <sup>21</sup>	ja
02 Nordhäuser Straße	106%	nein	nein	ja
03 Bebelstraße	102%	nein	ja <sup>22</sup>	ja
04 Liebknechtstraße	108%	nein	nein	ja
05 Thälmannstraße	111%	nein	nein	ja
06 Robert-Koch-Straße	92%	ja <sup>23</sup>	nein	ja
07 Goethestraße	81%	nein	nein	nein
08 Alfred-Hess-Straße	80%	nein	nein	nein
09 Brühler Herrenberg	83%	nein	nein	nein
10 Petersberg	36%	nein	nein	nein
11 Spielbergtor <sup>21 22 23</sup>	108%	nein	nein	ja

<sup>20</sup> Die Daten des Gebietes Petersberg lassen sich aufgrund der vergleichbar geringen Anzahl an Stellplätzen und der großen Veränderungen durch die BUGA und die Andreasgärten nicht sachlich richtig vergleichen.

<sup>21</sup> Parkhaus Borntalbogen mit 170 Stellplätzen, die durch die WBG Borntal fest vermietet werden und voll belegt sind

<sup>22</sup> Parkhaus Stadtwerke mit insgesamt 400 Stellplätzen, liegt am Rand des Gebietes

<sup>23</sup> Stellplätze am Spielbergtor

## ANLAGE 2 – Diagramme

### ANLAGE 2 - DIAGRAMME

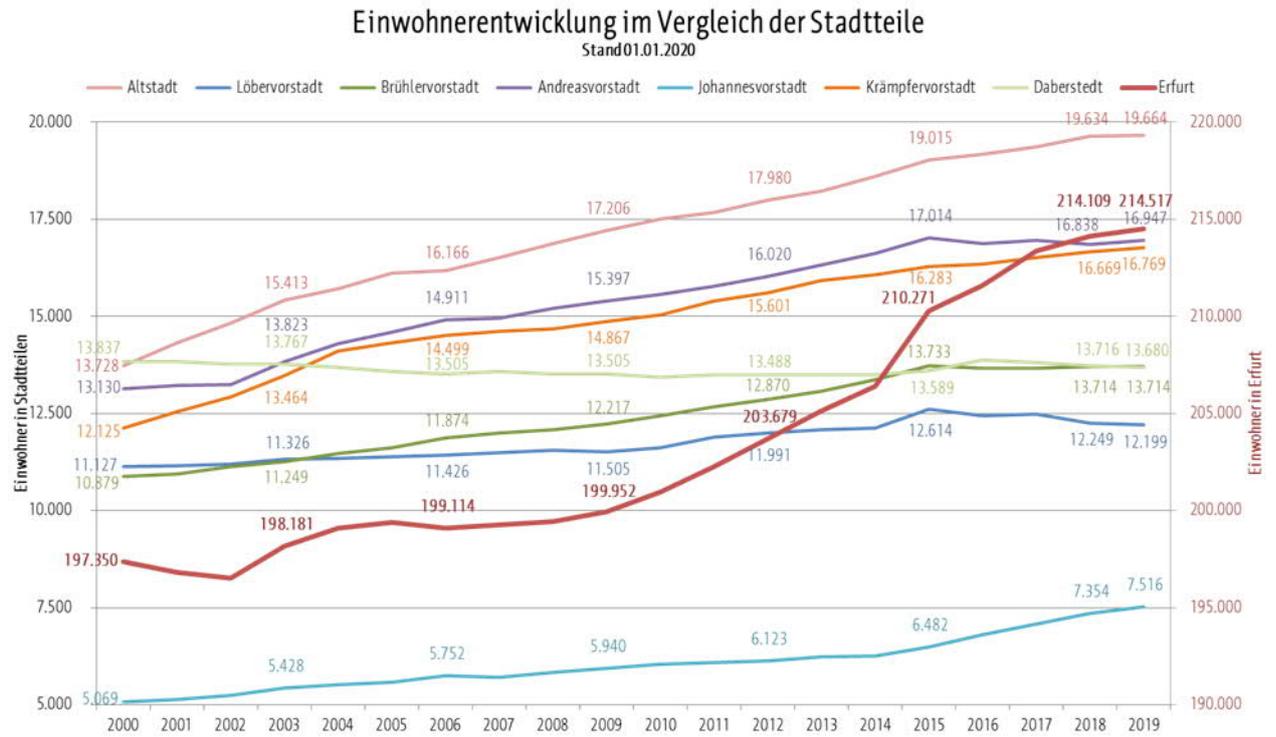


Diagramm 4 Einwohnerentwicklung in Erfurt und einzelnen Stadtteilen (Quelle: Einwohnermeldeamt jeweils zum 31.12. des Jahres, eigene Darstellung)

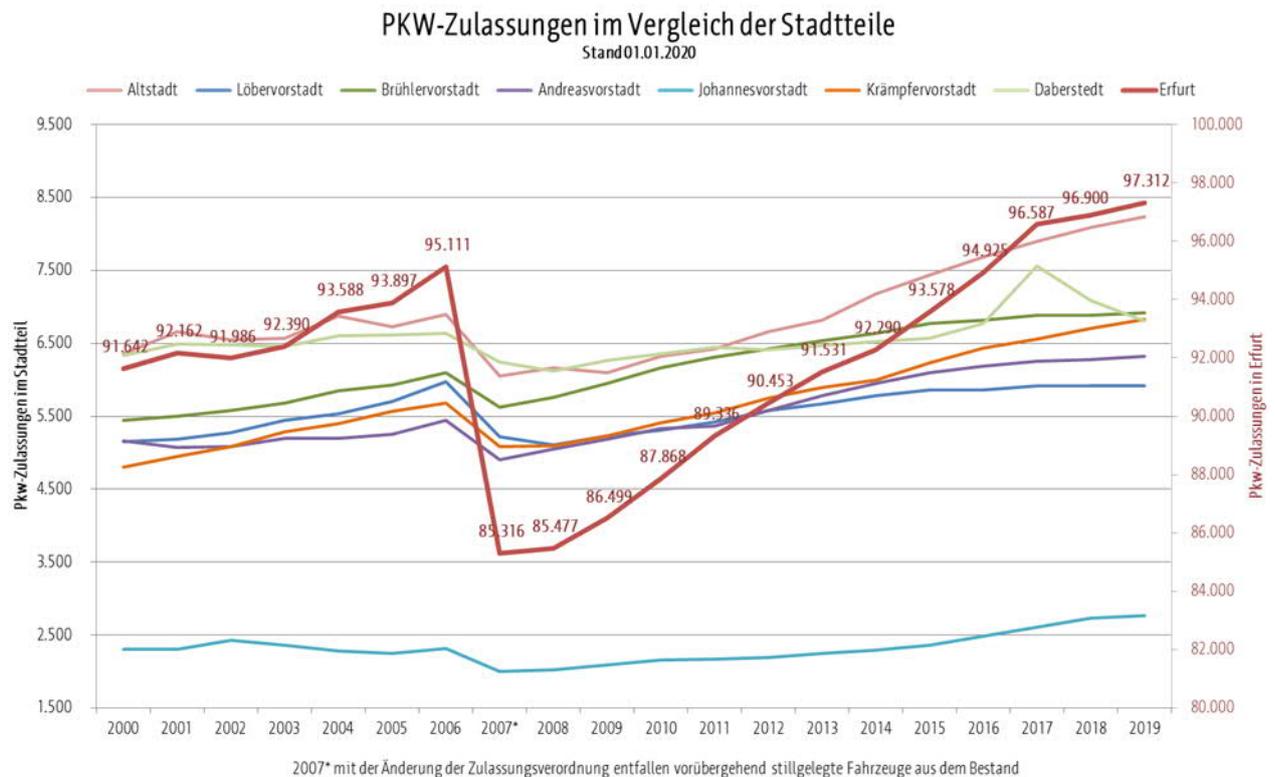


Diagramm 5 Entwicklung der Pkw-Zulassungen im Vergleich der einzelnen Stadtteile (Quelle: Kraftfahrzeugbundesamt jeweils zum 31.12. des Jahres, eigene Darstellung)

## ANLAGE 2 – Diagramme

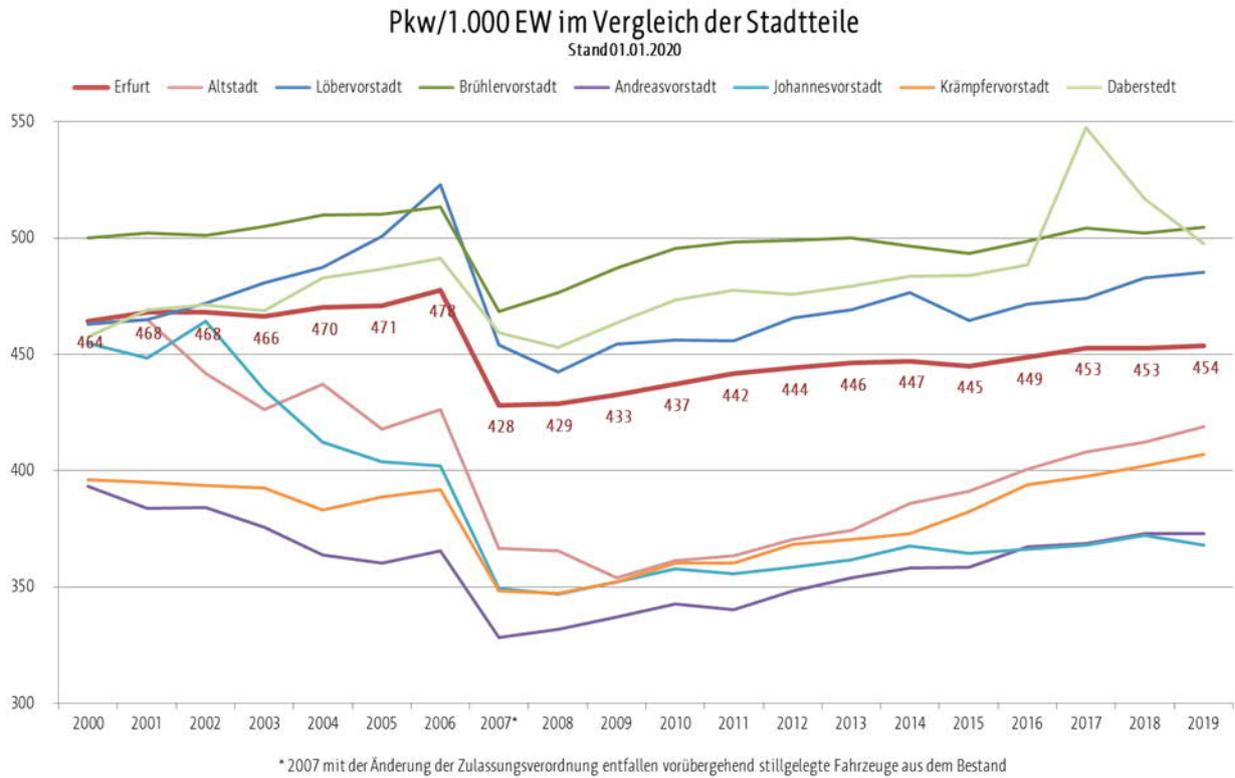


Diagramm 6 Pkw/1.000 EW im Vergleich der einzelnen Stadtteile (Quelle: Kraftfahrzeugbundesamt jeweils zum 31.12. des Jahres, eigene Darstellung)

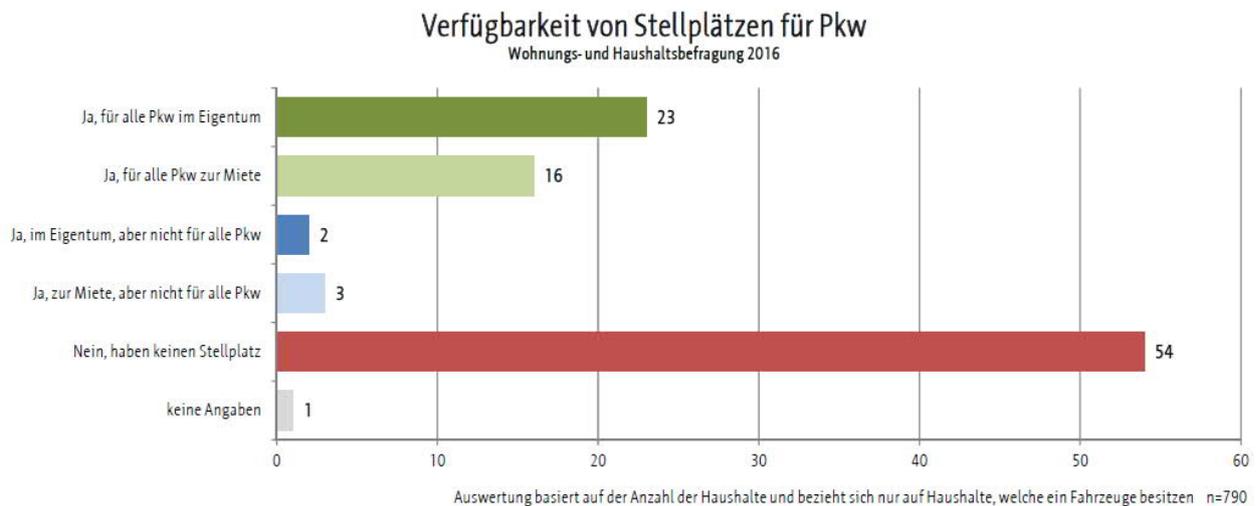


Diagramm 7 Verfügbarkeit von Stellplätzen für Pkw im Haushalt (Quelle: WHE 2016 – eigene Darstellung)

## ANLAGE 2 – Diagramme

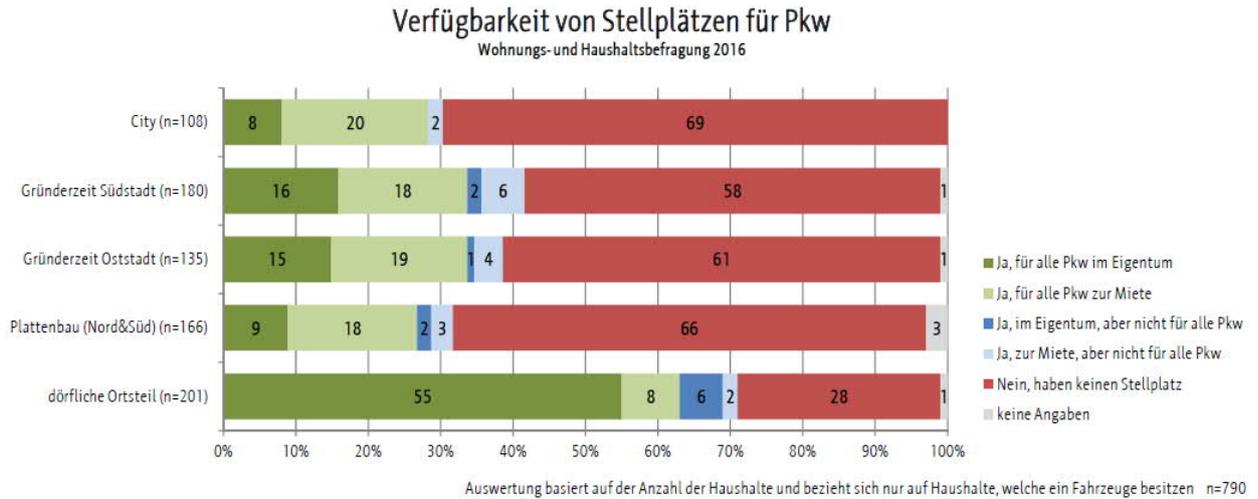


Diagramm 8 Verfügbarkeit von Stellplätzen für Pkw im Haushalt nach Gebietstypen (Quelle: WHE 2016 – eigene Darstellung)