

**Beschluss zur Drucksachen-Nr. 0129/14 der weiterführende Sitzung des Stadtrates vom
29.01.2015**

Parkraumkonzeption für die Innenstadt von Erfurt

Genauere Fassung:

01

Die Parkraumkonzeption für die Innenstadt von Erfurt wird als wesentliche Handlungsgrundlage zur Umsetzung der Verkehrsentwicklungsplanes Innenstadt (Beschluss 0160/12 vom 18.07.2012) mit dem Kernziel einer Begegnungszone bestätigt.

02

Die Verwaltung wird beauftragt, die in der Konzeption erarbeiteten notwendigen Maßnahmen im Jahr 2014 vorzubereiten und als Stufenkonzept in den Jahren 2014/15/16 umzusetzen. Als notwendige Vorleistungen sind dazu:

- die Bewohnerparkquartiere neu zu ordnen
- außerhalb der Begegnungszone die Einführung des Mischparkens durch Beschaffung von notwendigen Parkscheinautomaten und Beschilderung vorzubereiten
- die Parkgebührenordnung einschl. Bewirtschaftungszeiten anzupassen

03

Die Überwachung des Parkraumes erfolgt im Rahmen der vorhandenen personellen und sachlichen Ressourcen der Stadtverwaltung.

04

Die Verwaltung wird beauftragt, spätestens zwei Jahre nach Umsetzung der Parkraumkonzeption eine Evaluierung zur erreichten Qualität der Parkraumüberwachung in der Innenstadt durchzuführen.

05

Vor Einführung/ Inkrafttreten der 3. Stufe der Begegnungszone sind ein geeignetes Marketingkonzept und eine Informationskampagne zur besseren Erklärung und Akzeptanz durch die Bevölkerung Erfurts, die Besucher und die Einpendler zu entwickeln und umzusetzen. Die Belange von Besuchern und Einpendlern der Innenstadt müssen durch zusätzliche Parkangebote aufgefangen werden. Diese zusätzlichen Parkkapazitäten dienen auch der Attraktivitätserhöhung der Erfurter Innenstadt als Einzelhandelsstandort, schaffen Angebote für Dauerparker und sind Voraussetzung für die Entwicklung von Brachflächen, die derzeit als Parkplatz genutzt werden. Hierzu sind schnellstmöglich mindestens drei Parkhäuser zu planen und zu realisieren.

06

Der Stadtrat fordert die Verwaltung auf, die SWE Parken GmbH als Betreiber für die Parkhäuser zu gewinnen, damit für das Parken und für die ÖPNV-Nutzung ein integriertes Konzept entwickelt werden kann.

07

Die Attraktivität des ÖPNV ist in Ergänzung zu den Parkangeboten durch Schaffung von

neuen Tarifangeboten für die Innenstadt zu erhöhen. Das Angebot des Jobtickets ist weiterzuentwickeln. Mit dem VMT sind Verhandlungen aufzunehmen, neue Tarifangebote für die Innenstadt in das Tarifsysteem des VMT zu integrieren.

08

Die Parkscheinautomaten sollen für moderne Bezahlssysteme geeignet sein (z.B. Handyticket).

09

In den nächsten Jahren sind die P&R-Plätze bedarfsgerecht zu erweitern. Die Nutzung der P&R-Plätze soll weiterhin gebührenfrei bleiben.

10

Das Parkleitsystem ist unter Einbeziehung der P&R-Plätze und der Stadtinformationstafeln zu erweitern.

11

An geeigneten Standorten der Parkplätze und Parkhäuser sind Ladestationen bzw. die technischen Voraussetzungen für eine spätere Nachrüstung für die Einrichtung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge zu schaffen.

12

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, quartalsweise einen Bericht zur Umsetzung des Parkraumkonzeptes (3. Stufe Begegnungszone) zu erstellen und diesen den Ausschüssen BuV, StU und OSO vorzulegen. Ein Schwerpunkt der Berichterstattung soll die Darstellung der Parkplatzsituation in den Stadtteilen bilden, die sich außen an die zu bewirtschaftenden Bewohnerquartiere (Beobachtungszonen) anschließen.

gez. A. Bausewein
Oberbürgermeister

**Beschluss zur Drucksachen-Nr. 2227/14 der weiterführende Sitzung des Stadtrates vom
29.01.2015**

1. Nachtrag zum Konzessionsvertrag Strom vom 20.12.2013

Genaue Fassung:

01

Der Stadtrat beschließt den 1. Nachtrag zum Konzessionsvertrag Strom vom 20.12.2013 gemäß Anlage 1.

02

Der Oberbürgermeister wird ermächtigt alle in diesem Zusammenhang gebotenen und notwendigen Handlungen zu tätigen und dementsprechende Erklärungen abzugeben.

gez. A. Bausewein
Oberbürgermeister

**Beschluss zur Drucksachen-Nr. 2233/14 der weiterführende Sitzung des Stadtrates vom
29.01.2015**

**Standardisiertes Verfahren für Einzelhandelsansiedlungen von Gewicht gemäß
Stadtratsbeschluss 0313/10 vom 05.05.2010: Umstrukturierung des T.E.C. Erfurt**

Genaue Fassung:

01

Die Durchführung einer Wirkungsanalyse im Rahmen des "Standardisierten Verfahrens für Einzelhandelsansiedlungen von Gewicht" gemäß Stadtratsbeschluss 0313/10 vom 05.05.2010 wird für die geplante Umstrukturierung des T.E.C. befürwortet.

Die Wirkungsanalyse ist zu erweitern um den Baustein einer summarischen Untersuchung der Wirkung des Vorhabens im Zusammenhang mit anderen bekannten geplanten großflächigen Einzelhandelsvorhaben von regionaler Ausstrahlung.

02

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, mit dem Antragsteller einen städtebaulichen Vertrag zur Kostenübernahme abzuschließen. Die Kostenübernahmepflicht des Antragstellers soll sich auf den Kostenanteil der Wirkungsanalyse seines Vorhabens beschränken.

Die Mehraufwendungen für den Baustein der summarischen Untersuchung werden durch die Stadt getragen.

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die Wirkungsanalyse und die summarische Untersuchung nach Maßgabe der gesicherten Finanzierung zu beauftragen.

gez. A. Bausewein
Oberbürgermeister

Anlagen

**Beschluss zur Drucksachen-Nr. 2271/14 der weiterführende Sitzung des Stadtrates vom
29.01.2015**

**Förderperiode EFRE des Freistaates 2014-2020 - Operationelles Programm "Nachhaltige
Stadtentwicklung (NSE)"**

Genaue Fassung:

01

Die Grundzüge für die zu erstellende lokale städtische Strategie im Bereich der nachhaltigen Stadtentwicklung in der EFRE- Periode 2014- 2020 gemäß Anlage 1 werden grundsätzlich bestätigt.

02

Die Verwaltung wird beauftragt, auf dieser Grundlage den Wettbewerbsbeitrag zu erarbeiten und am Wettbewerb teilzunehmen.

03

Vor Abgabe des Wettbewerbsbeitrages werden die Ausschüsse für Stadtentwicklung und Umwelt sowie der Bau- und Verkehrsausschuss über den aktuellen Arbeitsstand informiert.

04

Wird die Landeshauptstadt Erfurt vom Freistaat Thüringen nach Wettbewerbsteilnahme in den Kreis der förderberechtigten Gemeinden aufgenommen, wird die Verwaltung beauftragt, alle not-wendigen Maßnahmen zur Beantragung der entsprechenden Fördermittel einzuleiten. Die not-wendigen haushalterischen Veranschlagungen im städtischen Haushalt sind je nach Bedarf für die kommenden Jahre vorzunehmen.

gez. A. Bausewein
Oberbürgermeister

**Beschluss zur Drucksachen-Nr. 2404/14 der weiterführende Sitzung des Stadtrates vom
29.01.2015**

**Kündigung des "Vertrages über die Durchführung und Vergütung des Rettungsdienstes im
Rettungsdienstbereich Stadt Erfurt"**

Genaue Fassung:

Der Stadtrat stimmt der Kündigung des Vertrages über die Durchführung und Vergütung des Rettungsdienstes im Rettungsdienstbereich der Stadt Erfurt zu und ermächtigt den Oberbürgermeister, die Kündigung zu unterzeichnen.

gez. A. Bausewein
Oberbürgermeister

**Beschluss zur Drucksachen-Nr. 2470/14 der weiterführende Sitzung des Stadtrates vom
29.01.2015**

Antrag auf Mittelbereitstellung für einen externen Gutachter im Bereich Finanzen

Genauere Fassung:

01

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, Mittel für die Beauftragung eines externen Gutachters bereitzustellen.

02

Der Auftrag des Gutachters umfasst die Untersuchung der Haushaltspositionen im Pflichtbereich und in der Aufgabenerfüllung des übertragenen Wirkungskreises. Die Haushaltsstellen und die zugehörigen Aufgaben werden hinsichtlich des vorhandenen Einsparpotentials untersucht und aufgelistet.

03

Vorschläge zur Streichung der freiwilligen Leistungen der Stadt sind kein Auftragsbestandteil. Die freiwilligen Leistungen sind jedoch hinsichtlich der Kosteneffizienz zu überprüfen.

04

Der Oberbürgermeister legt die Ergebnisse dem Stadtrat als Vorschlag vor.

gez. A. Bausewein
Oberbürgermeister

Endbericht

Parkraumkonzeption für die Innenstadt von Erfurt



16. Dezember 2013

LK Argus GmbH

Endbericht

Parkraumkonzeption für die Innenstadt von Erfurt

Auftraggeber

Landeshauptstadt Erfurt

Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung, Bereich Verkehrsplanung

Löberstraße 34

99096 Erfurt

Auftragnehmer

LK Argus GmbH

Novalisstraße 10

D-10115 Berlin

Tel. 030.322 95 25 30

Fax 030.322 95 25 55

berlin@LK-argus.de

www.LK-argus.de

Bearbeiter

Dr.-Ing. Eckhart Heinrichs

Dipl.-Ing. Michael Schreiber

Dipl.-Ing. Sonja Patermann

Anne-Susan Hänisch B.Sc.

Erfurt / Berlin, 16. Dezember 2013

1	Aufgabenstellung und Untersuchungsgebiet	1	Landeshauptstadt Erfurt
2	Bestandsanalyse	3	Parkraumkonzeption für die Innenstadt
2.1	Gebiets- und Nutzungsstruktur	3	Endbericht 16. Dezember 2013
2.2	Parkraumangebot	6	
2.3	Parkraumbefüllungsgrade	8	
2.4	Parkdauer und Nutzergruppen	14	
2.5	Zukünftige Entwicklungen	18	
2.6	Konfliktanalyse	22	
3	Parkraumbewirtschaftungskonzept	25	
3.1	Räumliche Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung	25	
3.2	Neuordnung der Bewohnerparkzonen	32	
3.3	Bewirtschaftungszeiten und Gebührenhöhe	36	
3.4	Liefer- und Ladezonen, Parkstände für Schwerbehinderte	39	
3.5	Prognose der Parkraumnachfrage und der Parkraumbefüllung	44	
3.6	Weitere Hinweise auf mögliche Maßnahmen	50	
3.7	Wirtschaftlichkeitsberechnung und Finanzierungskonzept	63	
3.8	Zusammenfassung und Stufenkonzept	72	
	Tabellenverzeichnis	79	
	Abbildungsverzeichnis	81	
	Anhang	83	

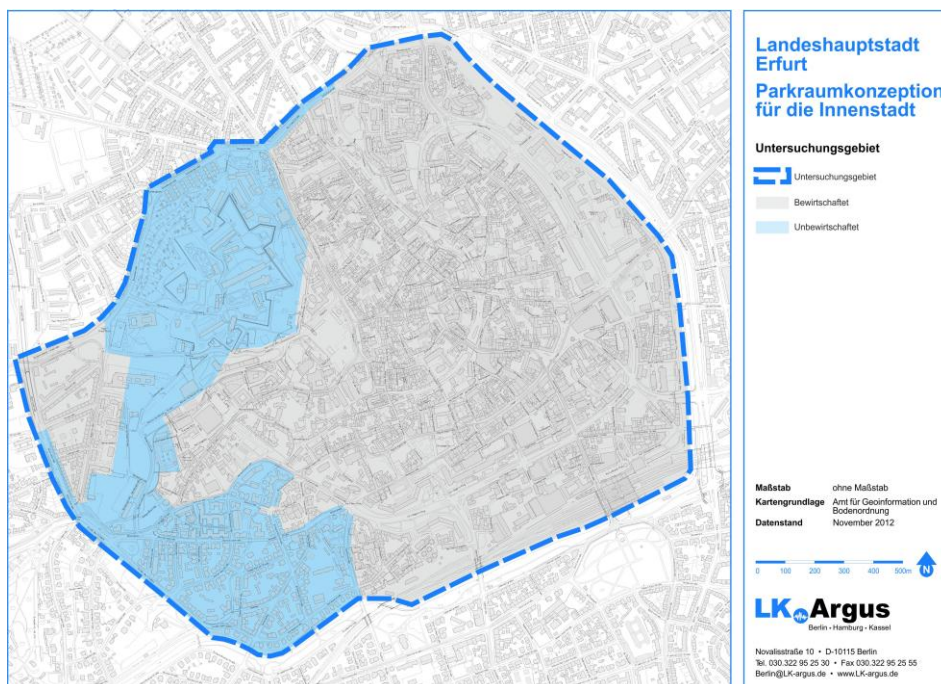
1 Aufgabenstellung und Untersuchungsgebiet

Die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans für die Landeshauptstadt Erfurt sieht eine Umgestaltung der Innenstadt zu einer Begegnungszone vor. Das Parkraumangebot in der Begegnungszone ist auf die Bedürfnisse der Bewohner, mobilitätseingeschränkter Personen sowie auf Liefer- und Ladetätigkeiten auszulegen. Die Begegnungszone soll zum „spezifischen Erfurter Markenzeichen“ werden.¹ In diesem Zusammenhang soll die Parkraumkonzeption für die Innenstadt Empfehlungen zur Umgestaltung des bestehenden Parkraumangebotes geben.

Das Untersuchungsgebiet wird durch den Erfurter Innenstadtring und den Flutgraben begrenzt. Es gibt im Gebiet bereits bewirtschaftete und unbewirtschaftete Bereiche (Abbildung 1). Um mögliche Verdrängungseffekte durch die vorhandenen Bewirtschaftungsgebiete abschätzen zu können, werden auch angrenzende Wohnquartiere berücksichtigt.

Eine weitere Unterteilung des Untersuchungsgebietes erfolgt in Anlehnung an die vorhandenen Bewohnerparkquartiere (Abbildung 2).

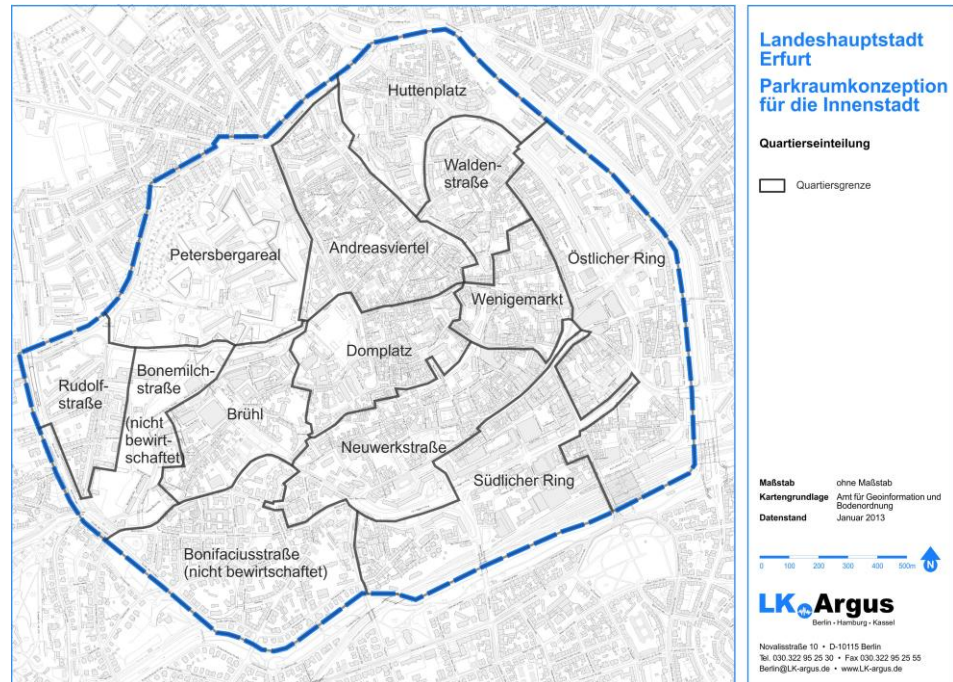
Abbildung 1: Abgrenzung des Untersuchungsgebietes²



¹ plan.publik.: Verkehrsentwicklungsplan Erfurt, Teil Innenstadt (mit Wirtschaftsverkehr), Gesamtkonzept, April 2012.

² Die Abbildungen liegen dem Bericht als Anlagen im A3-Format bei.

Abbildung 2: Teilgebiete in Anlehnung an die vorhandenen Bewohnerquartiere



2 Bestandsanalyse

Landeshauptstadt

Erfurt

**Parkraumkonzeption
für die Innenstadt**

Endbericht

16. Dezember 2013

2.1 Gebiets- und Nutzungsstruktur³

2.1.1 Einwohner

Im Untersuchungsgebiet sind nach Angaben der Stadt Erfurt 24.163 wohnberechtigte Einwohner gemeldet (Stand: 31.12.2011). Davon leben 15 % (3.549 Einwohner) in dem bisher unbewirtschafteten Gebiet.

Die durchschnittliche Einwohnerdichte liegt mit 76 Einwohnern je Hektar deutlich über dem gesamtstädtischen Durchschnitt von 7,5 Einwohnern je Hektar. Aber auch innerhalb des Untersuchungsgebietes ist die Einwohnerdichte ungleichmäßig verteilt. Besonders die Quartiere Waldenstraße (135 Einwohner je Hektar), Andreasviertel (114 Einwohner je Hektar), Huttenplatz (106 Einwohner je Hektar) und Rudolfstraße (104 Einwohner je Hektar) sind dicht besiedelt. Die niedrigsten Einwohnerdichten liegen in den unbewirtschafteten Gebieten Petersbergareal (7 Einwohner je Hektar) und Bonemilchstraße (9 Einwohner je Hektar) vor.

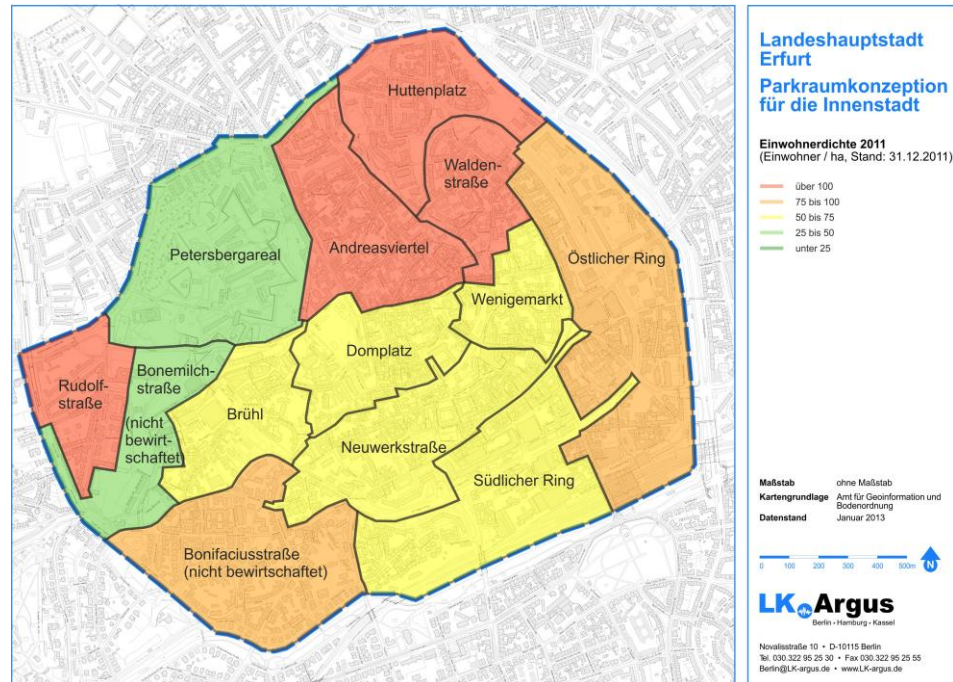
Tabelle 1: Einwohnerdichte 2011

Quartier	Einwohner [EW]	Fläche [ha]	Einwohnerdichte [EW / ha]
Neuwerkstraße	2.121	29	74
Östlicher Ring	3.978	48	82
Südlicher Ring	2.611	33	78
Wenigemarkt	865	12	73
Andreasviertel	3.120	27	114
Domplatz	1.104	18	62
Waldenstraße	1.751	13	135
Brühl	1.355	19	70
Huttenplatz	2.202	21	106
Rudolfstraße	1.507	14	104
Petersbergareal	332	37	9
Bonemilchstraße	102	14	7
Bonifaciusstraße	3.115	33	94
Summe	24.163	319	76

Datengrundlage: Stadt Erfurt.

³ Neben Einwohnerdichte und Motorisierungsgrad existieren weitere Kriterien wie Arbeitsplätze und Handelsflächen, die den ruhenden Verkehr beeinflussen. Da hierzu keine Daten zur Verfügung stehen, wird an dieser Stelle auf weitere Auswertungen verzichtet.

Abbildung 3: Einwohnerdichte 2011



Datengrundlage: Stadt Erfurt.

2.1.2 Motorisierung

Nach Angaben der Stadt Erfurt sind im Untersuchungsgebiet insgesamt 9.457 Kraftfahrzeuge zugelassen (Stand: 31.12.2011). Hiervon sind 7.640 im bewirtschafteten und 1.817 im unbewirtschafteten Gebiet gemeldet.

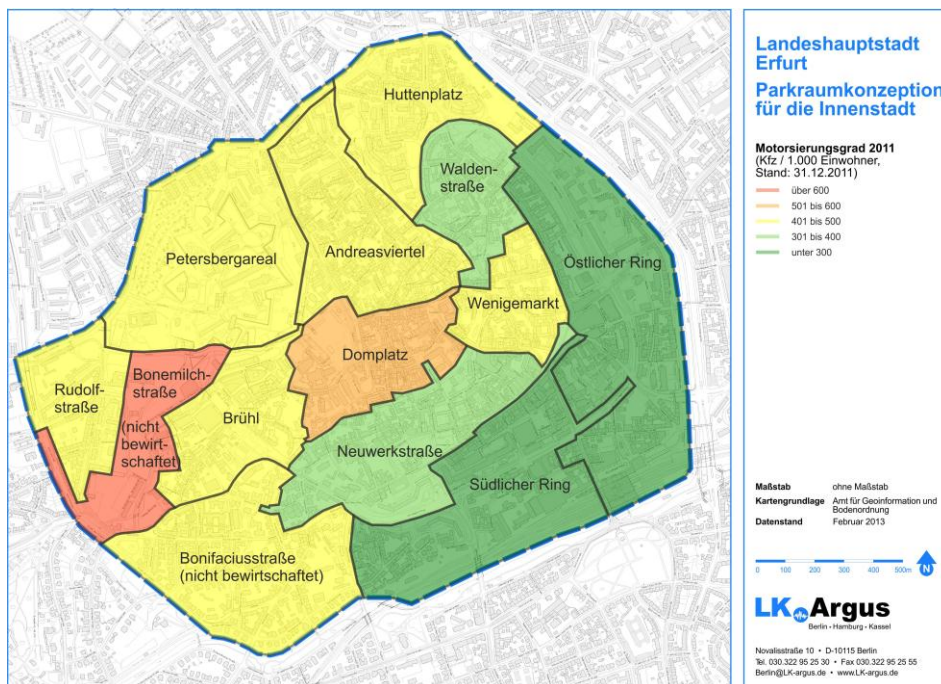
Der durchschnittliche Motorisierungsgrad beträgt im gesamten Untersuchungsgebiet 391 Kfz je 1.000 Einwohner. Die höchsten rechnerischen Motorisierungsgrade haben die Gebiete Bonemilchstraße (1.676 Kfz / 1.000 Einwohner), Domplatz (512 Kfz / 1.000 Einwohner) und Bonifaciusstraße mit 481 Kfz je 1.000 Einwohner. Die geringste Motorisierung gibt es in den Quartieren Südlicher Ring (276 Kfz / 1.000 Einwohner) und Östlicher Ring (293 Kfz / 1.000 Einwohner).

Tabelle 2: Motorisierungsgrad 2011

Quartier	privat zugelassene Pkw	gewerblich zugelassene Pkw	zugelassene Krafträder	zugelassene Kraftfahrzeuge Gesamt	Einwohner [EW]	Kfz / 1.000 EW
Neuwerkstraße	638	140	41	819	2.121	386
Östlicher Ring	968	162	34	1.164	3.978	293
Südlicher Ring	602	93	26	721	2.611	276
Wenigemarkt	316	58	15	389	865	450
Andreasviertel	1.108	106	64	1.278	3.120	410
Domplatz	389	154	22	565	1.104	512
Waldenstraße	562	40	15	617	1.751	352
Brühl	396	143	20	559	1.355	413
Huttenplatz	631	215	43	889	2.202	404
Rudolfstraße	568	42	29	639	1.507	424
Petersbergareal	133	11	3	147	332	443
Bonemilchstraße	39	132	0	171	102	1.676
Bonifaciusstraße	1.219	196	84	1.499	3.115	481
Summe	7.569	1.492	396	9.457	24.163	391

Datengrundlage: Stadt Erfurt.

Abbildung 4: Motorisierungsgrad 2011



Datengrundlage: Stadt Erfurt.

Landeshauptstadt
Erfurt
**Parkraumkonzeption
für die Innenstadt**
Endbericht
16. Dezember 2013

Landeshauptstadt

Erfurt

**Parkraumkonzeption
für die Innenstadt**

Endbericht

16. Dezember 2013

2.2 Parkraumangebot

Das Parkraumangebot wurde im November 2012 vor Ort erfasst. Berücksichtigt wurden:

- alle öffentlichen Abstellstände im Straßenraum,
- öffentliche Sammelanlagen ab einer Kapazität von 10 Abstellständen und
- private aber öffentlich zugängliche – also von jedem nutzbare – Sammelanlagen ab einer Kapazität von zehn Parkständen.

Das Parkraumangebot wurde mit folgenden Kriterien erfasst:

- öffentlich (durch Parkraumbewirtschaftung beeinflussbar) / privat,
- Art und Lage (Anordnung im öffentlichen Straßenraum / Sammelanlagen),
- Regelung (Haltverbot, Parkdauerbegrenzung, Nutzerbeschränkung, Gebührenpflicht, Ladezone, Geltungszeitraum der Einschränkungen).

Im Untersuchungsgebiet wurden insgesamt 9.463 Kfz-Abstellstände erfasst, davon 4.631 im öffentlichen Straßenraum und 4.832 in öffentlich zugänglichen Sammelanlagen. Wegen zeitlicher Begrenzungen von Haltverboten und Zugänglichkeiten von Sammelanlagen schwanken diese Werte leicht je nach Wochentag und Tageszeit.

Die bewirtschafteten Parkmöglichkeiten im Straßenraum sind überwiegend für Bewohner reserviert (2.176, dies entspricht 47 % der 4.631 Straßenraum-Parkstände im Untersuchungsgebiet, vgl. Anhang 1, Seite 85). Andere Bewirtschaftungsformen (Gebührenpflicht, Parkscheibe, Nutzerbeschränkung, teilweise mit Bewohnerprivilegien) gelten an 1.337 Parkständen (29 %). Nicht bewirtschaftet sind 1.118 Parkstände (24 %).

Die Parkstände in Sammelanlagen sind überwiegend gebührenpflichtig ohne bzw. mit Parkdauerbegrenzung oder über Nutzerbeschränkung reglementiert. Nur 224 der 4.832 Stellplätze in Sammelanlagen sind ohne Einschränkung nutzbar (Anhang 2, Seite 87).

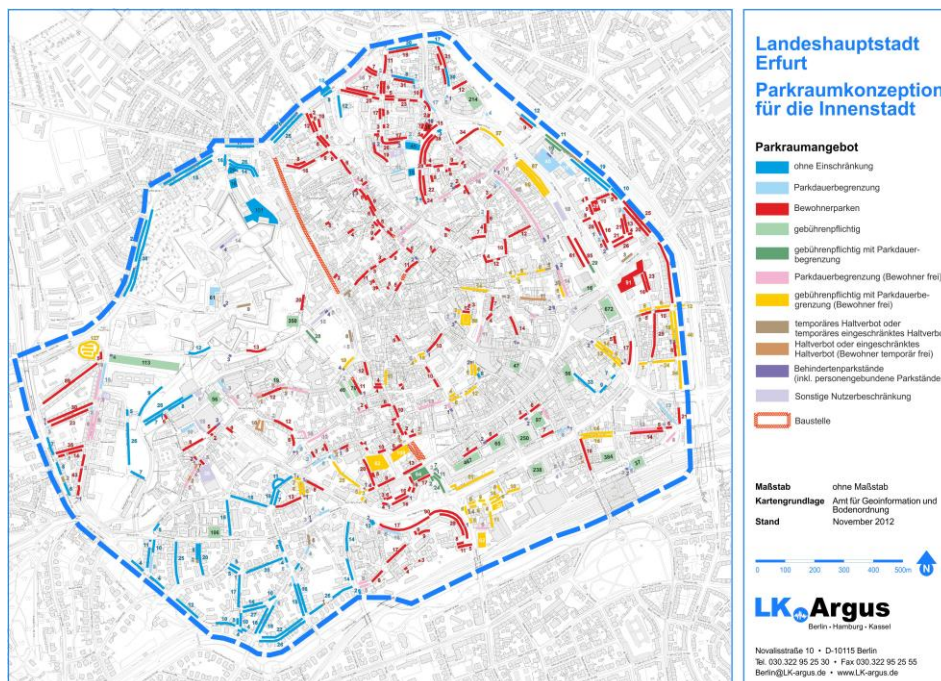
Erfahrungsgemäß ist immer eine gewisse Anzahl von Abstellständen durch Baustellen belegt. Zum Zeitpunkt der Erhebung war jedoch weniger als ein Prozent (13 Abstellstände) der theoretisch nutzbaren Kfz-Abstellstände durch Baustellen gesperrt. Darin nicht enthalten ist die Andreasstraße, in der wegen umfangreicher Straßensanierungsarbeiten keine Bestandsaufnahme erfolgen konnte. Im Umkreis der Baustellen ist von einem leicht erhöhten Wert an belegten Kfz-Abstellständen auszugehen. Das tatsächlich zur Verfügung stehende Angebot zum Zeitpunkt der Erhebung ist in Tabelle 3 und Abbildung 5 dargestellt.

Tabelle 3: Parkraumangebot (Werktag 11 Uhr)

Quartier	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt
Neuwerkstraße (A)	405	281	686
Östlicher Ring (B)	926	1.720	2.646
Südlicher Ring (C)	417	1.260	1.677
Wenigemarkt (D)	132	68	200
Andreasviertel (E)	254	350	604
Domplatz (F)	190	110	300
Waldenstraße (G)	268	0	268
Brühl (H)	175	111	286
Huttenplatz (K)	611	347	958
Rudolfstraße (L)	300	137	437
Petersbergareal (Unb.)	300	225	525
Bonemilchstraße (Unb.)	126	117	243
Bonifaciusstraße (Unb.)	527	106	633
Gesamt	4.631	4.832	9.463

Landeshauptstadt
Erfurt
**Parkraumkonzeption
für die Innenstadt**
Endbericht
16. Dezember 2013

Abbildung 5: Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet



Landeshauptstadt

Erfurt

**Parkraumkonzeption
für die Innenstadt**

Endbericht

16. Dezember 2013

2.3 Parkraumbelastungsgrade

Die Belastung des Parkraums wurde durch Zählungen ermittelt. In den unbewirtschafteten Gebieten fand eine Vollerhebung statt. Um den Erhebungsaufwand zu reduzieren, wurden die parkenden Kraftfahrzeuge in den bewirtschafteten Gebieten an rund zwei Dritteln des Straßennetzes auf jeweils einer Straßenseite erfasst. Insgesamt wurden rund 45 % der Abstellstände im öffentlichen Straßenraum berücksichtigt.

Die Erhebungen erfolgten werktags am Donnerstag, dem 08.11.2012 zwischen 11 und 12 Uhr vormittags und in der darauffolgenden Nacht zwischen 3 und 4 Uhr. Damit war eine eventuelle Beeinflussung durch Feiertage, Schulferien o.ä. ausgeschlossen.

Während der Erhebung war freundliches, trockenes Wetter bei einer Höchsttemperatur von 8°C. In der Nacht kühlten sich die Temperaturen auf 4°C ab.

Erhoben wurden jeweils die Fahrzeugart, der Parkstandort, die Art des Parkvorgangs (zulässig / unzulässig) und ein ggf. vorhandener Bewohnerparkausweis.

Die Belastungsgrade der an das Parkleitsystem angeschlossenen Parkhäuser und Tiefgaragen wurden von der Stadt für die Erhebungstage zur Verfügung gestellt.⁴ Insgesamt wurden 80 % der öffentlich zugänglichen Stellplätze in Sammelanlagen berücksichtigt.

Die gezählten Kfz wurden in Pkw-Einheiten umgerechnet, um den unterschiedlichen Flächenbedarf der verschiedenen Fahrzeugarten beim Parken zu beachten. Damit wird berücksichtigt, dass ein Lkw mehr Fläche benötigt als ein Pkw. Die durch Baustellen belegten Abstellstände wurden bei der Berechnung des Parkraumbelastungsgrades nicht berücksichtigt.

In Abbildung 8 bis Abbildung 11 wird der Parkraumbelastungsgrad für die verschiedenen Quartiere dargestellt. Die Auswertung erfolgte getrennt für die Sammelanlagen und den Straßenraum.

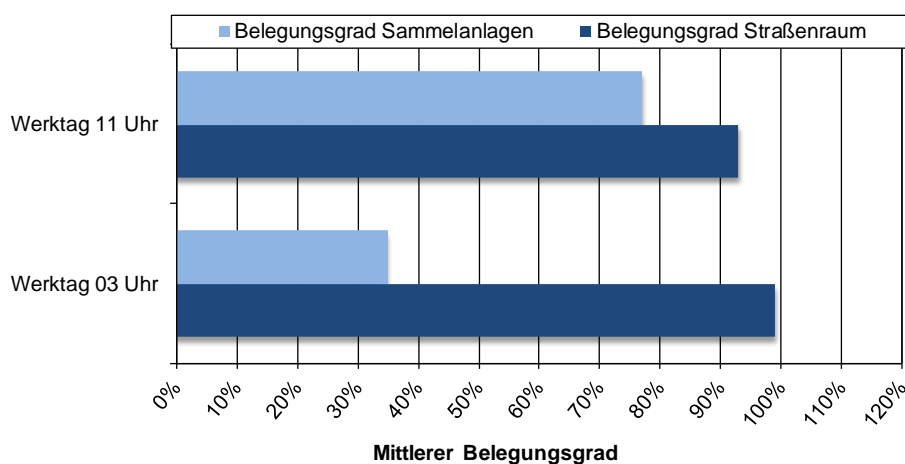
Nachstehend sind die wesentlichen Ergebnisse zusammengefasst:

- In den untersuchten Straßenräumen und Sammelanlagen wurden werktags um 11 Uhr 5.342 Pkw-Einheiten und um 3 Uhr in der Nacht 3.918 Pkw-Einheiten erfasst.

⁴ Das Parkhaus am Theaterplatz sowie die Sammelanlagen Neuwerkstraße und am Domplatz wurden am 31.01.2013 bzw. 01.02.2013 in Absprache mit der Stadt nach erhoben.

- Der öffentliche Straßenraum ist nachts jedoch höher ausgelastet als tagsüber und er hat generell einen höheren Belegungsgrad als die Sammelanlagen.
- Die Sammelanlagen haben dagegen tagsüber einen höheren Belegungsgrad (77 %) als nachts (35 %). So stehen dort um 11 Uhr 900 und um 3 Uhr 2.534 freie Kfz-Abstellstände zur Verfügung.⁵
- Die Belegung der Straßenräume in den unbewirtschafteten Gebieten Petersbergareal und Bonifaciusstraße ist tagsüber hoch oder sehr hoch und nachts nicht mehr legal abdeckbar. Gleichzeitig bestehen in den Sammelanlagen noch freie Kapazitäten (vgl. Abbildung 7 bis Abbildung 11).
- Insgesamt ist die Belegung der Straßenräume ungleichmäßig auf die untersuchten Gebiete verteilt. Vor allem die Quartiere Brühl, Waldenstraße und das unbewirtschaftete Gebiet Bonifaciusstraße weisen im Tagesverlauf eine sehr hohe Belegung auf sowie das Quartier Wenigemarkt tagsüber, das Gebiet Rudolfstraße und das Andreasviertel nachts (vgl. Abbildung 8 bis Abbildung 11).

Abbildung 6: mittlerer Parkraumbelegungsgrad tagsüber und nachts (gesamtes Untersuchungsgebiet)⁵



⁵ Die öffentlich zugänglichen privaten Sammelanlagen sind bis auf das Parkhaus am Hauptbahnhof nachts geschlossen. Damit sind 2.403 Stellplätze enthalten, die nur eine Ausfahrt erlauben. Sie bieten aber theoretisch freie, ungenutzte Kapazitäten.

Abbildung 7: mittlerer Parkraumbelastungsgrad tagsüber und nachts (unbewirtschaftete Gebiete)⁵

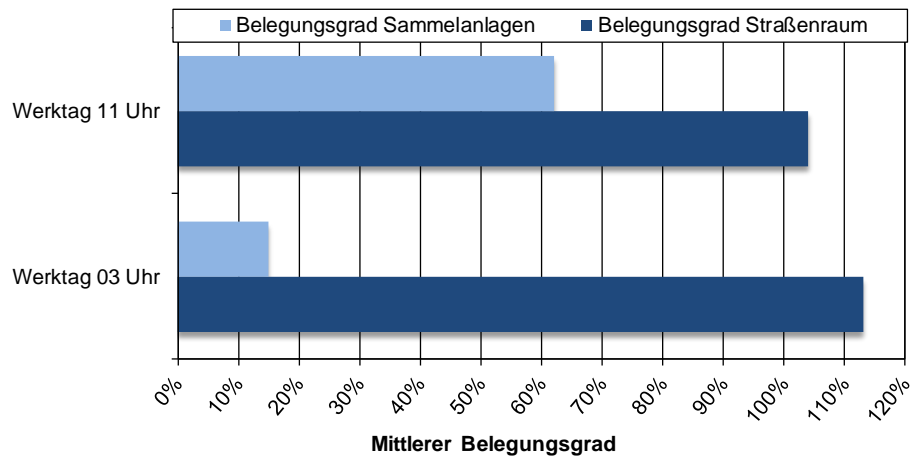


Tabelle 4: mittlerer Parkraumbelastungsgrad an den erfassten Parkständen (Werktag 11 Uhr)

Quartier	Kfz-Abstellstände		Parkende Pkw-Einheiten		Belegungsgrad	
	Straßenraum	Sammelanlagen	Straßenraum	Sammelanlagen	Straßenraum	Sammelanlagen
Neuwerkstraße	193	170	167	121	87 %	71 %
Östlicher Ring	494	1.268	377	1.047	76 %	83 %
Südlicher Ring	197	985	134	873	68 %	89 %
Wenigemarkt	62	68	77	65	124 %	96 %
Andreasviertel	128	350	123	187	96 %	53 %
Domplatz	73	110	65	75	89 %	68 %
Waldenstraße	65	-	77	-	118 %	-
Brühl	48	106	58	68	121 %	64 %
Huttenplatz	261	252	242	231	93 %	92 %
Rudolfstraße	137	127	124	41	91 %	32 %
Petersbergareal ¹	280	225	275	152	98 %	68 %
Bonemilchstraße	77	117	70	91	91 %	78 %
Bonifaciusstraße	525	106	569	33	108 %	31 %
Summe	2.540	3.884	2.358	2.984	93 %	77 %

¹ Ein größerer, ohne Einschränkungen nutzbarer Parkplatz am Petersberg mit 101 Kfz-Abstellständen ist von der Straße „Petersberg“ nicht ersichtlich bzw. ausgeschildert. Es wird vermutet, dass sich dieser Umstand auf den Belegungsgrad im unbewirtschafteten Gebiet auswirkt.

Tabelle 5: mittlerer Parkraumbelegungsgrad an den erfassten Parkständen (Werktag 3 Uhr)⁵

Quartier	Kfz-Abstellstände		Parkende Pkw-Einheiten		Belegungsgrad	
	Straßenraum	Sammelanlagen	Straßenraum	Sammelanlagen	Straßenraum	Sammelanlagen
Neuwerkstraße	195	170	173	90	89 %	53 %
Östlicher Ring	497	1.268	441	339	89 %	27 %
Südlicher Ring	199	985	158	481	79 %	49 %
Wenigemarkt	73	68	69	47	95 %	69 %
Andreasviertel	131	350	150	36	115 %	10 %
Domplatz	81	110	67	25	83 %	23 %
Waldenstraße	65	-	78	-	120 %	-
Brühl	57	106	55	3	96 %	3 %
Huttenplatz	261	252	236	210	90 %	83 %
Rudolfstraße	137	127	137	50	100 %	39 %
Petersbergareal	280	225	335	66	120 %	29 %
Bonemilchstraße	79	117	54	3	68 %	3 %
Bonifaciusstraße	531	106	615	0	116 %	0 %
Summe	2.586	3.884	2.568	1.350	99 %	35 %

Landeshauptstadt
Erfurt
Parkraumkonzeption
für die Innenstadt
Endbericht
16. Dezember 2013

Abbildung 8: Parkraumbelegungsgrad im Straßenraum nach Quartierseinteilung (Werktag 11 Uhr)

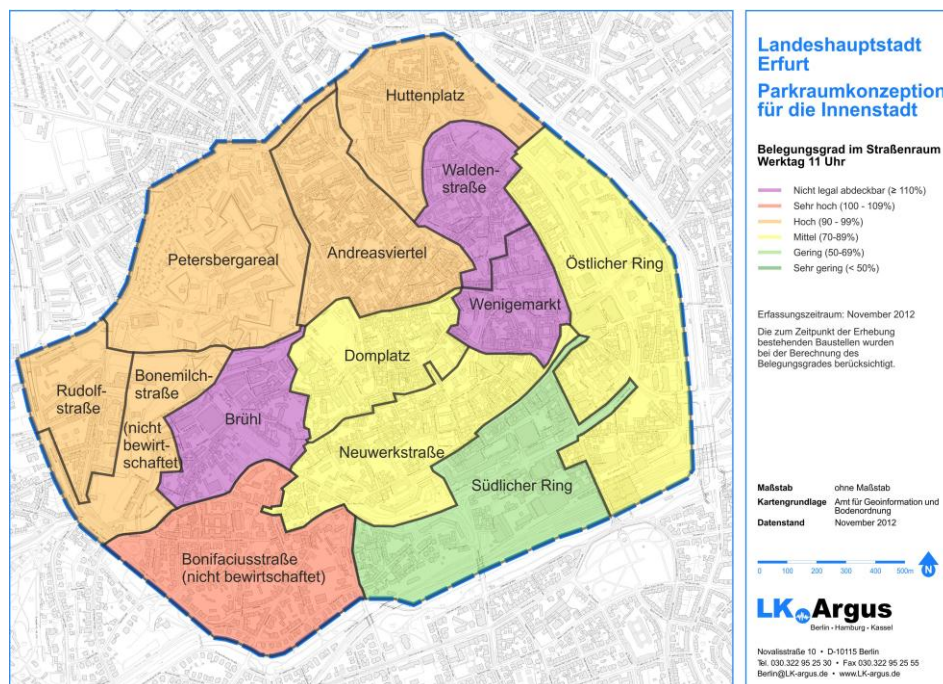


Abbildung 9: Parkraumbelegungsgrad in Sammelanlagen nach Quartierseinteilung (Werktag 11 Uhr)

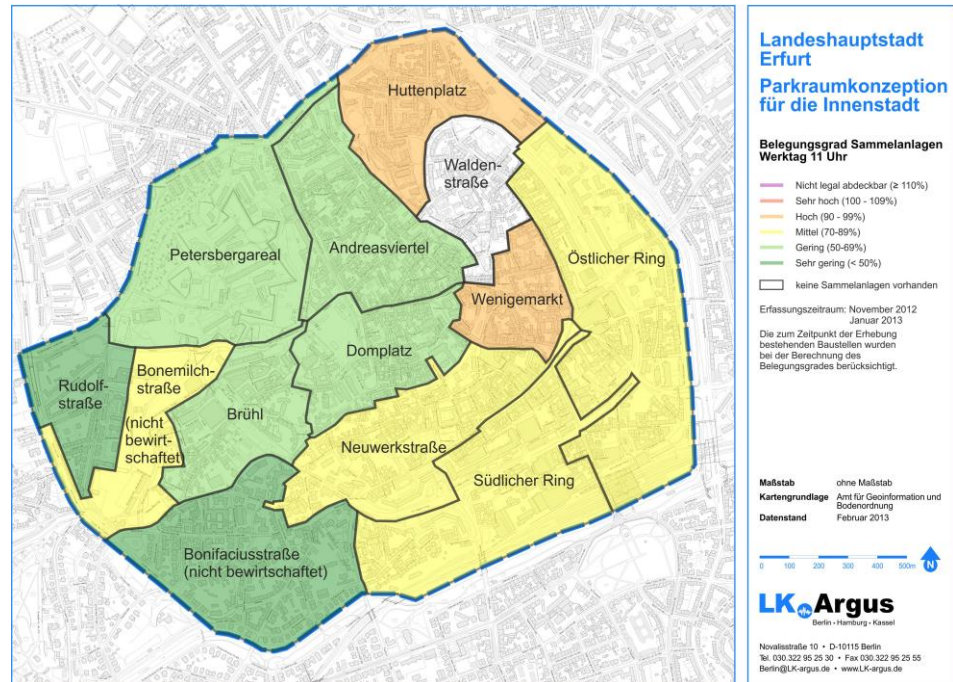


Abbildung 10: Parkraumbelegungsgrad im Straßenraum nach Quartierseinteilung (Werktag 3 Uhr)

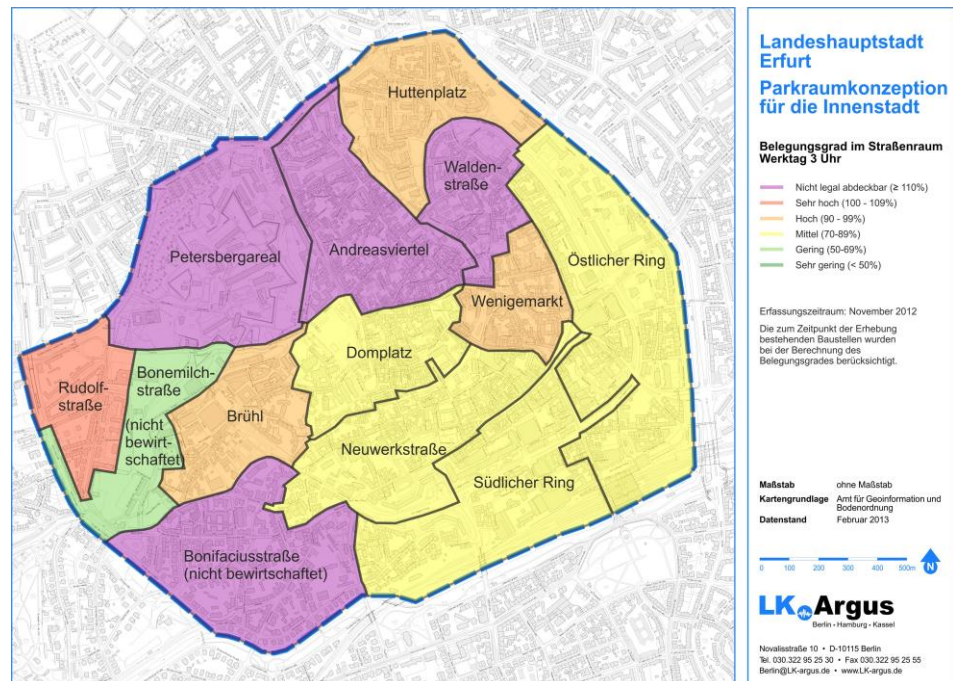
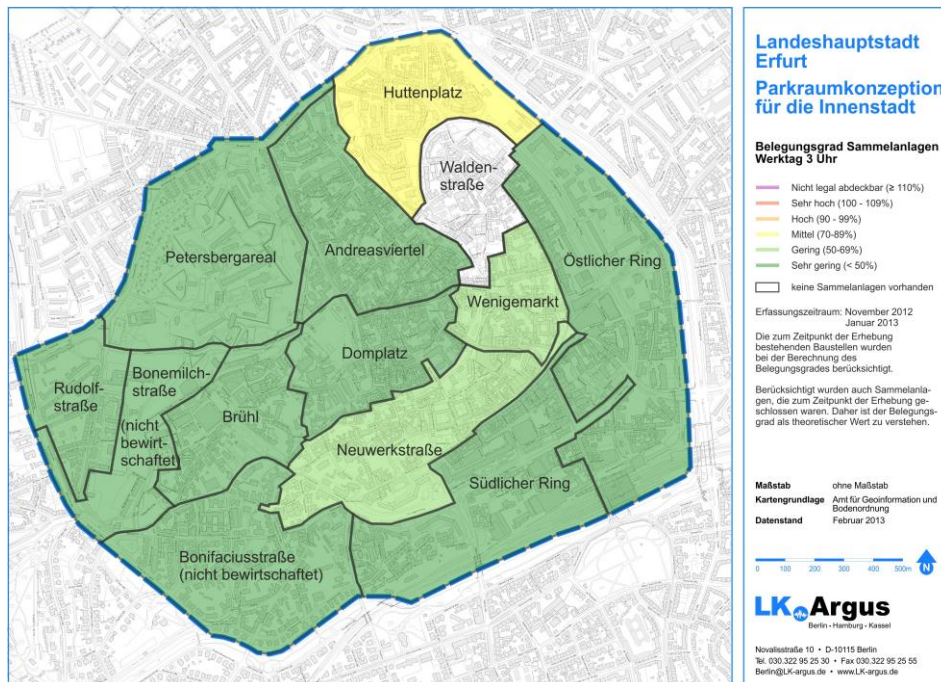


Abbildung 11: Parkraumbelastungsgrad in Sammelanlagen nach Quartiereinteilung ohne Berücksichtigung der Öffnungszeiten (Werktag 3 Uhr)



Landeshauptstadt
Erfurt
**Parkraumkonzeption
für die Innenstadt**
Endbericht
16. Dezember 2013

Eine zusätzliche Abenderhebung fand am 08.11.2012 zwischen 21 und 23 Uhr in vorher mit der Stadt ausgewählten Straßen statt. Hierbei handelt es sich um bewirtschaftete Straßen, die eine hohe abendliche Nutzung erwarten lassen, zum Beispiel nahe dem Kneipenviertel um den Benediktsplatz.

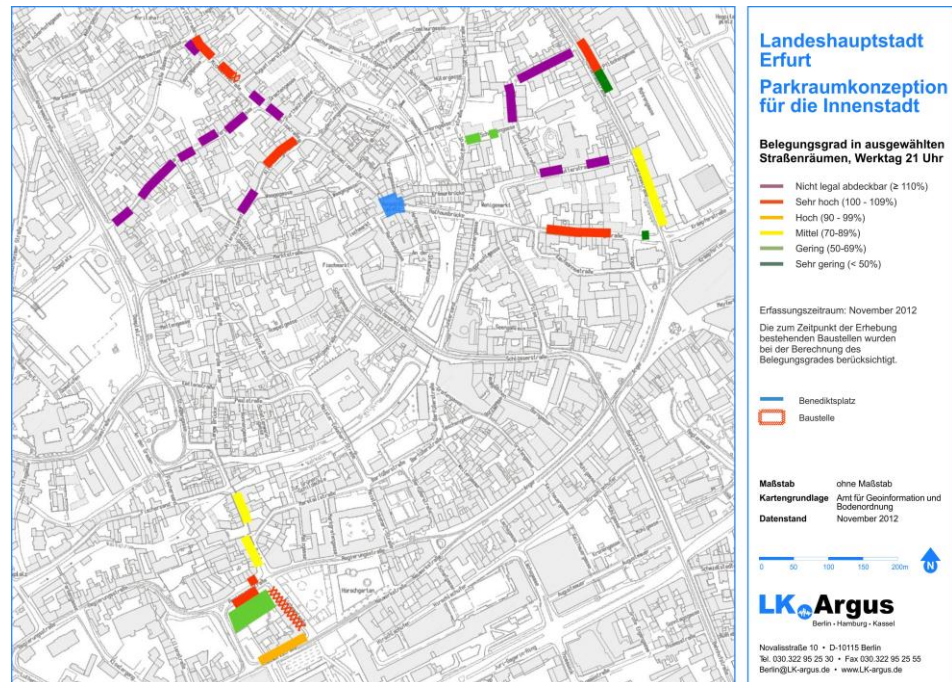
Während der Abenderhebung war freundliches, trockenes Wetter bei einer Höchsttemperatur von 8°C. Es wurden die Fahrzeugart, der Parkstandort sowie die Art des Parkvorgangs (zulässig / unzulässig) erhoben.

Wie in der vorangegangenen Erhebung wurden die gezählten Kfz in Pkw-Einheiten umgerechnet und die durch Baustellen belegten Abstellstände bei der Berechnung des Parkraumbelastungsgrades berücksichtigt. Der Parkraumbelastungsgrad für die ausgewählten Straßen ist in der Abbildung 12 dargestellt.

Die wichtigsten Ergebnisse sind:

- In den ausgewählten Straßen und Sammelanlagen wurden bei der Abenderhebung um 21 Uhr 273 Pkw-Einheiten erfasst. Dies entspricht einem durchschnittlichen Belegungsgrad von 93 %.
- Die ausgewählten Straßenräume haben einen sehr hohen Belegungsgrad (> 100 %), besonders in dichter Nähe zum Benediktsplatz.
- Die erfasste Sammelanlage an der Eichenstraße mit 108 Stellplätzen ist zur selben Zeit nur gering belegt (64 %).

Abbildung 12: Parkraumbelungsgrad in ausgewählten Straßenräumen
(Werktag 21 Uhr)



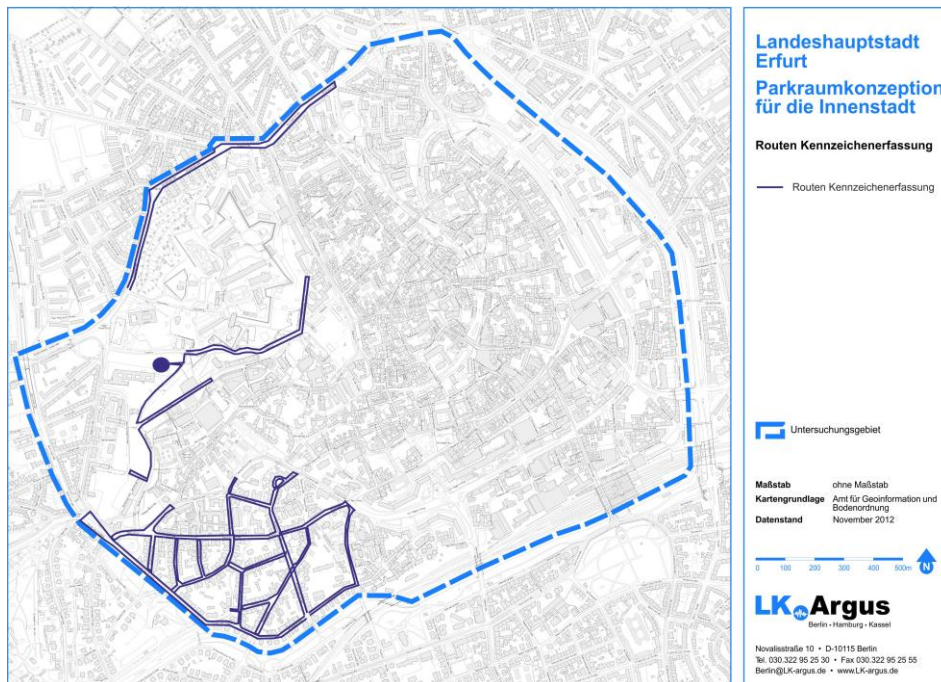
2.4 Parkdauer und Nutzergruppen

Mit Kenntnis der mittleren Parkdauer und der Parkmuster (Beginn und Ende des Parkvorgangs) können Nutzergruppen abgeschätzt werden, um anschließend Schlussfolgerungen für sinnvolle Maßnahmen abzuleiten.

Datengrundlage ist eine am 08. und 09.11.2012 durchgeführte Kennzeichenerfassung im unbewirtschafteten Teil des Untersuchungsgebietes. Hierbei wurden die Kennzeichen aller im öffentlichen Straßenraum abgestellten Fahrzeuge werktags im Zwei-Stunden-Rhythmus von 9 bis 19 Uhr sowie nachts um 3 Uhr erfasst.

Die unterschiedlichen Erhebungszeiten gewährleisten, dass alle bedeutsamen Nutzergruppen wie Bewohner, Besucher, Beschäftigte etc. berücksichtigt werden. Die Kennzeichen wurden nach der Erfassung anonymisiert, so dass keine Halterfeststellung möglich ist. Die Routen zur Kennzeichenerfassung sind in der Abbildung 13 dargestellt.

Abbildung 13: Routen der Kennzeichenerfassung im nicht bewirtschafteten Gebiet



Landeshauptstadt
Erfurt
**Parkraumkonzeption
für die Innenstadt**
Endbericht
16. Dezember 2013

Insgesamt wurden 6.089 Kennzeichen erfasst. Die parkenden Fahrzeuge wurden nach folgenden Nutzergruppen eingeteilt:

- Gebietsfremde Parker mit unbekannter Dauer: Parkdauer ist nicht genau bekannt,
- Gebietsfremde Kurzparker: Kunden und Besucher des Gebietes mit einer mittleren Parkdauer von bis zu vier Stunden,
- Gebietsfremde Langparker: Beschäftigte und Besucher des Gebietes mit einer mittleren Parkdauer von mehr als vier Stunden,
- Bewohner: parken auch nachts im Untersuchungsgebiet.

Die Ergebnisse wurden anhand der Nutzungsstruktur vor Ort auf Plausibilität geprüft.

Im Folgenden sind die wichtigsten Ergebnisse zusammengefasst:

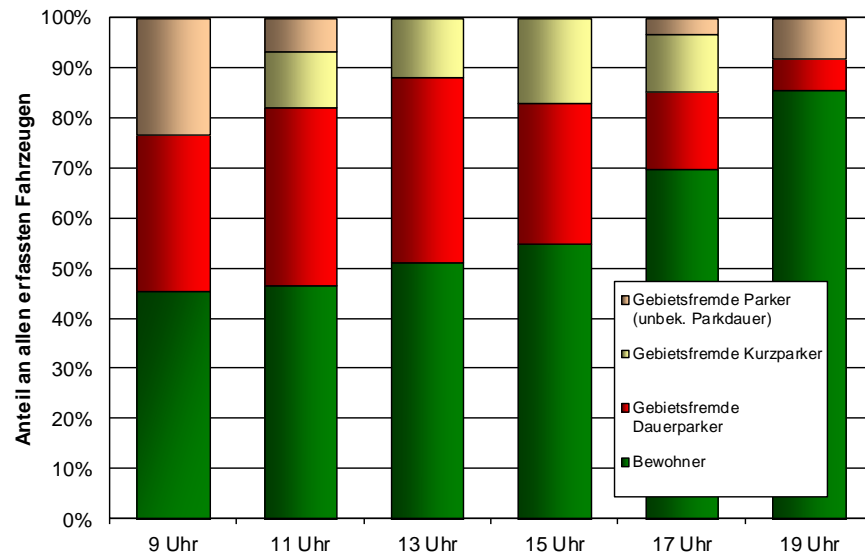
- Um 11 Uhr ist der Bewohneranteil im Gebiet Petersbergareal⁶ mit knapp 47 % am höchsten. Im Gebiet Bonemilchstraße liegt er aufgrund der überwiegend gewerblichen Nutzung des Areals bei 19 %. Im Tagesverlauf nimmt der Anteil der Bewohner in allen drei Gebieten stetig zu. Um 19 Uhr ist er im Gebiet Petersbergareal mit 86 % am höchsten und im Gebiet Bo-

⁶ Erfasst wurden die Straßen um den Petersberg. Der Petersberg wurde aufgrund der vorhandenen Bewirtschaftung nicht miterfasst.

nemilchstraße mit 32 % am geringsten. Durchschnittlich sind im Zeitraum von 9 bis 19 Uhr im Gebiet Petersbergareal etwa 60 % der geparkten Kfz Bewohnerfahrzeuge. Im Gebiet Bonifaciusstraße sind es rund 50 % und im Gebiet Bonemilchstraße etwa 23 %.

- Im Tagesverlauf sind im Gebiet Petersbergareal etwa 25 % und im Gebiet Bonifaciusstraße rund 31 % gebietsfremde Langparker. Im Gebiet Bonemilchstraße ist der Anteil mit rund 55 % am höchsten. Abhängig von Uhrzeit und Gebiet liegt der Anteil zwischen 7 % und 64 %. Nach 15 Uhr sinkt der Anteil in allen Gebieten deutlich.
- Im Durchschnitt sind zwischen 11 und 17 Uhr im Gebiet Petersbergareal rund 7 %, Bonifaciusstraße etwa 10 % und im Gebiet Bonemilchstraße etwa 13 % aller abgestellten Fahrzeuge gebietsfremde Kurzparker⁷. Ihr Anteil variiert im Tagesverlauf abhängig vom Gebiet zwischen 11 % (11 Uhr Petersbergareal) und 28 % (17 Uhr Bonemilchstraße).

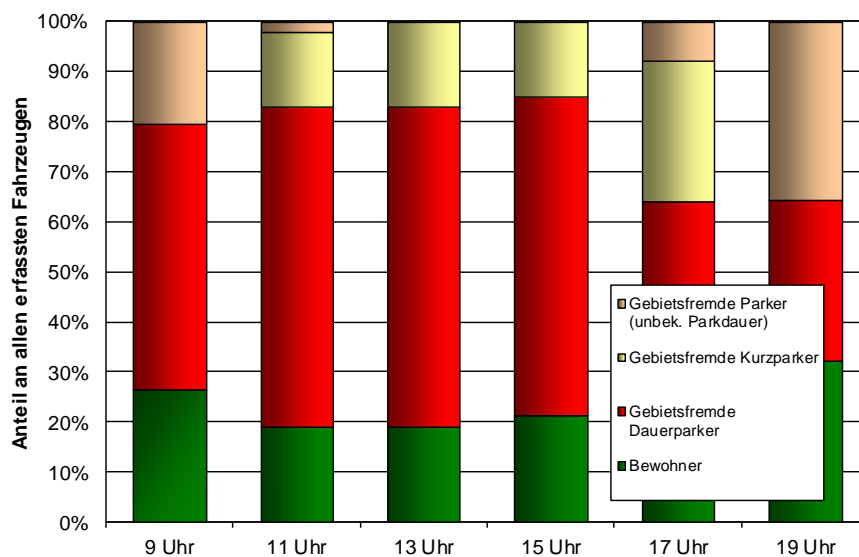
Abbildung 14: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen erfassten Fahrzeugen im Gebiet Petersbergareal⁸



⁷ Um 9 und 19 Uhr konnten wegen fehlender Erhebungszeiten vor 9 bzw. nach 19 Uhr keine gebietsfremden Kurzparker bestimmt werden. Fahrzeuge, die keiner Nutzergruppe eindeutig zugeordnet werden konnten, sind als gebietsfremde Parker mit unbekannter Parkdauer aufgeführt. Ihr Anteil liegt im Tagesverlauf je nach Gebiet durchschnittlich zwischen 0 % und 12 %.

⁸ Die Stadt Erfurt geht davon aus, dass die meisten Beschäftigten zwischen 7 und 8 Uhr mit der Arbeit beginnen.

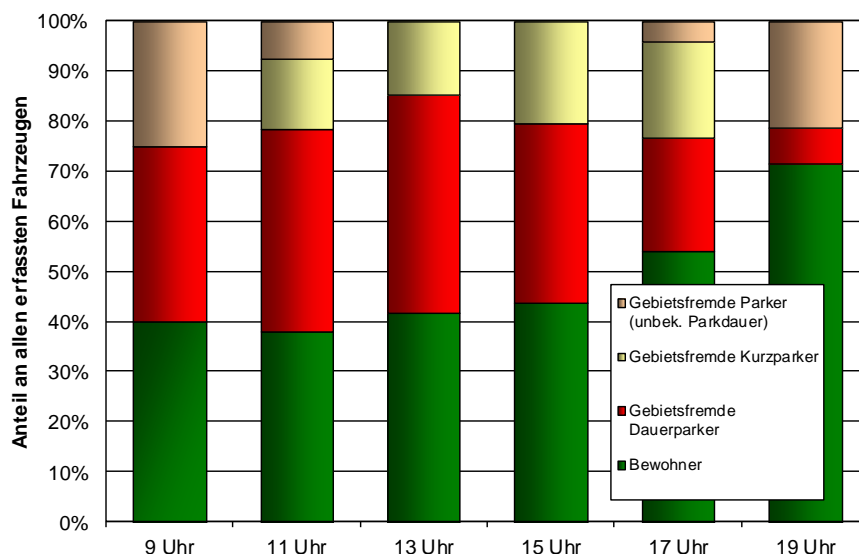
Abbildung 15: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen erfassten Fahrzeugen im Gebiet Bonemilchstraße



Landeshauptstadt
Erfurt
**Parkraumkonzeption
für die Innenstadt**

Endbericht
16. Dezember 2013

Abbildung 16: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen erfassten Fahrzeugen im Gebiet Bonifaciusstraße



Im bewirtschafteten Gebiet hat über ein Drittel der geparkten Fahrzeuge am Tag einen Bewohnerparkausweis. In der Nacht sind es rund zwei Drittel der Kfz. In den nur für Bewohner reservierten Straßen haben tagsüber 52 % und nachts 69 % der Kfz einen Bewohnerparkausweis. Die Regelung wird also offenbar sehr häufig missachtet.

2.5 Zukünftige Entwicklungen

Im Folgenden werden die zukünftigen Entwicklungen des Parkraumangebotes dargestellt.

2.5.1 Methodik

Für das Parkraumangebot sind kurzfristige (Umsetzung binnen ein bis drei Jahren) und längerfristige Veränderungen geplant. Diese ergeben sich beispielsweise aus der Bebauung bisher zum Parken genutzter Flächen. Die voraussichtlichen Auswirkungen der geplanten Maßnahmen⁹ auf das Stellplatzangebot werden dargestellt für:

- kurzfristige Änderungen des Parkraumangebotes im öffentlichen Straßenraum,
- kurzfristige Änderungen des Parkraumangebotes in den öffentlich zugänglichen Sammelanlagen,
- kurzfristige Änderungen des Parkraumangebotes auf privaten Flächen und
- längerfristige Änderungen des Parkraumangebotes auf öffentlichen und privaten Flächen.

Einige Projekte beinhalten mehrere Maßnahmen. Jede Maßnahme eines Projektes wurde auf die jeweilige Kategorie umgelegt. Beispielsweise entfallen im Projekt „Parkhaus Reglermauerstraße“ Abstellstände im öffentlichen Straßenraum. Gleichzeitig entstehen durch den geplanten Neubau eines Parkhauses neue Kapazitäten in den Sammelanlagen. Von diesen sind einige für die Dauervermietung bestimmt und somit nicht öffentlich verfügbar.

Nicht alle der zukünftig entfallenden Parkflächen waren Bestandteil der Nachfrageerhebungen (vgl. Kapitel 2.3, S. 8). Für diese Stellplätze wurde angenommen, dass deren Belegung dem mittleren Belegungsgrad der übrigen in diesem Quartier vorhandenen Sammelanlagen entspricht.

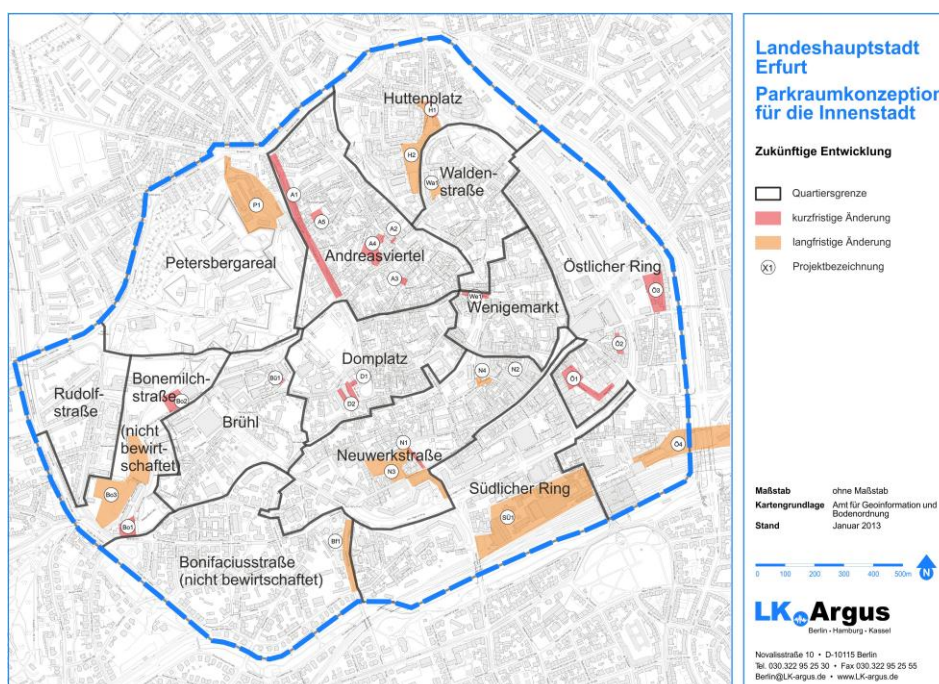
Bei Vorhaben, die selbst zusätzlichen Stellplatzbedarf erzeugen (z.B. neue Wohnbebauung), wird davon ausgegangen, dass ihr Eigenbedarf bspw. durch Tiefgaragen gedeckt wird und somit keine zusätzliche Nachfrage im umliegenden Straßenraum entsteht.

⁹ Die Prognose erfolgt für die Planungen mit Stand von Januar 2013. Die Änderung des Parkraumangebotes ist als dynamischer Prozess zu verstehen, da viele Maßnahmen von Investoren abhängig sind.

Weitere kurzfristige Änderungen im Parkraumangebot gegenüber der Bestandsanalyse ergeben sich aus der Fertigstellung von Baustellen, durch die zum Zeitpunkt der Erhebungen Parkstände nicht nutzbar waren.

Für einige Planungen ist zu diesem Zeitpunkt noch keine feste Anzahl entfallender bzw. entstehender Abstellstände bekannt. Um sicher zu gehen, dass Kapazität und Belegung auch im Worst-Case-Fall verträglich sind, wurde die maximale Reduktion der Abstellstände verwendet, d.h. das Maximum an wegfallenden und das Minimum an neu entstehenden Abstellständen.

Abbildung 17: kurz- und längerfristige Entwicklung der Kapazität in öffentlichen und privaten Bereichen (vgl. Anhang 3)



2.5.2 Kurzfristige Entwicklungen im öffentlichen Straßenraum und in öffentlich zugänglichen Sammelanlagen

Die zukünftigen Entwicklungen der Anzahl der Abstellstände im Straßenraum und in Sammelanlagen sind in Tabelle 6 zusammengefasst. Eine nach Straßenraum und Sammelanlagen getrennte Darstellung sowie eine detaillierte Herleitung der Veränderung je Gebiet ist dem Anhang 3 zu entnehmen. Die Entwicklung der Belegung für Straßenraum und Sammelanlagen ist in Tabelle 7 dargestellt. Die Entwicklung der Belegung im Straßenraum und in Sammelanlagen ist in Anhang 3 aufgelistet.

Im Gebiet Neuwerkstraße entfallen 47 Abstellstände in Sammelanlagen, sieben Abstellstände werden durch den Wegfall von Baustellen im Straßenraum frei. In der Summe ergibt sich somit eine Reduktion um 40 Abstellstände.

Landeshauptstadt
Erfurt
**Parkraumkonzeption
für die Innenstadt**

Endbericht
16. Dezember 2013

Im Gebiet Östlicher Ring entfallen im Straßenraum 70 Abstellstände und in den Sammelanlagen 56 Stellplätze. Gleichzeitig entstehen 264 neue Stellplätze, sodass die Kapazität im Parkraumangebot insgesamt um 138 Stellplätze zunimmt. Dadurch wird sich kurzfristig der Parkdruck reduzieren.

14 Abstellplätze entfallen kurzfristig im Gebiet Wenigemarkt im Straßenraum. Aufgrund der ohnehin schon hohen Belegung wird sich die Situation weiter verschärfen.

Durch die Fertigstellung diverser Baustellen stehen 36 weitere Abstellstände im Andreasviertel zur Verfügung.

Um etwa 110 Stellplätze wird das Angebot im Gebiet Domplatz kurzfristig durch den Wegfall der Sammelanlage „An den Graden“ verringert. Unter der Annahme, dass die bisher dort parkenden Fahrzeuge jetzt im Straßenraum abgestellt werden, steigt die Belegung tagsüber deutlich an und wäre rechnerisch nicht mehr legal abdeckbar. Ein Stellplatz kommt durch die Aufhebung einer Baustelle im Straßenraum hinzu.

Im Gebiet Brühl reduziert sich das Parkraumangebot auf kurze Sicht in Sammelanlagen um 19 Stellplätze. Wenn die Fahrzeuge dann im Straßenraum abgestellt werden, erhöht sich die Belegung rechnerisch hier von 121 % auf rund 130 %. Allerdings bestehen in den Sammelanlagen noch genug freie Kapazitäten.

Acht Abstellstände entfallen im Straßenraum im Gebiet Huttenplatz. Diese Reduktion der Abstellstände erhöht voraussichtlich zwar die Belegung, bleibt aber legal abdeckbar.

Tabelle 6: kurzfristige Änderungen des Parkraumangebotes im Straßenraum und in Sammelanlagen

Quartier	Abstellstände Bestand	zukünftige Reduktion	zukünftige Erweiterung	Abstellstände Prognose	zukünftige Änderung der Kapazitäten	prozentuale Änderung der Kapazitäten
Neuwerkstraße	686	- 47	+7	646	- 40	- 6 %
Östlicher Ring	2.646	- 126	+ 264 / + 314	2.784	+ 138	+ 5 %
Südlicher Ring	1.677	0	0	1.677	0	0 %
Wenigemarkt	200	- 14	0	186	- 14	- 7 %
Andreasviertel	604	0	+36	640	+ 36	+ 6 %
Domplatz	300	- 110	+ 1	191	- 109	- 36 %
Waldenstraße	268	0	0	268	0	0 %
Brühl	286	- 19	0	267	- 19	- 7 %
Huttenplatz	958	- 8	0	950	- 8	- 1 %
Rudolfstraße	437	0	0	437	0	0 %
Petersbergareal	525	0	0	525	0	0 %
Bonemilchstraße	243	0	0	243	0	0 %
Bonifaciusstraße	633	0	0	633	0	0 %
Summe	9.463	- 324	+ 308	9.447	- 16	0 %

Tabelle 7: kurzfristige Änderung der Belegung im Straßenraum und in Sammelanlagen¹⁰

Quartier	heutige Nachfrage	Abstellstände Bestand	Überdeckung/ Unterdeckung Bestand	Abstellstände Prognose	Überdeckung/ Unterdeckung Prognose
Neuwerkstraße	550	686	+ 140	646	+ 90
Östlicher Ring	2.130	2.646	+ 520	2.784	+ 660
Südlicher Ring	1.400	1.677	+ 280	1.677	+ 280
Wenigemarkt	230	200	- 30	186	- 40
Andreasviertel	430	604	+ 170	640	+ 210
Domplatz	240	300	+ 60	191	- 50
Waldenstraße	320	268	- 50	268	- 50
Brühl	280	286	0	267	- 20
Huttenplatz	890	958	+ 70	950	+ 60
Rudolfstraße	310	437	+ 130	437	+ 130
Petersbergareal	440	525	+ 90	525	+ 90
Bonemilchstraße	200	243	+ 50	243	+ 50
Bonifaciusstraße	600	633	+ 40	633	+ 40
Summe	8.020	9.463	+ 1.470	9.447	+ 1.450

 Landeshauptstadt
 Erfurt
**Parkraumkonzeption
 für die Innenstadt**

 Endbericht
 16. Dezember 2013

2.5.3 Kurzfristige Entwicklungen auf privaten Flächen

Bei Neubauprojekten muss eine entsprechende Anzahl an Stellplätzen nachgewiesen werden. Diese ist abhängig vom Bauvorhaben, wobei in der Regel der Eigenbedarf gedeckt werden soll. Durch den Neubau werden aber bisher vorhandene wegfallende private Kapazitäten nicht kompensiert. Diese gehen negativ in die Bilanz ein, da erwartet wird, dass die Fahrzeuge ersatzweise im Straßenraum abgestellt werden.

In der Innenstadt von Erfurt reduziert sich kurzfristig das Angebot privat zugänglicher Stellplätze um insgesamt 69.¹¹ Während im Gebiet Östlicher Ring insgesamt 15 private Stellplätze hinzukommen, fallen im Gebiet Andreasviertel 14 und im Gebiet Bonemilchstraße 70 Stellplätze weg.

¹⁰ Abweichungen der Summen sind rundungsbedingt.

¹¹ Die kurzfristige Änderung der Kapazität auf privaten Flächen ist in Anhang 3 für die entsprechenden Gebiete dargestellt.

2.5.4 Längerfristige Entwicklung auf öffentlichen und privaten Flächen

Die wahrscheinlich längerfristig entfallenden öffentlich und privat zugänglichen Abstellstände im Straßenraum und in Sammelanlagen werden im Worst-Case-Szenario insgesamt nicht durch Neubaumaßnahmen kompensiert (vgl. Anhang 3).

Im Gebiet Waldenstraße entfallen auf privat zugänglichen Flächen 24 Stellplätze.

Durch die Schließung diverser Baulücken im Gebiet Andreasviertel fallen 82 private Stellplätze weg.

Ein Defizit von 14 Abstellständen im Straßenraum ist im Gebiet Bonifaciusstraße zu erwarten.

Im Gebiet Bonemilchstraße entfallen sieben öffentlich zugängliche und 415 private Abstellstände, von denen lediglich 63 Stellplätze ersetzt werden. Insgesamt reduziert sich damit die Kapazität um 359 Stellplätze.

Durch Bebauung der Entwicklungsfläche im Gebiet südlicher Ring werden 124 privat zugängliche Stellplätze entfallen.

Der Reduzierung stehen 392 Stellplätze gegenüber, die in anderen Gebieten neu geschaffen werden. Insgesamt ergibt sich somit maximal eine negative Bilanz von 211 Stellplätzen.^{12,13}

Im Gebiet Petersberg können derzeit circa 204 Abstellstände öffentlich genutzt werden. Nach den Planungen ist davon auszugehen, dass diese entfallen und eine Parkgarage entsteht. Die genaue Anzahl der dort entstehenden Stellplätze ist nicht bekannt. Für den Fall, dass keine Ausgleichsmaßnahmen getroffen werden, ergäbe sich insgesamt eine negative Bilanz von 415 Stellplätzen.

Unter der Annahme, dass die durch die Reduktion der privaten Stellplätze verdrängten Fahrzeuge zukünftig im Straßenraum abgestellt werden, wird der Parkdruck steigen.

2.6 Konfliktanalyse

Im Folgenden werden die sich aus der Bestandsanalyse ergebenden Konflikte zusammengefasst. Die Konfliktanalyse dient als Grundlage für das anschlie-

¹² Die Veränderung des Gebiets Petersberg wird nicht in der Bilanz berücksichtigt, da hier keine Angaben über Ersatzmaßnahmen gemacht werden.

¹³ Eine gesonderte Entwicklung der Abstellstände für private und öffentliche Bereiche ist Anhang 3 zu entnehmen.

ßende Parkraumbewirtschaftungskonzept. Handlungsbedarf besteht vor allem in folgender Hinsicht:

- Einrichtung der Begegnungszone,

Mit Einführung der geplanten Begegnungszone wird die vorhandene Quartierseinteilung nicht mehr den rechtlichen Rahmenbedingungen genügen, da in einigen Quartieren der Anteil nur für Bewohner zur Verfügung stehender Abstellstände zu groß wäre. Somit ist eine Überarbeitung der bestehenden Regelungen notwendig.

- Senkung des Parkdrucks,

Sehr hohe Belegungsgrade im Straßenraum weisen tagsüber die Gebiete Wenigemarkt, Brühl, Waldenstraße und Bonifaciusstraße auf. In der Nacht ist der Belegungsgrad im Straßenraum besonders in den Gebieten Andrasviertel, Waldenstraße sowie Petersbergareal und im Gebiet Bonifaciusstraße kritisch. Im Gebiet Wenigemarkt werden kurzfristig 14 Abstellstände entfallen, wodurch sich die Belegung im Straßenraum weiter erhöhen wird. Längerfristig entfallen in den Gebieten Bonemilchstraße und Bonifaciusstraße Kapazitäten, wodurch auch in diesen Gebiet der Parkdruck steigen wird.

Grund für die hohe Belegung des Parkraumes im unbewirtschafteten Gebiet ist vor allem tagsüber die Überlagerung von Bewohner-, Beschäftigten- und Besucherparkern.

- Überwachung,

Insgesamt ist die Belegung der Abstellstände im Straßenraum der unbewirtschafteten Gebiete höher als in den bewirtschafteten. In den Sammelanlagen ist dagegen die Belegung in den bewirtschafteten Gebieten höher als in den unbewirtschafteten Gebieten.

Dies deutet darauf hin, dass die Bewirtschaftung bereits eine verkehrslenkende Wirkung erzielt. Jedoch treten partiell noch immer Überlastungen des vorhandenen Parkraumangebotes auf. Grund dafür ist sicher auch die geringe Überwachung des Straßenraumes, die dazu führt, dass tagsüber die Hälfte der für Bewohner reservierten Abstellstände Fehlbelegungen aufweist. Nach Angaben der Landeshauptstadt Erfurt stehen in der Regel lediglich drei Angestellte für die Kontrolle des Parkraumes und weitere ordnungsdienstliche Maßnahmen in ganz Erfurt zur Verfügung.

Erhebungen der Stadt Erfurt zeigten, dass sich der Parkdruck im Gebiet Rudolfstraße nach Einführung einer Bewirtschaftung reduzierte. Vergleicht man den Parkdruck nach Einführung der Bewirtschaftung der Stadt mit den aktuellen Ergebnissen fällt auf, dass der Parkdruck wieder gestiegen ist. Auch dafür könnte unter anderem die lückenhafte Überwachung des Parkraumes ursächlich sein.

Landeshauptstadt
Erfurt
**Parkraumkonzeption
für die Innenstadt**

Endbericht
16. Dezember 2013

Landeshauptstadt

Erfurt

**Parkraumkonzeption
für die Innenstadt**

Endbericht

16. Dezember 2013

- einfache und einheitliche Regelungen.

Im gesamten Untersuchungsgebiet sind viele verschiedene Parkregelungen vorhanden. Dies kann vor allem für Ortsunkundige verwirrend sein und zu erhöhten Parksuchverkehr führen.

3 Parkraumbewirtschaftungskonzept

Im Folgenden werden Maßnahmen zur Konfliktlösung vorgeschlagen. Dies betrifft im Wesentlichen folgende Empfehlungen:

- Räumliche Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung (Kapitel 3.1),
- Neuordnung der Bewohnerparkquartiere im Zusammenhang mit der Begegnungszone (Kapitel 3.2).

Außerdem werden weitere Empfehlungen zur Ausgestaltung des Parkraummanagements gegeben und die voraussichtlichen verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen abgeschätzt.

Um die erwünschten verkehrlenkenden Effekte zu erzielen, ist eine konsequente Überwachung der Einhaltung der Parkregelungen notwendig.

3.1 Räumliche Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung

3.1.1 Verkehrliche Begründung

Ziel einer Parkraumbewirtschaftung ist es, den Parkdruck zu senken und die Parkchancen der Bewohner, des Wirtschaftsverkehrs sowie der Besucher und Kunden zu erhöhen. Ein gewünschter Nebeneffekt ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch ein geordnetes Parken.

Die Bewirtschaftung beruht auf dem Straßenverkehrsrecht (§ 6a Straßenverkehrsgesetz) und muss daher mit verkehrsrelevanten Argumenten begründet werden. Praktisch bedeutet dies, dass für eine sinnvolle Parkraumbewirtschaftung zwei Bedingungen gleichzeitig erfüllt sein müssen:

- hoher Parkdruck und
- die Konkurrenz verschiedener Nutzergruppen um die wenigen freien Abstellstände (beispielsweise Bewohner, Kunden und Beschäftigte).

Nur wenn beide Voraussetzungen erfüllt sind, kann eine Bewirtschaftung tatsächlich die gewünschten verkehrlichen Effekte erzielen.

Parkdruck in den bisher nicht bewirtschafteten Gebieten

Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen kommen in Betracht, wenn der Parkraum nicht für alle Fahrzeuge reicht. In diesem Fall bevorzugt die Bewirtschaftung vor allem die Bewohner. Wenn das Finden eines freien Parkplatzes jedoch in der Regel unproblematisch ist, ist eine Bewirtschaftung nicht erforderlich. Als

Landeshauptstadt
Erfurt
**Parkraumkonzeption
für die Innenstadt**

Endbericht
16. Dezember 2013

Landeshauptstadt
Erfurt

**Parkraumkonzeption
für die Innenstadt**

Endbericht
16. Dezember 2013

Schwellenwert wird hier ein mittlerer Parkraumbelegungsgrad von mehr als 90 % verwendet.

In den Gebieten Petersbergareal und Bonifaciusstraße wird der Grenzwert sowohl tags als auch nachts erreicht. Die Belegung des Gebietes Bonemilchstraße ist tagsüber höher als 90 %.

Konkurrenz der verschiedenen Nutzergruppen

Stehen nicht ausreichend Stellplätze für alle Nutzer zur Verfügung, setzt die Planung verschiedene Prioritäten für die unterschiedlichen Nutzergruppen. Bewohner haben das Vorzugsrecht, da sie auf einen Abstellstand in Wohnungsnähe angewiesen sind. Die zweite Priorität wird i.d.R. kurzparkenden Kunden und Besuchern des Gebietes zugeschrieben, die einen wesentlichen Beitrag zur Vitalität des Gebietes leisten. Dritte Priorität haben die Beschäftigten, die mit dem Auto zum Arbeitsplatz fahren und dort tagsüber einen Parkstand belegen.

Mit einer Bewirtschaftung sollen vor allem gebietsfremde Langparker zu einer Änderung der Verkehrsmittelwahl bewegt werden. Damit die Bewirtschaftung einen verkehrslenkenden Effekt erzielen kann, ist also eine Reduzierung der gebietsfremden Langparker erforderlich.

Nach den Ergebnissen der Bestandsanalyse für die bisher unbewirtschafteten Gebiete kann der Parkdruck auf ein verträgliches Maß reduziert werden, wenn es gelingt, den Anteil der gebietsfremden Langparker zu senken. Dies betrifft vor allem Beschäftigte, die mit dem Pkw zu ihrem Arbeitsplatz fahren und denen von den o.g. Nutzergruppen am ehesten eine Anfahrt beispielsweise mit öffentlichen Verkehrsmitteln zugemutet werden kann. Grundsätzlich kann dieses Ziel mit einer Parkraumbewirtschaftung in Form von Gebührenpflicht, Parkscheibe oder Bewohnerregelungen bzw. einer Kombination aus diesen Möglichkeiten erreicht werden.

Als Schwellenwert wird hier ein Anteil der gebietsfremden Langparker von mehr als 25 % verwendet. Tabelle 8 zeigt, dass in allen unbewirtschafteten Gebieten dieser Schwellenwert zwischen 9 und 15 Uhr überschritten wird. Um 17 Uhr liegt der Anteil der gebietsfremden Langparker in den Gebieten Bonemilchstraße und Bonifaciusstraße noch über 20 %.

Tabelle 8: Anteil an gebietsfremden Langzeitparkern an allen parkenden Fahrzeugen

	Petersbergareal	Bonemilchstraße	Bonifaciusstraße
werktags 09 Uhr	31 %	53 %	35 %
werktags 11 Uhr	35 %	64 %	40 %
werktags 13 Uhr	37 %	64 %	43 %
werktags 15 Uhr	28 %	64 %	36 %
werktags 17 Uhr	16 %	38 %	22 %
werktags 19 Uhr	6 %	32 %	7 %

Landeshauptstadt
Erfurt
**Parkraumkonzeption
für die Innenstadt**

Endbericht
16. Dezember 2013

Schlussfolgerungen

Als Schwellenwerte für eine neu einzuführende Bewirtschaftung werden hier ein mittlerer Parkraumbelungsgrad von 90 % und ein Anteil gebietsfremder Langparker von 25 % verwendet.

Beide Schwellenwerte werden in den nicht bewirtschafteten Untersuchungsgebieten zwischen 9 und 15 Uhr überschritten. Somit liegt neben der hohen Belegung im Straßenraum eine hohe Nutzerkonkurrenz der gebietsfremden Langparker mit den übrigen Gruppen vor. Eine Bewirtschaftung aller drei Gebiete ist daher tagsüber sinnvoll.

Der Handlungsdruck wird voraussichtlich noch steigen, da längerfristig eine Reduktion von 352 privaten und öffentlichen Abstellständen im Gebiet Bonemilchstraße geplant ist. Dadurch wird der Parkdruck im Gebiet unter der Annahme, dass die Fahrzeuge dann im Straßenraum abgestellt werden, stark steigen. Auch im Gebiet Bonifaciusstraße wird die Belegung des Straßenraumes zunehmen, da hier 14 öffentliche zugängliche Abstellstände entfallen werden.

Bei einer Bewirtschaftung ist zu berücksichtigen, dass die Straßen nördlich des Petersberges in starken Wechselbeziehungen mit den Wohngebieten an der nördlichen Grenze des Untersuchungsgebietes stehen. Um eine zweckmäßige Bewirtschaftung in diesem Bereich zu entwickeln, ist es nötig, das angrenzende Gebiet in einer gesonderten Parkraumbewirtschaftungskonzeption miteinzubeziehen (vgl. auch Kapitel 3.2.1).

Landeshauptstadt

Erfurt

**Parkraumkonzeption
für die Innenstadt**

Endbericht

16. Dezember 2013

3.1.2 Mögliche Bewirtschaftungsformen

Für die Bewirtschaftung sollten verkehrlich wirksame aber auch einfache und leicht verständliche Parkregelungen verwendet werden. Im Folgenden werden die dafür grundsätzlich in Frage kommenden Bewirtschaftungsformen kurz diskutiert:

- Gebührenpflicht,
- Parkdauerbegrenzung mit Parkscheibe,
- Bewohnerparken.

Gebührenpflicht

Bei Mischparken mit Gebührenpflicht darf entweder mit gültigem Parkschein oder mit Bewohnerparkausweis bzw. Ausnahmegenehmigung geparkt werden. Grundsätzlich stehen die mit diesem Mischprinzip bewirtschafteten Gebiete also allen Nutzern frei.

Die Gebührenpflicht bewirkt vor allem, dass gebietsfremde Langparker (z.B. Berufspendler) auf die Nutzung des Autos verzichten und stattdessen mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zur Arbeit fahren. Dadurch werden Parkplätze für Bewohner und Besucher / Kunden frei und der Parksuchverkehr nimmt in vielen Fällen ab. Erforderlich ist in jedem Fall eine kontinuierliche Überwachung der Regelung.

Die Bewohner werden beim Mischprinzip bevorzugt, indem sie von der Parkscheingebührenpflicht ausgenommen werden und einen Bewohnerparkausweis erhalten.

Die Kennzeichnung erfolgt in der Regel durch das Zeichen 314 StVO (Parkplatz) mit Zusatzzeichen „mit Parkschein oder Bewohnerparkausweis für Zone ...“. Alternativ kann in zusammenhängenden Gebieten mit Zeichen 290 StVO (Haltverbotszone) ausgeschildert werden. Seit April 2013 ist außerdem die Nutzung des neuen Zeichens 314.1 (Parkraumbewirtschaftungszone) möglich.

Abbildung 18: Beschilderungsbeispiele für Gebührenpflicht im Mischprinzip

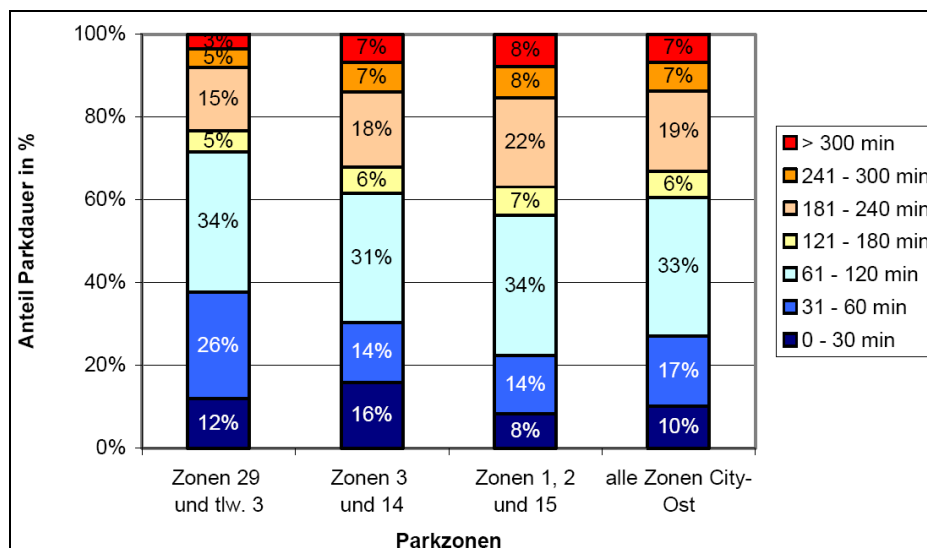


Landeshauptstadt
Erfurt
**Parkraumkonzeption
für die Innenstadt**
Endbericht
16. Dezember 2013

Erfahrungen aus Berlin zeigen, dass mit einer Gebührenpflicht eine wirksame Begrenzung der Parkdauer erreicht wird. Eine Evaluierung der rund 13.000 gebührenpflichtigen Parkstände in der historischen Mitte Berlins stellt fest, dass zwischen 84 % und 92 % der Parkenden mit Parkschein maximal vier Stunden lang parken (vgl. Abbildung 19).

Es wird daher empfohlen, bei einer Gebührenpflicht auf eine zusätzliche Begrenzung der Parkhöchstdauer zu verzichten. Im Ergebnis würde so eine effektive, einfache und leicht verständliche Regelung geschaffen, die den Nutzern eine größere Flexibilität erlaubt.

Abbildung 19: Mittlere Parkdauer bei Gebührenpflicht ohne Parkdauerbegrenzung an 13.000 gebührenpflichtigen Parkständen in Berlin-Mitte



Quelle: Bezirksamt Mitte von Berlin / A. Janßen, M. Volpert (PGN): Bestandsaufnahme und Nachheruntersuchung zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte, Februar 2006.

Parkdauerbegrenzung mit Parkscheibe

Eine wirksame Methode zur Verdrängung von gebietsfremden Langparkern und zur Erhöhung der Parkchancen für Bewohner und Kurzparker kann auch die Beschränkung der Parkhöchstdauer mittels Parkscheibe sein. In Abhängigkeit

von der städtischen Struktur und der praktizierten Parkraumpolitik sollte die zulässige Parkdauer in der Regel zwischen 30 Minuten und 3 Stunden liegen.¹⁴ Wie bei der Gebührenpflicht sind die Fahrzeuge mit Bewohnerparkausweis oder Ausnahmegenehmigung von dieser Beschränkung befreit.

Positiv ist aus Sicht der Nutzer das gebührenfreie Parken. Nachteilig ist die eingeschränkte Entscheidungsfreiheit, weil die Aufenthaltsdauer nicht mehr frei bestimmt werden kann. Ein weiterer Nachteil aus Sicht des Stadthaushaltes ist in der Regel die mangelnde Gegenfinanzierung der zwingend erforderlichen Überwachung des ruhenden Verkehrs. In der Praxis führt dies häufig dazu, dass flächendeckende Parkscheibenregelungen wegen der mangelnden Überwachung wenig beachtet werden und somit auch keine ausreichende verkehrslenkende Wirkung entfalten.

Abbildung 20: Beschilderungsbeispiele für Parkscheibenregelungen im Mischprinzip



Bewohnerparken

In Bereichen mit nahezu ausschließlicher Wohnnutzung können Bewohnerparkbereiche ausgewiesen werden. Da für den öffentlichen Straßenraum Gemeingebrauch gilt, ist das Bewohnerparken jedoch räumlich zu begrenzen. Zulässig ist eine Ausdehnung bis zu 1.000 m (im Durchmesser). Liegt ein erheblicher Parkdruck vor, bei dem die Bewohner keinen Stellplatz in fußläufiger Entfernung finden, ist „in einem städtischen Gebiet ... dessen Größe die ortsangemessene Ausdehnung eines Bereiches mit Bewohnerparkvorrechten übersteigt, ... eine Aufteilung des Gebietes in mehrere Bereiche mit Bewohner-

¹⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05, Köln 2005.

parkvorrechten zulässig¹⁵. Innerhalb des Gebietes dürfen werktags von 9-18 Uhr nur maximal 50 % des Parkraums durch Bewohnerparkvorrechte reserviert sein, in der übrigen Zeit nicht mehr als 75 %. Diese Angaben können überschritten werden, wenn in unmittelbar angrenzenden Bereichen ausreichend Parkstände für den Gemeingebrauch zur Verfügung stehen¹⁶.

Nachteile des Bewohnerparkens sind der erforderliche hohe Überwachungsaufwand, der nicht durch Parkscheineinnahmen gegenfinanziert werden kann und der Ausschluss aller anderen Nutzergruppen.

Landeshauptstadt
Erfurt
**Parkraumkonzeption
für die Innenstadt**

Endbericht
16. Dezember 2013

Abbildung 21: Beschilderungsbeispiele für Bewohnerparken



Quelle: Leitfaden Parkraumbewirtschaftung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin.

3.1.3 Empfehlungen zur Bewirtschaftungsform

Derzeit ist in den einzelnen Zonen eine Vielzahl an Parkregelungen vorhanden, sodass das Parkraumangebot sehr kleinteilig und unübersichtlich ist. Ortsunkundige finden sich nur schwer zurecht, was zu einem erhöhten Parksuchverkehr beiträgt.

Innerhalb der Begegnungszone werden die Abstellstände künftig nur noch für Bewohner, mobilitätseingeschränkte Personen und Liefer- und Ladevorgänge nutzbar sein. Damit wird eine klare und flächendeckend einheitliche Regelung geschaffen.

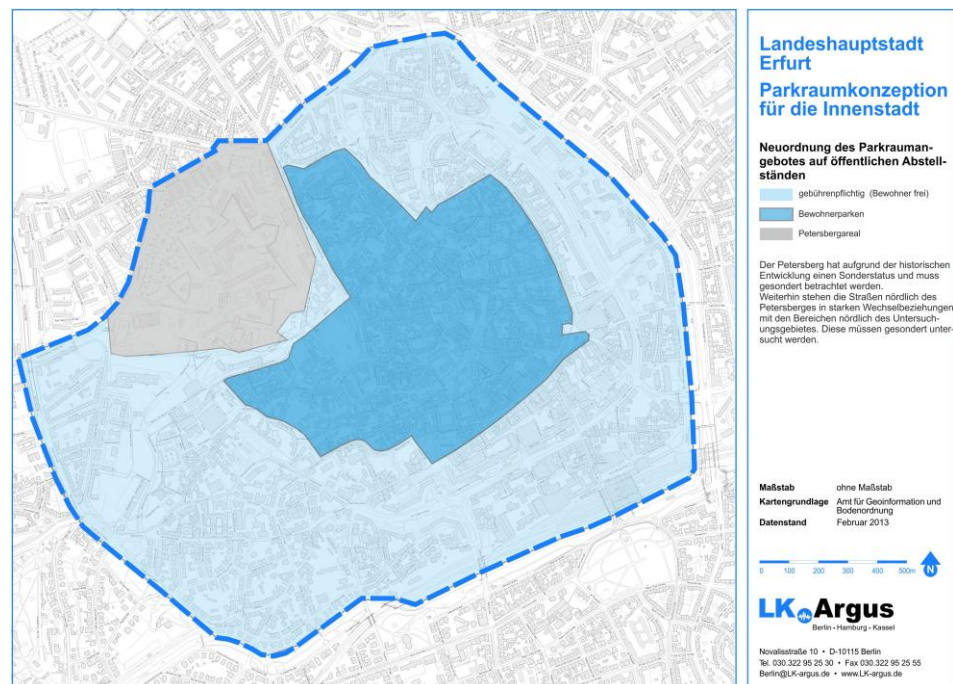
¹⁵ VwV-StVO zu § 45 Abs. 1-1e StVO, 01.09.2009.

¹⁶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05, Köln 2005.

Es wird empfohlen auch außerhalb der Begegnungszone einheitliche Regeln zu schaffen, die für alle Nutzer leicht verständlich sind und den Parksuchverkehr reduzieren.

Eine gute Möglichkeit, den Ansprüchen der Bewohner und gebietsfremder Kurzzeitparker gerecht zu werden, ist das Mischparken (Gebührenpflicht, Bewohner frei) ohne Parkdauerbegrenzung. Das Abstellen eines Fahrzeugs ist damit grundsätzlich in allen Straßenabschnitten für alle Nutzergruppen möglich. Durch die Gebührenpflicht nimmt der Anteil der gebietsfremden Langparker in den bisher nicht bewirtschafteten Bereichen aber deutlich ab. Dadurch steigen die Parkchancen für Bewohner und Besucher. Mit der Ausgabe von Bewohnerparkausweisen werden die Bewohner bei der Parkplatzsuche bevorzugt. Die einfache und übersichtliche Regelung trägt außerdem dazu bei, Parksuchverkehr zu reduzieren. Die notwendigen Kontrollen können durch die Gebühreneinnahmen zumindest teilfinanziert werden.

Abbildung 22: Empfehlung zur Neuordnung des Parkraumangebotes



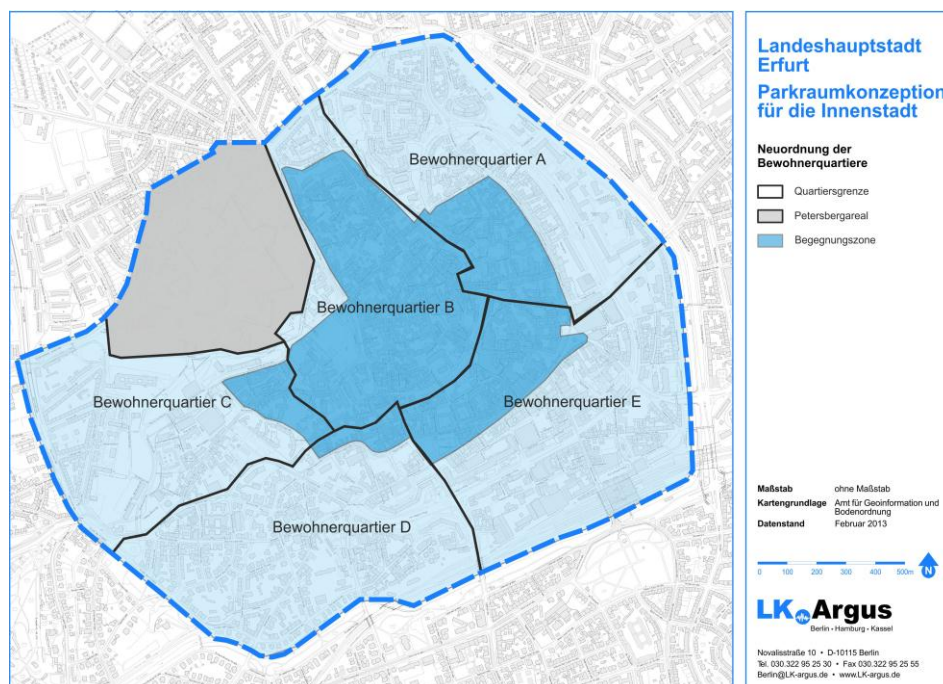
3.2 Neuordnung der Bewohnerparkzonen

Der Beschluss des Stadtrates vom 18. Juli 2013 die Abstellstände innerhalb der Begegnungszone der Erfurter Innenstadt nur noch für Bewohner, mobilitätseingeschränkte Personen sowie für Liefer- und Ladevorgänge verfügbar zu machen, verfolgt das Ziel den Verkehr der Erfurter Altstadt zu reduzieren und so die innerstädtische Qualität zu erhöhen. Weiterhin ist diese Entscheidung eine maßgebende Vorgabe für dieses Gutachten.

Die in Kapitel 3.1.2 dargestellten rechtlichen Rahmenbedingungen, erfordern eine Neuordnung der Bewohnerparkgebiete. Dafür wurden natürliche und bauliche Grenzen wie Flüsse, große Hauptverkehrsstraßen und die Abgrenzung der Begegnungszone berücksichtigt. Die Quartiere werden größer gefasst als bisher, um die Parkchancen der Bewohner zu erhöhen.¹⁷

In Abbildung 23 ist die Empfehlung zur Neuordnung der Bewohnerquartiere dargestellt. Die Zahl reduziert sich von bisher zehn auf fünf Bewohnerparkquartiere.¹⁸ Die genaue Gebietsabgrenzung ist bei der Umsetzung anhand der örtlichen Gegebenheiten zu überprüfen und ggf. in Teilbereichen anzupassen.

Abbildung 23: Empfehlung zur Neuordnung der Bewohnerquartiere



3.2.1 Beobachtung von möglichen Auswirkungen

Durch die Parkraumbewirtschaftung können Verdrängungseffekte entstehen, da Autofahrer Abstellstände bevorzugen, die kostenfrei sind. Erfahrungsgemäß steigt der Parkdruck an den Grenzen der Bewirtschaftungszone in fußläufiger Entfernung von circa 400 bis 500 m an.

Eine qualitative Einschätzung der an das Untersuchungsgebiet angrenzenden Gebiete ergab, dass in weiten Teilen eine hohe oder sehr hohe Belegung

¹⁷ Die prozentuale Verteilung zwischen Parkständen für Bewohner und anderen Gruppen ist in Anhang 4 dargestellt.

¹⁸ Der Petersberg hat aufgrund der historischen Entwicklung einen Sonderstatus und muss deshalb gesondert betrachtet werden.

auf den hoch belegten Anlagen geprüft werden. Parallel sollte aber auch daran gearbeitet werden, den Modal Split zu Gunsten des Umweltverbundes zu verändern. Beispielhaft ist hier die Verkürzung der Reisezeiten durch die Verbesserung der Haltestellenqualität oder die Förderung von Bike-and-Ride Anlagen.

Landeshauptstadt
Erfurt
**Parkraumkonzeption
für die Innenstadt**

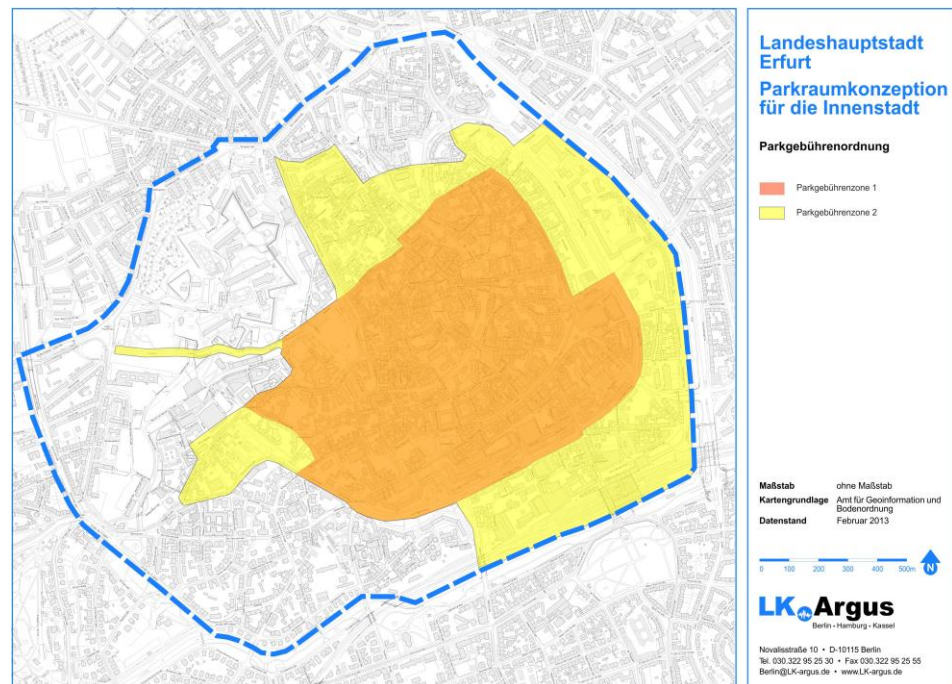
Endbericht
16. Dezember 2013

3.3 Bewirtschaftungszeiten und Gebührenhöhe

Die Festlegung der Bewirtschaftungszeiten hängt von der Nutzungsstruktur und von der tageszeitlichen Zusammensetzung der parkenden Fahrzeuge ab. Die Regelungszeiten sollten sich auf die Tageszeiten beschränken, zu denen eine Nutzungskonkurrenz zwischen Bewohnern und anderen Nutzern besteht und in denen mit der Bewirtschaftung tatsächlich spürbare verkehrslenkende Effekte erzielt werden können.²⁰

Aktuell erfolgt die Bewirtschaftung montags bis freitags von 7 bis 18 Uhr und sonnabends von 7 bis 16 Uhr. Die Gebührenhöhe beträgt derzeit in der Parkgebührenzone 1 1,00 € je 30 min und in der Parkgebührenzone 2 0,50 € je 30 min (vgl. Abbildung 25).

Abbildung 25: Parkgebührenordnung, Stand 18.11.2011



Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des VEP.

Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass sich eine Erhöhung der Parkgebühren eher auf die Zahlungsmoral als auf das Verkehrsverhalten auswirkt.

²⁰ Allerdings ergaben Wirkungsanalysen in bestehenden Parkzonen in Berlin, dass der Parkdruck auch außerhalb der Bewirtschaftungszeiten sinken kann. So ging er in den Parkzonen 38 und 41-43 auch nachts außerhalb der Bewirtschaftungszeiten nach Einführung der Gebührenpflicht um rund 10 bis 15 Prozent zurück (Quellen: Bezirksamt Mitte von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.): Wirkungsanalyse zur Parkraumbewirtschaftung in den Parkzonen 34, 35 und 38 in Berlin-Mitte, September 2008 und Bezirksamt Pankow von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.): Wirkungsanalyse zur Parkraumbewirtschaftung in den Parkzonen 41-43 in Prenzlauer Berg, November 2012).

Grund dafür sind die ehemals üblichen Verwargelder von 5 €. Die Bereitschaft einen Parkschein zu ziehen, nimmt mit steigender Gebührenhöhe ab, weshalb auch die Gebühreneinnahmen nicht linear steigen. Zum 01.04.2013 wurden die Verwargelder auf 10 € erhöht. Es ist davon auszugehen, dass dieser Effekt abgeschwächt wird und so eine Erhöhung eine stärkere verkehrslenkende Wirkung haben kann, wenn hohe Belastungen auftreten und gleichzeitig möglichst Alternativen in privaten Parkbauten vorhanden sind. Eine konsequente und dichte Überwachung ist eine weitere Voraussetzung. Zudem sollten die Verkehrsteilnehmer umfassend über die verschiedenen Gebührenbereiche informiert werden.²¹

Innerhalb der Begegnungszone sollen künftig lediglich Abstellstände für Bewohner, mobilitätseingeschränkte Personen sowie zum Liefern- und Laden vorhanden sein. Außerhalb der Begegnungszone kommen zwei Lösungsansätze in Betracht.

- In Variante eins wird außerhalb der Begegnungszone eine einheitliche Regelung geschaffen, welche für alle Nutzer leicht verständlich ist (vgl. Abbildung 26). Die Gebührenhöhe in den Sammelanlagen liegt für die erste angefangene Stunde zwischen 1,00 € und 1,50 €, die Tageshöchstsätze liegen zwischen fünf und zehn Euro. Um die erwünschten verkehrslenkenden Effekte zu erzielen, wird im Straßenraum eine Gebührenhöhe von 1,50 € je Stunde empfohlen.
- Die zweite Variante behält die zwei Parkgebührenzonen bei, aber die räumliche Abgrenzung wird verändert. Dabei wird die Parkgebührenzone 1 mit 1,00 € je 30 min wie ein Ring um die Begegnungszone gelegt (vgl. Abbildung 27), da zu erwarten ist, dass gerade hier nach Einführung der Begegnungszone der Parkdruck steigen wird. Außerhalb des Ringes kommt die Gebührenhöhe von 0,50 € je 30 min zur Anwendung. Der Nachteil dieser Lösung ist, dass zwei Gebührenzonen existieren und so ein entsprechender Parksuchverkehr resultieren kann.

Von elementarer Bedeutung für die Akzeptanz der Parkraumkonzeption sind die Nachvollziehbarkeit und Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen. Daher wird die erste Variante empfohlen. Sie ist leicht verständlich und erzielt die gewünschten verkehrslenkenden Effekte.

Dabei sind die Bewirtschaftungszeiten so an die Ladenöffnungszeiten anzupassen, dass Konflikte zwischen Kunden und Bewohnern vermieden werden. Die Bewirtschaftung sollte montags bis freitags auf neun bis 20 Uhr und samstags

²¹ LK Argus GmbH: „Parkgebührengestaltung“, Ergebnisbericht zum Arbeitspaket 8 im Forschungs- und Entwicklungsvorhaben „ParkenBerlin“ der Förderinitiative Mobilität 21 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Förderkennzeichen 650013/2007.

auf neun bis 16 Uhr angepasst werden. Ausgenommen sind die Parkscheinautomaten im Bereich des Stadions, die zur Zeit der Gebührenzone 2 zugeordnet sind. Diese sind separat zu betrachten und bei der Erstellung der Gebührenordnung miteinzubeziehen.

Abbildung 26: Empfehlung zu den Parkgebühren (Variante 1)

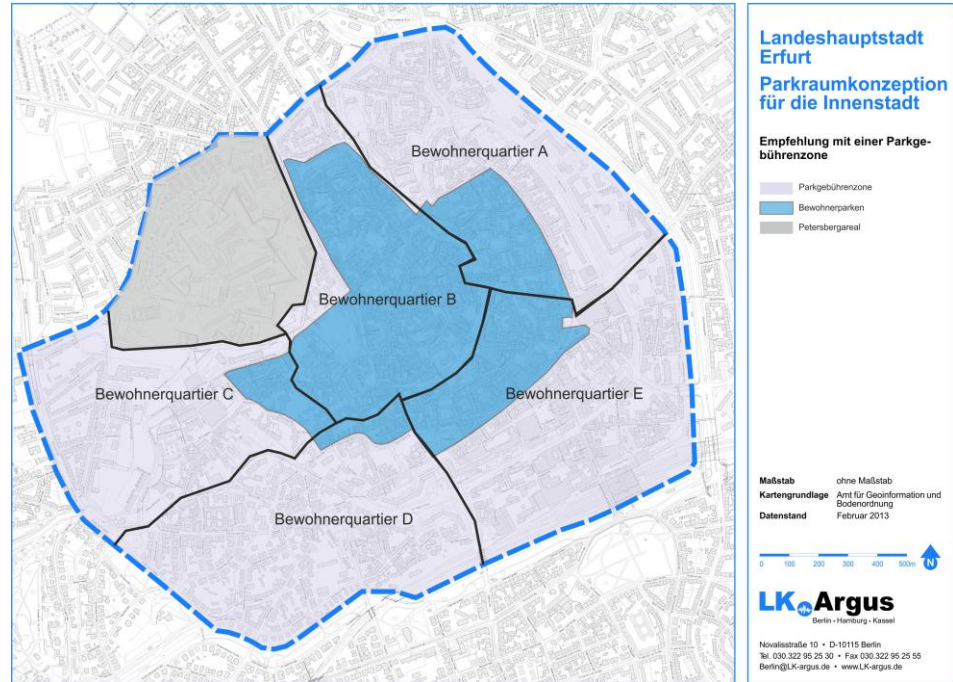
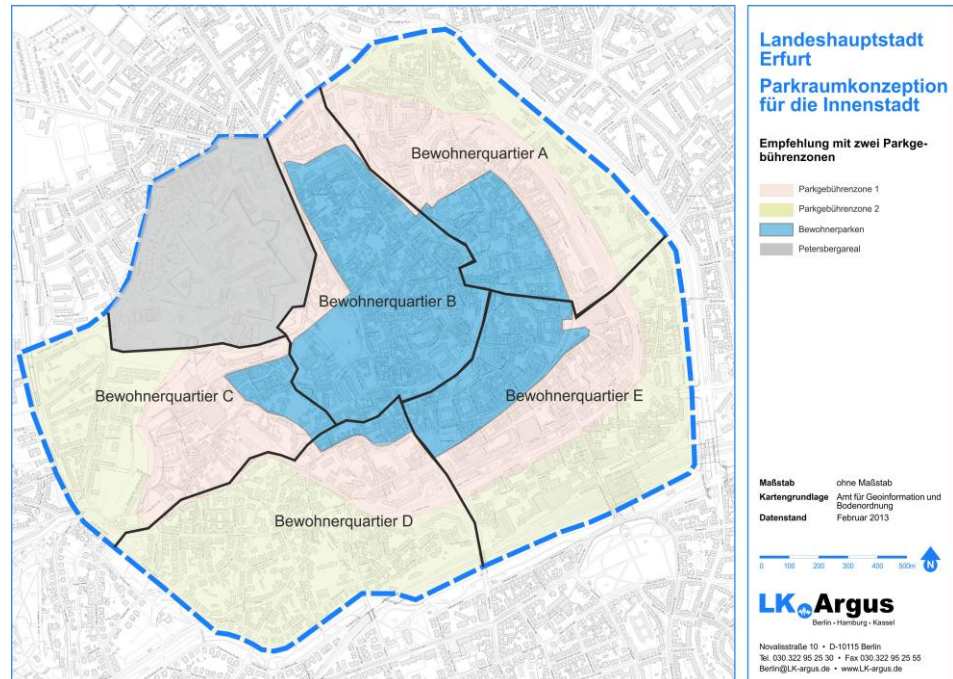


Abbildung 27: Empfehlung zu den Parkgebühren (Variante 2)



3.4 Liefer- und Ladezonen, Parkstände für Schwerbehinderte

Landeshauptstadt
Erfurt
**Parkraumkonzeption
für die Innenstadt**

3.4.1 Liefer- und Ladezonen

Endbericht

16. Dezember 2013

In der Innenstadt von Erfurt sind zwei Bereiche für den Liefer- und Ladeverkehr besonders zu betrachten: Zum einen die geplante Begegnungszone und zum anderen die bereits vorhandene Fußgängerzone.

Für Liefer-, Lade- und Versorgungsfahrzeuge soll eine gute Erreichbarkeit der Zieladressen gewährleistet sein. Der Bereich für Andienungen sollte in einer fußläufigen Entfernung von maximal 50 – 75 m liegen^{22,23}. Ist Liefern und Laden innerhalb der Fußgängerzone nicht möglich, sollte die Entfernung laut dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Erfurt nicht mehr als 150 m betragen. Der Fußweg sollte dann maximal 250 m sein. Eine Entfernung in dieser Größenordnung wird allerdings von Lieferanten in der Regel nicht akzeptiert. Daher wird hier von Entfernungen zwischen 50 und 75 m ausgegangen.

Für das Liefern innerhalb der Fußgängerzone ist bereits heute eine Ausnahmegenehmigung vom Tiefbau- und Verkehrsamt erforderlich. Zeitlich begrenzt ist diese Regelung bisher nicht. In engen Straßen und Abschnitten mit Straßenbahnverkehr, wie z.B. in der Schloßerstraße, werden Ver- und Entsorgungsvorgänge über die Seitenstraßen in gesonderten Liefer- und Ladezonen oder in angrenzenden verkehrsberuhigten Bereichen abgewickelt. Die vorhandenen Liefer- und Ladezonen sind in Abbildung 28 dargestellt. Sie befinden sich vor allem in Bereichen mit erhöhtem Geschäftsbesatz, welche besonders hohen Bedarf an Liefern und Laden haben.

Die Begegnungszone soll gemäß den Vorgaben des VEP als verkehrsberuhigter Bereich mit Fußgängerzone entwickelt werden. Nach StVO § 42 sind im verkehrsberuhigten Bereich Be- und Entladevorgänge gestattet sofern sie den fließenden Verkehr nicht behindern. Dadurch sind hier prinzipiell keine zusätzlichen Liefer- und Ladezonen nötig. Die HAUPTerschließung der Begegnungszone für Ver- und Entsorgungsverkehre erfolgt über den Domplatz, Neuwerkstraße, Bahnhofstraße, Krämpfertor und Krämpferstraße. Weitere Nebeneinfahrten sind in der Meyfarstraße, Trommsdorffstraße und Lachsgasse. Über diese Straßen kann auch die Fußgängerzone erschlossen werden.

²² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05, Köln 2005.

²³ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Industrie- und Handelskammer Berlin, Leitfaden Wirtschaftsverkehr zur Unterstützung des innerstädtischen Straßengüterverkehrs, Abschlussbericht März 2004.

Eine Ausdehnung der Liefer- und Ladezonen ist zum derzeitigen Zeitpunkt, ohne eine zeitliche Beschränkung dieser Vorgänge innerhalb der Fußgängerzone, nicht nötig, da Liefer- und Ladevorgänge im Geschäftsbereich mit einer ausreichenden Qualität abgewickelt werden können. Bemängelt wird allerdings im VEP der Landeshauptstadt Erfurt, dass durch die hohe Anzahl der Liefer- und Ladevorgänge bzw. dem damit verbundenen Kfz-Verkehr nicht nur Qualität und Komfort für den Fußgängerverkehr, sondern auch der Ablauf des Straßenbahnbetriebes beeinträchtigt.^{24,25}

Die Fußgängerzone hat einen hohen Geschäftsbesatz, wodurch viele Ver- und Entsorgungsfahrten entstehen. Die Stadt begrenzt, diese Vorgänge mit dem Stadtratsbeschluss vom 09.10.2013 montags bis freitags auf 6 bis 11 Uhr und 18 bis 20 Uhr sowie samstags auf 6 bis 11 Uhr zu begrenzen, da permanent ein hohes Aufkommen an Fahrzeugen in der Fußgängerzone vorhanden ist. Die Spitze wird zwischen 10 und 11 Uhr erreicht. Mit Einführung von Liefer- und Ladezeiten in der Fußgängerzone sollten in den umliegenden Gebieten dieser Bereiche neue Liefer- und Ladezonen bereitgestellt werden.²⁶ In Betracht kommen folgende Straßenabschnitte²⁷ (vgl. Abbildung 28):

- Allerheiligenstraße,
- Barfüßerstraße,
- Domstraße,
- Fischersand (max. 3,5t),
- Hirschlachufer,
- Junkersand,
- Kaufmännerstraße,
- Kleine Arche
- Meister-Eckehart-Straße,
- Neuwerkstraße,
- Predigerstraße,

²⁴ Niederschrift der Sitzung des Ausschusses für öffentliche Ordnung, Sicherheit und Ortsteile, 12.06.2012.

²⁵ Verkehrsentwicklungsplan Erfurt. Teil: Innenstadt und Wirtschaftsverkehr, Zwischenbilanz 2010

²⁶ Bereits existierende Liefer- und Ladezonen wurden berücksichtigt.

²⁷ Behindertenstellplätze in den entsprechenden Bereichen bleiben bestehen.

- Rathausgasse,²⁸
- Reglermauer,
- Stunzengasse (max. 3,5t),
- Trommsdorffstraße.

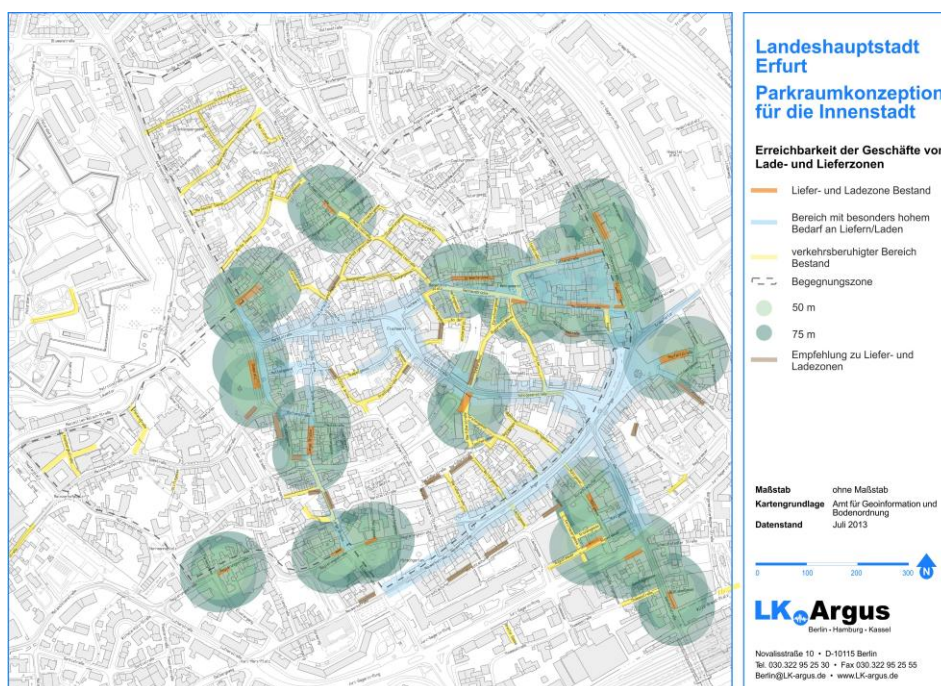
Landeshauptstadt
Erfurt
**Parkraumkonzeption
für die Innenstadt**

Endbericht
16. Dezember 2013

Eine Einrichtung ist jedoch im Einzelfall zu prüfen.

Wichtig für die Einhaltung der zeitlichen Begrenzung für Andienungen ist eine Kontrolle der Liefer- und Ladevorgänge während dieser Zeit. Als problematisch ist jedoch einzustufen, dass diese Vorgänge nur schwer kontrolliert werden können. In engen Straßen sollten Liefer- und Ladevorgänge weiterhin über die Seitenstraßen abgewickelt werden.

Abbildung 28: Erreichbarkeit der Geschäfte



Im Folgenden werden grundsätzliche Hinweise gegeben, was bei der Einrichtung von Lieferzonen berücksichtigt werden sollte. Sie stützen sich auf die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgegeben Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs sowie auf den Leitfaden Wirtschaftsverkehr zur Unterstützung des innerstädtischen Straßengüterverkehrs der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Industrie- und Handelskammer Berlins.

²⁸ Diese sind derzeit nur nutzbar mit Ausnahmegenehmigung, welche Gäste der Stadt erhalten.

Andienungen sind möglich durch Ladeflächen auf der Fahrbahn, neben der Fahrbahn und im Seitenraum. Bei der Wahl ist auf die verträgliche Abwicklung mit allen anderen Verkehrsarten zu achten. Ein Transporter oder kleiner Lkw hat einen Mindestflächenbedarf von 2,30 m Breite und 10 – 12 m Länge. Ein großer Lkw benötigt mindestens eine Breite von 2,80 m und eine Länge von 12 -14 m. Weiterhin sind zusätzliche Flächen von ca. 3 – 5 m² vorzusehen, die das kurzfristige Absetzen der Waren ermöglichen. Die Anordnung der Ladeflächen sollte so erfolgen, dass eine Überquerung der Fahrbahn für den Warentransport nicht nötig ist.¹⁶

Gegenstände neben der Ladezone wie Blumenkübel und Masten sind bei der Planung zu beachten, da diese zu Behinderungen während der Be- und Entladevorgänge führen können. Die Be- und Entladung findet in der Regel am Heck statt. In diesen Bereichen eine gute Zugänglichkeit zu den Gehwegen sicherzustellen.

3.4.2 Parkstände für Schwerbehinderte

Neben Liefer- und Ladevorgängen sollen auch Parkmöglichkeiten für mobilitätseingeschränkte Personen betrachtet werden. Die folgenden Empfehlungen basieren auf rechtlichen Grundlagen der Straßenverkehrsordnung sowie der Verwaltungsvorschrift mit Stand 01.09.2009. Weiterhin wurden die Vorschläge von der Arbeitsgruppe „barrierefreies Erfurt“ berücksichtigt.

„Als schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung sind solche Personen anzusehen, die sich wegen der Schwere ihres Leidens dauernd nur mit fremder Hilfe oder nur mit großer Anstrengung außerhalb ihres Kraftfahrzeuges bewegen können.“ (§ 46 Abs.1 Nr. 11 Rn. 129 VwV StVO).
„Die Berechtigung ist entweder durch den EU-einheitlichen Parkausweis für behinderte Menschen (...) oder durch einen besonderen Parkausweis, den das zuständige Bundesministerium im Verkehrsblatt bekannt gibt, nachzuweisen. Der Ausweis muss gut sichtbar hinter der Windschutzscheibe angebracht sein.“ (§ 46 Abs.1 Nr. 11 Rn. 128 VwV StVO).

Schwerbehinderten Menschen mit außerordentlicher Gehbehinderung kann, sofern in zumutbarer Entfernung keine andere Parkmöglichkeit besteht, nach § 46 Abs.1 Nr. 11 Rn. 119 - 125 VwV StVO gestattet werden:

- an Stellen, an denen das eingeschränkte Haltverbot angeordnet ist (Zeichen 286, 290.1), bis zu drei Stunden zu parken. Antragstellern kann für bestimmte Haltverbotsstrecken eine längere Parkzeit genehmigt werden. Die Ankunftszeit muss sich aus der Einstellung auf einer Parkscheibe (§ 13 Absatz 2 Nummer 2, Bild 318) ergeben,
- im Bereich eines Zonenhaltverbots (Zeichen 290) die zugelassene Parkdauer zu überschreiten,

- an Stellen, die durch Zeichen 314 (Parkplatz) und 315 (Parken auf dem Gehweg) gekennzeichnet sind und für die durch ein Zusatzzeichen eine Begrenzung der Parkzeit angeordnet ist, über die zugelassene Zeit hinaus zu parken,
- in Fußgängerzonen, in denen das Be- oder Entladen für bestimmte Zeiten freigegeben ist, während der Ladezeiten zu parken,
- an Parkuhren und bei Parkscheinautomaten zu parken, ohne Gebühr und zeitliche Begrenzung,
- auf Parkplätzen für Bewohner bis zu drei Stunden zu parken,
- in verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325.1) außerhalb der gekennzeichneten Flächen ohne den durchgehenden Verkehr zu behindern,

zu parken.

Feste Stellplätze mit zeitlich beschränktem Parksonderrecht kommen dort in Betracht, wo Menschen häufig auf derartige Stellplätze angewiesen sind (§ 45 Abs.1-1e Rn. 19 VwV StVO). Dies sind beispielsweise Arztzentren, Behörden oder orthopädische Kliniken. Dies ist je nach Einzelfall zu prüfen.

Stellplätze mit Parksonderrecht kommen dann in Betracht, wenn Parkraum-mangel besteht oder der schwerbehinderte Mensch in zumutbarer Entfernung keine Garage oder einen Abstellplatz außerhalb des öffentlichen Verkehrsraumes hat und ein Parksonderrecht vertretbar ist (§ 45 Abs.1-1e Rn. 23 - 25 VwV StVO). Die Kennzeichnung dieser Parkplätze erfolgt durch die Zeichen 314, 315 mit dem Zusatzzeichen „(Rollstuhlfahrersymbol) mit Parkausweis Nr. ...“ (§ 45 Abs.1-1e Rn. 28 VwV StVO). Auch dies ist im Einzelfall zu prüfen.

Allgemein wird die Situation für schwerbehinderte Menschen in der Erfurter Innenstadt als ausreichend angesehen. Insgesamt existieren mit Stand zum November 2012 im gesamten Untersuchungsgebiet 83 Abstellstände für schwerbehinderte Menschen im öffentlichen Straßenraum. Nach Umsetzung der kurzfristigen Maßnahmen werden es 85 Abstellstände sein. Diese sind aufgrund des punktuell unterschiedlichen Bedarfs ungleichmäßig verteilt. Die unterbreiteten Vorschläge, wo weitere Stellplätze für Schwerbehinderte aus Sicht des „barrierefreien Erfurts“ wünschenswert sind, liegen innerhalb der Begegnungszone (Michaelisstraße, Gotthardstraße, Kürschnergasse / Junkersand, Rathausbrücke, Turniergasse und Augustinerstraße). Da diese als verkehrsberuhigter Bereich ausgelegt wird, ergeben sich hier zahlreiche Abstellmöglichkeiten. Auch außerhalb der Begegnungszone existieren durch die Sonderrechte genügend Alternativen. Ergänzungen sind im Einzelfall zu prüfen.

3.5 Prognose der Parkraumnachfrage und der Parkraumbelegung

Die Prognose der verkehrlichen Auswirkung der Parkraumbewirtschaftung basiert auf den Erhebungen im Untersuchungsgebiet und auf Erfahrungswerten aus Erfurt und anderen Städten.

Die Prognose erfolgt für die vorgeschlagene Neuordnung der Bewohnerparkquartiere (vgl. Kapitel 3.2, S. 32 ff.). Als Grundlage dient das erhobene Parkraumangebot unter Berücksichtigung der auch ohne die Umsetzung dieser Konzeption zu erwartenden kurzfristigen Änderungen im öffentlich zugänglichen Parkraumangebot (vgl. Kapitel 2.5, S. 18 ff). Die vorliegenden Ergebnisse der Teilerhebungen zur Parkraumnachfrage wurden auf das Gesamtangebot hochgerechnet. Berücksichtigt wurden auch Falschparker. Es ist zu beachten, dass sich durch die Hochrechnung der Ergebnisse der Teilerhebung jedoch Ungenauigkeiten in der Nachfrageabschätzung ergeben. Die Berechnung erfolgte getrennt für den Straßenraum und die öffentlich zugänglichen Sammelanlagen, wobei die Nachfrage anhand der erfassten Bewohnerparkausweise zusätzlich in Bewohner und gebietsfremde Parker (Nichtbewohner) unterschieden wurde. Die entsprechenden Daten sind in Tabelle 9 zusammengefasst.

Tabelle 9: Grundlagendaten für die Prognose der Parkraumnachfrage werktags 11 Uhr^{29,30,31,32}

Landeshauptstadt
Erfurt
**Parkraumkonzeption
für die Innenstadt**
Endbericht
16. Dezember 2013

Gebiet	Begegnungszone					
	Angebot	Straßenraum		Angebot	Sammelanlagen	
		Nachfrage Bewohner	Nachfrage Nichtbewohner		Nachfrage Bewohner	Nachfrage Nichtbewohner
A	100	40	110	0	0	0
B	344	200	210	68	30	40
C	49	40	30	0	0	0
D	27	10	10	0	0	0
E	108	60	80	0	0	0
Summe	628	350	440	68	30	40

Gebiet	Mischparkbereich					
	Angebot	Straßenraum		Angebot	Sammelanlagen	
		Nachfrage Bewohner	Nachfrage Nichtbewohner		Nachfrage Bewohner	Nachfrage Nichtbewohner
A	1.220	320	750	845	90	660
B	200	80	70	350	0	190
C	564	310	220	396	30	200
D	1.100	410	640	340	80	120
E	636	270	310	2.698	100	2.000
Summe	3.720	1.390	1.990	4.629	300	3.170

Anmerkung: Die Nachfrage wurde gerundet.

Mit der Parkraumbewirtschaftung wird angestrebt, die Parkchancen insbesondere der Bewohner zu erhöhen und den knappen Parkraum möglichst vielen Nutzergruppen zur Verfügung zu stellen. In diesem Abschnitt wird dargestellt, inwieweit die oben beschriebenen Empfehlungen geeignet sind, um diese Ziele zu erreichen. Zu diesem Zweck wird die voraussichtliche Parkraumnachfrage auf Grundlage vorliegender Erfahrungen prognostiziert.

Vorliegende Erfahrungen

In der Vergangenheit wurden beispielsweise in den Städten Berlin, Erfurt, Gelsenkirchen, Hamburg, Köln, Tübingen und Wien verschiedene Wirkungsanalysen zur Parkraumbewirtschaftung durchgeführt. Die folgenden Erfahrungen

²⁹ Die Einteilung der Gebiete ist in Abbildung 23, S. 32 dargestellt.

³⁰ Da das Gebiet Petersberg einen Sonderstatus hat und die nördlichen Bereiche des Untersuchungsgebietes starke Wechselbeziehung mit den Bereichen nördlichen Grenzen aufweisen, wurden 245 Abstellstände im Straßenraum und 207 Stellplätze auf Sammelanlagen sowie die dazu gehörige Nachfrage hier nicht berücksichtigt. Die Abgrenzung des Gebietes Petersberg hier unterscheidet sich zu der Abgrenzung im Rahmen der Bestandsanalyse.

³¹ Die 50 Stellplätze für Dauerparker im Parkhaus Theater wurden berücksichtigt, da eine Trennung der dort parkenden Fahrzeuge zum Zeitpunkt der Erhebung nicht möglich war. Bei der Prognose mussten sie daher mitberücksichtigt werden.

³² Abstellstände mit Nutzerbeschränkung wurden berücksichtigt.

gen basieren jedoch auf der Neueinführung der Parkraumbewirtschaftung. Erkenntnisse zur Umwandlung bestehender Bewohnerquartiere oder zur Einführung einer Begegnungszone, wie sie in Erfurt geplant ist, liegen nicht vor.

- Im Mai 2011 wurde Bereich der Rudolfstraße in Erfurt eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt. Auf den rund 500 Abstellständen im Straßenraum konnte durch die Einführung der Parkraumbewirtschaftung der Parkdruck nachts um rund 10 % gesenkt werden. Im Tagesverlauf waren deutlich höhere Entlastungen von bis zu 30 % zu beobachten. Weiterhin sank der Anteil der auswärtigen Fahrzeuge im Tagesverlauf um 5 % bis 10 %. Der Anteil der Schwarzparker sank von 10 % auf einen „marginalen Anteil“.³³
- Die Untersuchung der Berliner Pilotprojekte zur Parkraumbewirtschaftung aus dem Jahr 1996 stellte fest, dass die Belegung der Abstellstände von 95 % vor der Bewirtschaftung auf rund 60 bis 80 % mit Bewirtschaftung abnahm.³⁴ Der Anteil der Fahrzeuge mit Parkschein an allen Parkenden lag nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung zwischen 7 % und 30 %. Der rechnerische Anteil der Abstellstände, auf denen mit Parkschein geparkt wurde, lag demnach zwischen 4 % und 24 %.
- Nach Auskunft des Bezirksamts Mitte von Berlin lag der abstellstandbezogene Parkscheinanteil in den dort bewirtschafteten Parkzonen im Jahr 2003 bei 8 % im Jahresdurchschnitt.
- Eine Nachuntersuchung der Parkzonen im Bezirk Mitte im Jahr 2005 stellte in den bewirtschafteten Gebieten mit insgesamt 20.100 gebührenpflichtigen Abstellständen eine mittlere Belegung von 72 % fest. Die Belegungen am Vormittag lagen je nach Parkzone zwischen 40 % und 95 %.³⁵ Der abstellstandbezogene Parkscheinanteil lag tagsüber zwischen 4 % und 24 %.
- Die im September 2008 durchgeführte Wirkungsanalyse zu den neuen Parkzonen 34, 35 und 38 im Bezirk Mitte von Berlin mit rund 7.000 gebührenpflichtigen Abstellständen ergab infolge der eingerichteten Parkraumbewirtschaftung Rückgänge der mittleren werktäglichen Parkraumbelegung im öffentlichen Straßenraum von tagsüber durchschnittlich 115 % auf 80 %.³⁶ Der Anteil der mit gültigem Parkschein parkenden Fahrzeuge lag werktags um 11 Uhr bei 13 %. Bezogen auf die Zahl der Abstellstände ist dies ein

³³ Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung / Bereich Verkehrsplanung (Bearb.): Endbericht Parkraumuntersuchung Rudolfstraße, November 2011

³⁴ Diese Daten beruhen jedoch auf einer geringen Stichprobe.

³⁵ Bezirk Mitte von Berlin / Janßen, Volpert u.a. (PGN, Bearb.): Bestandsaufnahme und Nachheruntersuchung zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte. Die Nachuntersuchung liefert wegen der lückenhaften Datendokumentation des Vorgängergutachtens keinen quantitativen Vorher-Nachher-Vergleich der Nutzergruppen.

³⁶ Bezirk Mitte von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.): Wirkungsanalyse zur Parkraumbewirtschaftung in den Parkzonen 34, 35 und 38 in Berlin-Mitte, September 2008.

Parkscheinanteil von rund 10 %. In der Rosenthaler Vorstadt (Parkzone 38) sank auch die nächtliche Belegung außerhalb der Bewirtschaftungszeiten von 110 % auf rund 100 %.

- Erhebungen im Frühjahr 2008 zeigten in den Parkzonen 1, 2 und 15 in Berlin-Mitte (6.560 gebührenpflichtige Abstellstände) mittlere Belegungen von 76 % und in den Parkzonen 1 und 2 einen abstellstandbezogenen Parkscheinanteil von rund 7 %.³⁷ In der Parkzone 21 am Potsdamer Platz mit 1.240 bewirtschafteten Abstellständen sank die mittlere Belegung von 80 % bis über 100 % vor der Einführung der Parkraumbewirtschaftung auf durchschnittlich 51 % danach.
- Die am 1. Oktober 2010 eingeführte Parkraumbewirtschaftung in Berlin Prenzlauer Berg hat an den rund 13.600 Parkständen (vor Einführung der Bewirtschaftung) bzw. 12.400 Parkständen (nachher) im öffentlichen Straßenraum der neuen Parkzonen 41-43 zu einer deutlichen Abnahme des Parkdrucks geführt. Die Anzahl der parkenden Fahrzeuge ist im Straßenraum während der Bewirtschaftungszeit je nach Tageszeit und Wochentag um 2.350 bis 3.050 gesunken. Dies entspricht Rückgängen von 16 % bis 21 %. Der mittlere Belegungsgrad sank wegen der geringeren Parkraumkapazität in geringerem Maß um rund 10 % bis 15 % von tagsüber 103 % auf 91 %, am samstäglichen Abend von 105 % auf 91 %. Der Parkscheinanteil lag im Jahr 2011 (Januar bis Oktober) im Tagesdurchschnitt bei 5 %.³⁸
- Auch aus anderen deutschen Städten liegen Untersuchungen zu bewirtschafteten Gebieten vor. In einer Hamburger Untersuchung zur Einführung des kostenlosen Kurzparkens wurde das Parkverhalten an vier Standorten mit insgesamt rund 400 gebührenpflichtigen Abstellständen untersucht (Burchardplatz, Altstädter Straße, Fuhlsbüttler Straße, Osterstraße).³⁹ Zu den Spitzenzeiten herrschte in allen Bereichen sehr hoher Parkdruck mit Belegungen über 100 %. Bezogen auf alle parkenden Fahrzeuge wurde ein durchschnittlicher Parkscheinanteil von 17 % ermittelt; je nach Straßenabschnitt schwankte dieser Wert zwischen 6 % und 36 %. Der Anteil der Parkscheine je Parkstand wird nicht angegeben. Bemängelt wird ein hoher Schwarzparkeranteil (Überziehen der Parkdauer, parken ohne Parkschein, unzulässig parkend) infolge unzureichender Überwachung. Angaben zu

³⁷ LK Argus GmbH (Bearb.): „Parkgebührengestaltung“, ein Arbeitspaket im Forschungs- und Entwicklungsvorhaben „ParkenBerlin“, unterstützt und gefördert mit Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Rahmen der Förderinitiative Mobilität 21, Berlin Juli 2008.

³⁸ Eigene Berechnung nach Angaben des Bezirksamts Pankow von Berlin vom 18.11.2011 im Rahmen der Machbarkeitsstudie und Wirkungsanalyse zur Parkraumbewirtschaftung Prenzlauer Berg.

³⁹ Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt / Masuch+Olbrisch (Bearb.): Parkraumauslastung / Parkverhalten Hamburg, Dezember 2005.

Verhaltensänderungen anlässlich der Bewirtschaftung sind aufgrund von fehlenden Daten zum Zustand vor Einführung der Bewirtschaftung nicht möglich.

Die Einführung der Parkraumbewirtschaftung bewirkt infolge des gesunkenen Parkdrucks häufig auch eine Reduzierung des Parksuchverkehrs:

- Eine Vergleichsuntersuchung der TU Berlin in neun Wohnstraßen der Spandauer Vorstadt in Berlin ergab einen mittleren Rückgang des fließenden Kfz-Verkehrs um 31 %.⁴⁰ Dieser Rückgang wurde auf die Einführung der Parkraumbewirtschaftung zurückgeführt, da andere Einflüsse laut Studie durch die Erhebungsmethode weitestgehend ausgeschlossen werden konnten.
- Die Verkehrsbelastung im untergeordneten Straßennetz der Stadt Wien ging nach Einführung der Bewirtschaftung deutlich zurück. Die durchschnittliche Parkplatzsuchzeit verringerte sich in den Bezirken 6 bis 9 nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung von 9 Minuten auf 3 Minuten. Im 1. Bezirk ging die vom Parkplatzsuchverkehr verursachte Kilometerleistung um rund zwei Drittel zurück.⁴¹
- In Gelsenkirchen, Köln und Tübingen sank die mittlere Parksuchweglänge von rund 75 m bis 280 m ohne Bewirtschaftung mit der Einführung der Parkraumbewirtschaftung auf einheitlich rund 30 m je Parkvorgang.⁴²

Prognose der verkehrlichen Auswirkungen in Erfurt

Die Prognose der Parkraumnachfrage in Erfurt geht grundsätzlich davon aus, dass die Einhaltung der Regelungen konsequent überwacht wird. Aufgrund der vorliegenden Erfahrungen werden folgende Annahmen getroffen:

- Die heute im Bereich der geplanten Begegnungszone abgestellten gebietsfremden Fahrzeuge weichen in den angrenzenden Straßenraum bzw. die angrenzenden Sammelanlagen des jeweiligen Bewohnerparkquartiers außerhalb der Begegnungszone aus.
- Die damit innerhalb der Begegnungszone frei werdenden Kapazitäten werden zum Teil durch Bewohner desselben Quartiers genutzt, die heute

⁴⁰ Technische Universität Berlin / Genow, Kaden, Börner, Dannenberg: Verkehrs- und Straßengestaltungsstudie Spandauer Vorstadt, Berlin 2002.

⁴¹ Parkraummanagement und Parkraumbewirtschaftung, Berichte des Rechnungshofes Wien 2006/3, 11/2006, S. 42.

⁴² Huber-Erler: Parkraum als Steuerungsinstrument. In: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, 56. Ergänzungslieferung 04/2010.

ihr Fahrzeug in einem Umkreis von etwa 100 m außerhalb der geplanten Begegnungszone parken.

- Durch die Bewirtschaftung und die konsequente Überwachung sinkt der Anteil der gebietsfremden Langparker in den aktuell nicht bewirtschafteten Bereichen um 50 %. Da für den überwiegenden Teil des Untersuchungsgebietes keine Daten zur Verteilung der gebietsfremden Parker auf Kurz- und Langparker vorliegen, wird aus der Erfahrung heraus angenommen, dass
 - der Anteil der Langparker an den gebietsfremden Parkern in Bereichen ohne bisherige Bewirtschaftung bei etwa 2/3 liegt,
 - der Anteil der Langparker an den gebietsfremden Parkern in Bereichen mit bisheriger Bewirtschaftung bei etwa 50 % liegt.

Der Unterschied begründet sich aus der Annahme, dass die vorhandene Bewirtschaftung auch ohne konsequente Überwachung bereits eine gewisse verkehrslenkende Wirkung erreicht hat.

- Aufgrund der aktuellen Bewirtschaftungsregelungen, werden für die einzelnen Quartiere folgende Abnahmen der gebietsfremden Parker unterstellt:
 - Bewohnerparkquartier A: 30 %,
 - Bewohnerparkquartier B: 25 %,
 - Bewohnerparkquartier C: 35 %,
 - Bewohnerparkquartier D: 35 %,
 - Bewohnerparkquartier E: 25 %.

Die Ergebnisse der Prognose werden in Tabelle 10 zusammengefasst.

Landeshauptstadt
Erfurt
**Parkraumkonzeption
für die Innenstadt**

Endbericht
16. Dezember 2013

Tabelle 10: Prognose der Parkraumnachfrage werktags 11 Uhr^{43,44}

Gebiet	Begegnungszone					
	Straßenraum			Sammelanlagen		
	Angebot	Nachfrage	Belegungsgrad	Angebot	Nachfrage	Belegungsgrad
A	100	100	100 %	0	0	0 %
B	344	260	75 %	68	30	45 %
C	49	50	100 %	0	0	0 %
D	27	20	75 %	0	0	0 %
E	108	100	95 %	0	0	0 %
Summe	628	530	85 %	68	30	45 %
Gebiet	Mischparkbereich					
	Straßenraum			Sammelanlagen		
	Angebot	Nachfrage	Belegungsgrad	Angebot	Nachfrage	Belegungsgrad
A	1.220	860	70 %	845	750	90 %
B	200	200	100 %	350	260	75 %
C	564	460	80 %	396	230	60 %
D	1.100	820	75 %	340	200	60 %
E	636	520	80 %	2.698	2.100	80 %
Summe	3.720	2.860	75 %	4.629	3.540	75 %

Anmerkung: Nachfrage und Belegungsgrad wurden gerundet.

Mit Einführung der Begegnungszone sollen die dort vorhandenen öffentlich zugänglichen Abstellstände nur noch Bewohnern, mobilitätseingeschränkten Personen und für Liefer- und Ladevorgänge zur Verfügung stehen. Dadurch werden 300 Parkstände, die heute Bewohnern und allen anderen Nutzern zur Verfügung stehen, künftig nur noch von Bewohnern genutzt werden können.⁴⁵ Es ist davon auszugehen, dass die heute dort parkenden gebietsfremden Nutzer künftig ihr Fahrzeug in den umliegenden Bereichen abstellen werden. Weiterhin ist anzunehmen, dass ein Teil der Bewohner, die jetzt außerhalb der Begegnungszone parken, ihr Fahrzeug künftig innerhalb der Zone abstellen werden. Die Ergebnisse zeigen, dass unter den getroffenen Annahmen für die Einführung der Begegnungszone kein Neubau weiterer Parkhäuser notwendig ist. Eine Ausweisung von Liefer- und Ladezonen (vgl. Kapitel 3.4.1, S. 39ff.) hat keine relevanten Auswirkungen auf die Ergebnisse der Prognose.

3.6 Weitere Hinweise auf mögliche Maßnahmen

Im Folgenden werden weitere Handlungsmöglichkeiten zum Parkraummanagement erläutert und diskutiert.

⁴³ Abstellstände mit Nutzerbeschränkung und Haltverbote wurden berücksichtigt.

⁴⁴ Stellplätze und Nachfrage auf und um den Petersberg werden nicht berücksichtigt.

⁴⁵ Berücksichtigt wurden Abstellstände mit den folgenden Regelungen: Ohne Einschränkung, Parkdauerbegrenzung, Gebühren mit Parkdauerbegrenzung, Mischparken mit und ohne Parkdauerbegrenzung.

3.6.1 Stellplatzbeschränkungssatzung

Nach § 49 der thüringischen Bauordnung sind bei der Errichtung von Anlagen, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr mittels Kraftfahrzeug zu erwarten ist, geeignete Stellplätze oder Garagen herzustellen. Die Herstellung von Stellplätzen und Garagen kann nach § 83 der thüringischen Bauordnung durch die örtliche Bauvorschrift oder durch eine städtebauliche Satzung ausgeschlossen oder beschränkt werden. Der Kommune steht somit ein bedeutendes Instrument zur Steuerung des Angebotes im ruhenden Verkehr zur Verfügung.

Da die Steuerung des Parkraumes auf diese Art eine wesentliche Stellschraube zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens ist, wurde vereinbart dieses Instrument in einer gesonderten Untersuchung genauer zu analysieren.

3.6.2 Quartiersgaragen

Quartiersgaragen bieten sowohl die Möglichkeit, Bereiche mit hohem Parkdruck zu entlasten als auch städtebaulich wertvolle Bereiche vom ruhenden Verkehr freizuhalten. Die frei werdenden Flächen können „*anwohnerfreundlich mit Bäumen, Grünanlagen und Spielbereichen gestaltet werden.*“⁴⁶

Prinzipiell sollen die Abstellstände in Quartiersgaragen vor allem von Anwohnern angemietet werden können. In Frankfurt – Nordend sollen dafür beispielsweise 60 bis 80 Euro pro Monat entrichtet werden. In Düsseldorf kostet ein Stellplatz in einer Quartiersgarage je nach Stadtteil, Standort und Ausstattung zwischen 30 und 93 Euro pro Monat. Dennoch sind diese Garagen in Bereichen mit hohem Leidensdruck nachgefragt.

Durch die überwiegende Nutzung der Quartiersgaragen durch Bewohner ist anzunehmen, dass Verkehrsbelastungen in den Zufahrten in der Regel nur während der Stoßzeiten entstehen. In jedem Fall sollte auf eine umfeldverträgliche Abwicklung geachtet werden. Die Vermietung von Stellplätzen in solchen Garagen an Gewerbetreibende sollte ein Sonderfall sein, um die Belastung durch Lärm- und Luftschadstoffemissionen so gering wie möglich zu halten.

Ein Nachteil von Quartiersgaragen ist, dass ihr Bau abhängig von der Anzahl der Stellplätze zusätzliche finanzielle Mittel benötigt. In Frankfurt – Nordend fielen für den Bau eines Stellplatzes in einer Tiefgarage rund 30.000 Euro an. Dabei ist zu berücksichtigen, dass durch das dortige natürliche Gefälle keine langen Rampen nötig waren, die zusätzlich Geld kosten. Eine automatische Stapelgarage als Quartiersgarage hätte dort 43.000 Euro je Stellplatz gekostet.

⁴⁶ Baulinks 02.2006: *München baut automatische Quartiersgarage unter Straße.*

Landeshauptstadt
Erfurt

**Parkraumkonzeption
für die Innenstadt**

Endbericht
16. Dezember 2013

In München entstanden für den Bau von 284 Stellplätzen Kosten in Höhe von 11.35 Millionen Euro.⁴⁷

Neben den Baukosten müssen auch Instandhaltungskosten berücksichtigt werden. Gerade bei stapelbaren Systemen liegen diese höher als bei herkömmlichen Bauweisen.

Die Landeshauptstadt Erfurt hat die Untersuchung einer Stellplatzbeschränkungssatzung in Auftrag gegeben, welche den Bau von Parkierungsanlagen neu rechtsgültig festlegen soll. Aufgrund dessen ist die Errichtung der Quartiersgaragen nach Fertigstellung der Satzung zu prüfen.

Grundsätzlich kommen Quartiersgaragen in Gebieten in Betracht, die nachts⁴⁸ einen hohen Parkdruck im Straßenraum aufweisen und keine bzw. nur geringe Kapazitäten in Sammelanlagen bereitstellen.

Weiterhin sind die zukünftigen Entwicklungen im Straßenraum und die Belegungsgrade umliegender Gebiete sowie die Angebote der Parkhäuser zu berücksichtigen.

In Gebieten mit hohem Parkdruck im Straßenraum, aber freien Kapazitäten in öffentlich zugänglichen Sammelanlagen ist zunächst anzustreben, die Fahrzeuge in die bereits bestehenden Sammelanlagen zu verlagern.

Tabelle 11 zeigt die Ergebnisse eines ersten Screenings anhand der o. g. Kriterien, in welchen Gebieten die Errichtung von Quartiersgaragen vorrangig geprüft werden sollte.

⁴⁷ Die Kosten für Baukörper hatten dabei einen Anteil von 45 %, für das Parksysteem entfielen 30 % und für sonstige Ausgaben 25 % der Kosten.

⁴⁸ Es ist davon auszugehen, dass der Großteil der parkenden Fahrzeuge nachts Bewohner sind.

Tabelle 11: Screening zum Standort von Quartiersgaragen

Gebiet	Parkdruck im Straßenraum (Bestand)	Öffentliche Sammelanlagen vorhanden?	Parkhäuser vorhanden?	Weitere Prüfung?
Waldenstraße	120 %	nein	nein	ja
Bonifaciusstraße	116 %	nein	ja (Nachtarif ⁴⁹)	ja
Andreasviertel	115 %	nein	ja (Nachtarif ⁵⁰)	ja
Rudolfstraße	100 %	ja (Parkdruck sehr gering)	nein	nein
Brühl	96 %	nein	ja ⁵¹	nein
Wenigemarkt	95 %	ja (Parkdruck gering)	nein	nein
Huttenplatz	90 %	ja (Parkdruck mittel)	ja ⁵²	ja

Landeshauptstadt
Erfurt
Parkraumkonzeption
für die Innenstadt

Endbericht
16. Dezember 2013

Im Gebiet Waldenstraße ist der Parkdruck sehr hoch. Zudem existieren keine öffentlichen Sammelanlagen oder Parkhäuser, auf bzw. in die Fahrzeuge nachts verlagert werden könnten. Längerfristig entfallen weitere 24 private Abstellstände. Unter der Annahme, dass die dort parkenden Fahrzeuge im Straßenraum abgestellt werden, wird der Parkdruck weiter steigen. Aufgrund dessen sollte der Bau einer Quartiersgarage geprüft werden.

Der Parkdruck in den Gebieten Bonifaciusstraße und Andreasviertel ist im Straßenraum sehr hoch. Vor allem im Gebiet Andreasviertel werden langfristig bestehende private Kapazitäten entfallen, sodass der Parkdruck auch hier unter der Annahme, dass diese heute auch von Anwohnern genutzt und zukünftig zum Teil im Straßenraum abgestellt werden, weiter steigen wird. In beiden Gebieten existieren keine öffentlichen Sammelanlagen. Die Parkhäuser verfügen über Nachtarife. Allerdings bestehen hier nur noch wenige freie Kapazitäten und die Stellplätze können nur nachts genutzt werden. Sowohl im Gebiet Bonifaciusstraße als auch im Gebiet Andreasviertel sind Quartiergaragen zu prüfen.

Im Gebiet Rudolfstraße ist zwar der Parkdruck im Straßenraum hoch, aber auf den öffentlich zugänglichen Sammelanlagen bestehen noch ausreichend freie Kapazitäten. Dieser ist jedoch zum Erfurter Altstadtfrühling im März bzw. April

⁴⁹ Sparkassenfinanzzentrum: sogenannte Mondscheinparkplätze von Montag – Freitag von 17:00 bis 09:00, am Wochenende und Feiertags von 00:00 bis 24:00 für 36,89 € / Monat.

⁵⁰ Domplatz: Zwei Euro je Nacht.

⁵¹ Theater.

⁵² Thüringenhaus.

Landeshauptstadt

Erfurt

**Parkraumkonzeption
für die Innenstadt**

Endbericht

16. Dezember 2013

für zwei Wochen, für das Oktoberfest im September / Oktober zweieinhalb Wochen und für den Erfurter Weihnachtsmarkt vier Wochen gesperrt. Die dort parkenden Fahrzeuge müssen in den Straßenraum ausweichen, wodurch der Parkdruck steigen wird. Mit der Verstärkung der Kontrollen ist allerdings zu erwarten, dass dieser insgesamt abnehmen wird. Auch wenn der Parkdruck im Straßenraum zu diesen Zeiten hoch sein wird, ist der Nutzen der Quartiergarage im Vergleich zu den Kosten nicht verhältnismäßig. Zu den Zeiten zu denen der Parkplatz gesperrt ist, können die Fahrzeuge auch im Straßenraum im naheliegenden Gebiet Bonemilchstraße, in dem der Parkdruck nachts gering ist, abgestellt werden.

Im Straßenraum im Gebiet Brühl sind nur wenige freie Parkkapazitäten vorhanden. Derzeit existiert eine öffentliche Sammelanlage mit 19 Stellplätzen. Diese wird mit Einführung der Begegnungszone entfallen, sodass in dem Gebiet dann keine öffentlichen Sammelanlagen existieren. Das Parkhaus Theater ist nachts nicht geöffnet. Da im naheliegenden Gebiet Bonemilchstraße der Parkdruck gering ist und durch die einzuführende Parkraumbewirtschaftung weiter sinken wird, können Fahrzeuge auch dort geparkt werden. Die circa 350 wegfallenden privaten Stellplätze werden zum Großteil von Angestellten genutzt. Mit Einführung der Parkraumbewirtschaftung ist anzunehmen, dass zukünftig ein großer Teil davon auf andere Verkehrsmittel umsteigen bzw. sein Fahrzeug außerhalb der Innenstadt abstellen wird.

Das Gebiet Wenigemarkt weist derzeit einen hohen Parkdruck auf. Mit Einführung der Begegnungszone dürfen hier nur noch Bewohner und mobilitätseingeschränkte Personen parken oder Liefer- und Ladevorgänge stattfinden. Es wird angenommen, dass der Parkdruck dadurch sinken wird. Zudem bestehen ausreichend freie Kapazitäten auf der öffentlichen Sammelanlage an der Rathausgasse.

Sowohl im Straßenraum als auch auf Sammelanlagen bestehen im Gebiet Huttenplatz noch freie Kapazitäten. Längerfristig werden jedoch durch den Neubau eines Parkhauses öffentliche Stellplätze im Straßenraum und auf Sammelanlagen entfallen, die heute den Bewohnern zur Verfügung stehen. Das geplante Parkhaus könnte hier auch die Funktion einer Quartiersgarage durch die Zurverfügungstellung ausreichender vermieteter Stellplätze erfüllen.

3.6.3 Instrumente zur Reduzierung der Parkraumnachfrage

Neben den bereits erläuterten Instrumenten und der Parkraumbewirtschaftung bestehen weitere kommunale Handlungsmöglichkeiten zur Steuerung und Beeinflussung der Parkraumnachfrage. Dies sind insbesondere die Förderung des Umweltverbundes sowie Car- und Bikesharing-Angebote.

Förderung des Umweltverbundes

Die Förderung des Umweltverbundes kann die Parkraumnachfrage durch Vermeidung von Kfz-Fahrten langfristig und nachhaltig reduzieren. Neben der Schaffung durchgehender, attraktiver und sicherer Radverkehrsanlagen sowie der Sicherstellung der Freizügigkeit, Barrierefreiheit und Querungssicherheit für den Fußgängerverkehr hat die Förderung des öffentlichen Verkehrs einen hohen Stellenwert.

Landeshauptstadt
Erfurt
**Parkraumkonzeption
für die Innenstadt**

Endbericht
16. Dezember 2013

Förderung des öffentlichen Verkehrs

Handlungsmöglichkeiten zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs bestehen mit folgenden Maßnahmen.

Verknüpfung der Verkehrsarten untereinander

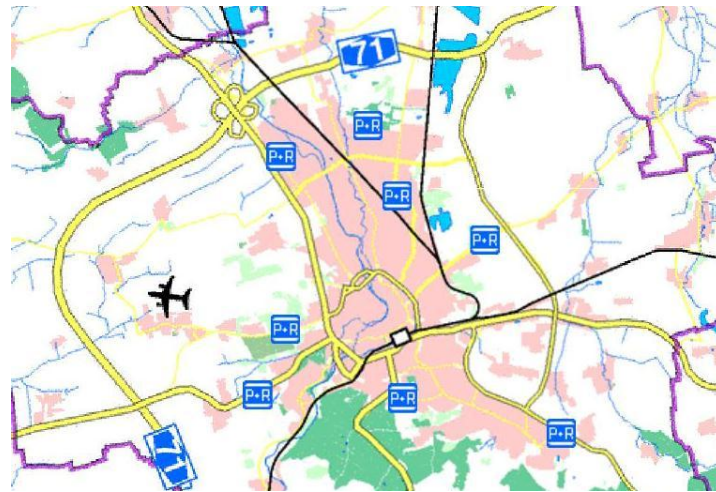
Die Verknüpfung der Verkehrsmittel untereinander ist vor allem für zentrumsferne Gebiete mit geringeren ÖV-Erschließungsqualitäten von Bedeutung, um den Einzugsbereich des öffentlichen Verkehrs zu erweitern. In Frage kommen neben Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen auch Carsharing- und Bikesharing-Angebote.

Die Stadt Erfurt verfügt derzeit über neun Park-and-Ride-Anlagen mit 1.487 Stellplätzen (vgl. Abbildung 29).⁵³ Mögliche Auswirkungen der Konzeption auf diese Anlagen wurden in Kapitel 3.2.1 (S. 33ff.) erläutert.

Mit Radabstellanlagen an Haltestellen und der Verknüpfung mit Angeboten wie Bikesharing oder Carsharing können neue Nutzergruppen für den öffentlichen Verkehr erschlossen werden. Erfurt hat dafür u. a. mit dem Radhaus am Hauptbahnhof bereits ein gutes Beispiel geschaffen.

⁵³ Quelle: Stadt Erfurt.

Abbildung 29: Übersicht der P+R-Anlagen in Erfurt



Quelle: stadtplan.erfurt.de

Ausbauformen und Ausbauqualität der Haltestellen

Mit dem Neu- und Ausbau vorhandener Haltestellen auf einen zeitgemäßen Standard sind Attraktivitätssteigerungen für den ÖPNV verbunden. Besonders vorteilhaft sind, neben einem niederflurgerechten Umbau von Haltestellen, Haltestellenkaps. Haltestellenkaps ermöglichen u.a. eine Beschleunigung des ÖPNV, ein gerades und präzises Anfahren an den Bord, sie erleichtern das Freihalten des Haltestellenbereiches von parkenden Fahrzeugen und vergrößern im Vergleich zu Busbuchten die Wartefläche für die Fahrgäste und schaffen Platz im Seitenraum für das Aufstellen von Wetterschutzeinrichtungen, Fahrkartenautomaten etc. Niederflurgerechte Haltestellen können eine Reduktion der Haltestellenaufenthaltszeit bewirken. Ferner kann allen Fahrgastgruppen und somit auch mobilitätseingeschränkten Personen, ein barrierefreier Zugang zum ÖPNV ermöglicht werden.

Bevorrechtigung des ÖPNVs

Die im Nahverkehrsplan der Stadt Erfurt als Ziel benannte Bevorrechtigung des ÖPNVs trägt dazu bei, die Gesamtreisezeit zu reduzieren und somit den ÖPNV konkurrenzfähiger werden zu lassen. Die grundlegende Struktur für solche Maßnahmen ist in Erfurt vorhanden, jedoch verfügen die Fahrzeuge der auswärtigen Busunternehmen, die in Erfurt Linienverkehr betreiben, noch nicht oder nur teilweise über rechnergestützte Betriebsleitsysteme.

Insgesamt sollten die Ziele des Erfurter Nahverkehrsplans weiter verfolgt und die nötigen Maßnahmen umgesetzt werden.

Förderung des Rad- und Fußverkehrs

Die Förderung des Fuß- und Radverkehrs kann zu einer Verlagerung von Fahrten im Kfz-Verkehr auf den nicht motorisierten Verkehr beitragen.

Zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs bedarf es einem zusammenhängenden, attraktiven und sicheren Wegenetzes. Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung für die Stadt Erfurt wurden dafür bereits Zielkonzepte erarbeitet.

Auch die Schulwegsicherung ist ein Element zur Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs. Neben definierten Schulwegplänen mit empfohlenen Schulwegrouten und verkehrsregelnden⁵⁴ sowie baulichen Maßnahmen zum Schutz der Kinder im Straßenraum betrifft dies auch Maßnahmen der Verkehrserziehung und Verkehrsüberwachung. Somit lassen sich u.a. kurze Bring- und Holdienste mit dem Pkw reduzieren.

3.6.4 Parkleitsystem

Die Landeshauptstadt Erfurt verfügt über ein dynamisches Parkleitsystem. Damit ist es möglich, die Fahrzeugführer direkt zum nächsten freien Parkplatz zu führen. Die Ziele eines solchen Parkleitsystems sind vielfältig:

- leichte Orientierung insbesondere für Ortsunkundige,
- Reduktion und Bündelung des Parksuchverkehrs,
- Steigerung der Wirtschaftlichkeit,
- Verlagerung des Parkens vom Straßenraum auf Parkieranlagen,
- Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl bei Einbeziehung von P+R-Anlagen.

Das Parkleitsystem der Landeshauptstadt Erfurt schließt aktuell alle Parkhäuser ein, die eine Kapazität von mehr als 100 Stellplätzen haben. Auf die Einbeziehung von Parkieranlagen mit einer Kapazität von weniger als 100 Stellplätzen wurde bewusst verzichtet, da nach Angaben der Stadt Erfurt Aufwand und Nutzen im keinen vertretbaren Verhältnis stehen.

Die Tiefgarage am Theater ist ebenfalls nicht Bestandteil des Parkleitsystems, da von Seiten des Eigentümers hierzu keine Bereitschaft bestand. Bei zukünftigen Parkhäusern ist nach Aussagen der Stadt Anschluss an das System Bestandteil entsprechender Verträge. An den wichtigen Stadtzufahrten informieren Stadtinformationstafeln neben verkehrsrelevanten Veranstaltungen oder Straßensperrungen auch über das Parkleitsystem. Beispielsweise wird die Gesamtzahl der freien Stellplätze in den angeschlossenen Parkhäusern angezeigt.

Im Bereich des Stadtrings werden die jeweiligen Summen der freien Stellplätze in den jeweiligen Fahrtrichtungen angezeigt. Die freien Stellplätze der einzelnen

⁵⁴ Aufgrund der Wahlfreiheit der Schule lässt sich dies oftmals nur schwer umsetzen.

Parkhäuser werden schließlich im Bereich des Zentrumsrings durch dynamische Wegweiser angezeigt, um unnötigen Verkehr in der Innenstadt zu vermeiden. Insgesamt ist das Erfurter Parkleitsystem schlüssig aufgebaut. Dennoch bedarf das aus dem Jahr 1998 stammende System einiger Erneuerungen. Insbesondere die dynamischen Anzeigen sollten der heute technisch üblichen Kombination von dynamischer Stellplatzanzeige und frei wählbarer Textanzeige angepasst werden. Damit wären auch Informationen zur Begegnungszone kommunizierbar.

Ein Ziel des VEP der Stadt Erfurt ist es, die Innenstadt von Kfz-Verkehr zu entlasten. Anstatt die freien Stellplätze in der Innenstadt anzuzeigen, sollten daher die Stadtinformationstafeln an den Stadtzufahrten vorrangig auf das Park-and-Ride-Angebot aufmerksam machen. Mit der Angabe der dort freien Kapazitäten und beispielsweise den Fahrzeiten mit der Bahn bis in die Innenstadt können besonders Ortsunkundige zur Nutzung von Park-and-Ride animiert werden.

3.6.5 Reisebusse

Aufgrund der touristischen Bedeutung Erfurts spielen Reisebusse eine wichtige Rolle. Einerseits sind sie Teil des Parkraumproblems, andererseits ersetzen sie aber eine große Zahl an Pkws, die untergebracht werden müssten, wenn diese Touristen mit dem Kfz anreisen würden.

Busstellplätze in der Innenstadt von Erfurt gibt es am Domplatz, am Juri-Gagarin-Ring, am Theater und auf dem Parkplatz in der Güntherstraße. Zusätzlich gibt es außerhalb der Innenstadt nach Angaben der Stadt Erfurt Busstellplätze am Egapark, an der Messe, am Stadion und an der Lobensteiner Straße.

Nach Erhebungen der Stadt Erfurt am Samstag⁵⁵ den 01.09.2012 weisen die Busstellplätze noch ausreichend Kapazitäten auf. Dabei ist die Zahl der freien Stellplätze außerhalb höher als in der Innenstadt selbst. Die Konzeption zur Absicherung des ruhenden Verkehrs bei Großveranstaltungen⁵⁶ kommt dagegen zum Ergebnis, dass auch außerhalb von Großveranstaltungen weitere innenstadtnahe Busstellplätze nötig sind.

Auch die Untersuchung des Instituts für angewandte Marketing und Kommunikationsforschung e.V. (IMK) aus dem Jahr 2001 kommt zu dem Schluss, dass in der Regel die vorhandenen Kapazitäten am Domplatz zu den touristischen Reisemonaten⁵⁷ nicht ausreichen um den Busparkverkehr bedarfsgerecht

⁵⁵ Am Tag der Erhebung fanden keine Großveranstaltungen statt.

⁵⁶ Stadtverwaltung Erfurt: Konzeption zur Absicherung des ruhenden Verkehrs bei Großveranstaltungen. Januar 2009.

⁵⁷ April bis Juni, September, Oktober und Dezember.

abzuwickeln. An manchen Tagen bestehen aber noch ausreichend freie Kapazitäten. Insgesamt 90 % aller Reisebusse kommen in der Zeit von 9.30 Uhr bis 14.00 Uhr am Domplatz an und wollen dort parken. Die höchste Nachfrage wurde in der Untersuchung des IMKs zwischen 10.30 Uhr und 11.30 Uhr festgestellt. Zu diesen Zeiten kam es mehrmals vor, dass Busse keine Parkmöglichkeit fanden. Weiterhin wurde in der Untersuchung festgestellt, dass die Busstellplätze auf den Parkplätzen Güntherstraße und Hugo-Preuß-Platz wenig nachgefragt sind. Eine Kennzeichenerfassung zeigte, dass nur wenige Busse, die ihre Fahrgäste am Domplatz Ein- und Aussteigen lassen anschließend diese Bereiche aufsuchen.

Die Stadt Erfurt geht davon aus, dass der Reisebustourismus weiter zunehmen wird. Auch auf Grund der zukünftigen Jahresthemen, wie „500 Jahre Reformation 2017“ oder der Bundesgartenausstellung 2021, wird eine Nachfragesteigerung erwartet. Nach Aussagen der Tourismus und Marketing GmbH Erfurt (ETMG) führt das zunehmende Alter der Busreisenden infolge des demografischen Wandels dazu, dass die Busreiseveranstalter gezwungen sind, die Reisenden in das touristische Zentrum zu fahren, da diese nicht bereit und zum Teil auch nicht in der Lage sind, Umstiege oder weitere Laufstrecken in Kauf zu nehmen. Deshalb fordert die ETMG zweckmäßige und alltagstaugliche Haltestellen für Reisebusse zum Ein- und Aussteigen am Domplatz sowie einen verkehrsgünstig gelegenen Parkplatz, mit einer entsprechenden Infrastruktur für die Busfahrer, auf dem die Busse für abgestellt werden können.

Eine entsprechende Regelung wird aktuell von der Stadt geplant. Damit könnte die Überbelegung der Busabstellstände am Domplatz vermieden werden und den Fahrgästen ein komfortables Ein- und Aussteigen ermöglicht werden. Zum Parken sollen die Busse anschließend einen für diese Zwecke geeigneten Parkplatz aufsuchen. Unter der Annahme, dass die Nachfrage konstant bleibt, müssten mit Umsetzung dieses Vorhabens bereits jetzt weitere Busstellplätze geschaffen werden, da die vorhandenen Kapazitäten die zu verlagernde Nachfrage nicht befriedigen können. Da die Nachfrage nach Busabstellständen voraussichtlich weiter steigt, müssen neue Angebote geschaffen werden. Wichtig wäre hierbei auch eine Information der Busfahrer, wo aktuell freie Busstellplätze zu finden sind um Parksuchverkehr zu vermeiden.

Unter diesen Gesichtspunkten besteht der Bedarf, das Busleitsystem für Erfurt weiter auszubauen. Dabei sollten folgende Punkte berücksichtigt werden:

- Aktuelle Ermittlung der Nachfrage an Busstellplätzen,
- Prognose zu der zukünftigen Nachfrage an Busstellplätzen basierend auf der touristischen Entwicklung in Erfurt und dem demografischen Wandel,
- Ausbau des Buspark- und Leitsystems basierend auf den Erfahrungen zur Zeit des Weihnachtsmarktes,

Landeshauptstadt
Erfurt
**Parkraumkonzeption
für die Innenstadt**

Endbericht
16. Dezember 2013

Landeshauptstadt

Erfurt

**Parkraumkonzeption
für die Innenstadt**

Endbericht

16. Dezember 2013

- Schaffung von ausreichend Parkkapazitäten (ggf. mit Mehrfachnutzung) für Busse mit entsprechender Infrastruktur für Busfahrer,
- Aufbau eines geeigneten Systems, um die Belegung der Busstellplätze erfassen zu können und
- Schaffung von Informationssystemen für Busfahrer über freie Kapazitäten.

3.6.6 Großveranstaltung / Weihnachtsmarkt

In der Landeshauptstadt Erfurt findet eine Vielzahl an Großveranstaltungen statt. Dabei dauern einige nur ein bis zwei Tage, andere, wie der Weihnachtsmarkt, gehen über mehrere Wochen. Insgesamt ist die Häufigkeit jedoch als gering einzustufen, sodass ein Neubau von Parkieranlagen im Vergleich zum Nutzen die Kosten nicht rechtfertigt. Dennoch sind zu diesen Zeitpunkten Parkraumbedarf und Verkehrsbelastung höher als im Normalfall. Daher wurde die Konzeption zur Absicherung des ruhenden Verkehrs bei Großveranstaltungen erarbeitet.⁵⁶ Ziel war es, den verschiedenen Ansprüchen gerecht werden ohne die Attraktivität der Events zu mindern.

Einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung der Innenstadt leisten hier Park-and-Ride-Anlagen. Derzeit stehen an acht Standorten in der Landeshauptstadt Erfurt 1.487⁵⁸ Park-and-Ride-Stellplätze zur Verfügung, an denen Besucher ihre Fahrzeuge abstellen können um mit dem ÖPNV in die Erfurter Innenstadt zu fahren. Um diese Anlagen weiter zu etablieren und ihre Frequentierung zu steigern, wurden folgende Maßnahmen ergriffen:

- Bedarfsweise Ergänzung der Wegweisung zu den Park-and-Ride-Anlagen,
- Aufstellung großformatiger Park- and-Ride-Hinweisschilder an allen Stadtaufahrten mit Bezug auf den Weihnachtsmarkt,
- Installation einer Anzeige zur Information der Besucher über die Abfahrt der nächsten Straßenbahn an der Park-and-Ride-Anlage Grubenstraße, Urbicher Kreuz und Messe,
- Herstellung einer direkten Zufahrt zur Park-and-Ride-Anlage Grubenstraße,
- Gesonderte Ausweisung der Parkplätze Messe-Nord und Egapark.

Weiterhin gibt es für die Dauer des Weihnachtsmarktes, das so genannte Weihnachts.Ticket. Mit diesem kann im Parkhaus Am Stadion vom 27.11. bis 22.12. oder während des Advents auf dem Parkplatz der Messe Erfurt Wirt-

⁵⁸ Quelle: Stadt Erfurt.

schaftseinfahrt für 8,50 €⁵⁹ geparkt werden. Gleichzeitig ist es eine Tageskarte für den ÖPNV mit der fünf Personen fahren können.

Eine Analyse der Stadtwerke Erfurt zu den Belegungen der Park-and-Ride-Anlagen während des Weihnachtsmarktes hat gezeigt, dass diese im Jahr 2008 im Vergleich zum Vorjahr höher frequentiert waren. Dieser Erfolg zeigt, dass das Konzept zur Förderung von Park-and-Ride-Anlagen weiter fortgesetzt werden sollte. Als problematisch ist jedoch zu sehen, dass diese Anlagen teilweise nur noch wenig Kapazitäten bereitstellen. Diese könnten aber um vorhandene Parkieranlagen als Ergänzungsfläche erweitert werden.

Zur Zeit des Weihnachtsmarktes ist es Bewohnern der Innenstadt erlaubt, mit gültigem Bewohnerparkausweis in allen bestehenden Bewohnerparkquartieren der Innenstadt zu parken. Aufgrund der erhöhten Parkraumnachfrage und den heute relativ kleinen Bewohnerparkquartieren ist dies positiv zu bewerten, da so die Parkchancen der Bewohner verbessert werden, auch wenn ggf. längere Fußwege in Kauf genommen werden müssen. Mit der empfohlenen Neuordnung und Vergrößerung der Parkzonen ergeben sich für die Bewohner größere Freiheiten bei der Parkplatzsuche. Trotzdem sollte dies auch in Zukunft bei länger andauernden Großveranstaltungen beibehalten werden.

Auch die Abwicklung des ruhenden Verkehrs von Reisebussen bei Großveranstaltung wurde in der Konzeption berücksichtigt. Durch ein entsprechendes Busleitsystem werden die Busse zum zentralen Ein- und Ausstiegspunkt am Domplatz geführt. Hier können sie ihre Passagiere ein- und aussteigen lassen. Dies ist für die Passagiere besonders attraktiv, da Fußwege von den zum Teil weiter entfernt liegenden Busparkplätzen entfallen. Anschließend werden die Busse vom Überwachungs- und Einweisungspersonal zu entsprechenden Busstellplätzen geleitet.

Neben den bestehenden Busparkplätzen werden zusätzlich beispielsweise auf Fahrstreifen des Juri-Gagarin-Rings oder dem Parkplatz Güntherstraße Busstellplätze eingerichtet. Durch die Sperrung des Parkplatzes werden die dort abgestellten Fahrzeuge in den Straßenraum gedrängt, wodurch der Parkdruck hier steigt. Zu Zeiten der Großveranstaltungen muss für dieses Problem eine Antwort gefunden werden. In Kombination mit einem Einbahnstraßensystem werden so zusätzlich zu den bestehenden Busstellplätzen 115 Stellplätze bereitgestellt. Weiterhin sind zur Zeit des Weihnachtsmarktes Reserveparkplätze am Stadtrand eingerichtet, die jedoch nur eine geringe Akzeptanz aufweisen. In Zukunft werden die Flächen im Gebiet Brühl, die während des Weihnachtsmarktes für Busse freigehalten wurden, bebaut und stehen damit nicht mehr zur Verfügung. Hier sind Ersatzmaßnahmen zu planen.

Landeshauptstadt
Erfurt

Parkraumkonzeption für die Innenstadt

Endbericht
16. Dezember 2013

⁵⁹ Quelle: Stadt Erfurt, Stand 04.12.13

Landeshauptstadt

Erfurt

**Parkraumkonzeption
für die Innenstadt**

Endbericht

16. Dezember 2013

Den Busfahrern wird beim Auffinden freier Stellplätze durch Funkkontakt geholfen. Gesprächen mit dem Personal am 15.12.2012 vor Ort und eigene Beobachtungen zeigen, dass die bestehenden Kapazitäten sowohl am Ein- und Ausstiegspunkt als auch an den Parkierungsorten selbst ausreichend sind. Die Ein- und Aussteigevorgänge dauern in der Regel weniger als fünf Minuten. In Ausnahmefällen sind es bis zu zehn Minuten. Auch die Resonanz von Besuchern und Fahrern war positiv. Daher wird empfohlen, dieses System auch weiterhin beizubehalten.

3.6.7 Elektromobilität

Der Bundesrat hat am 29.11.2013 einen Gesetzentwurf beschlossen, durch den Regelungen zu Parkvorrechten und Parkgebührenbefreiungen für Elektrofahrzeuge und andere besonders emissionsarmer Fahrzeuge in das Straßenverkehrsgesetz aufgenommen werden sollen.⁶⁰

Der Deutsche Städtetag bezieht zu den entsprechenden Anträgen in einem Rundschreiben wie folgt Stellung:

„Eine Regelung für das rechtssichere Halten und Parken und die Reservierung von Flächen an Ladesäulen im öffentlichen Raum wird von hier unterstützt. Gebührenerleichterungen im ruhenden Verkehr werden dagegen weiterhin sehr kritisch gesehen: 1) Elektrofahrzeuge unterscheiden sich im Raumbedarf im ruhenden Verkehr nicht von anderen Fahrzeugen; 2) An Ladesäulen brauchen Elektrofahrzeuge einen Anreiz zum zügigen Laden – eine Gebührenbefreiung/ermäßigung wäre dort kontraproduktiv; 3) Privilegien nur für Elektrofahrzeuge sind klimapolitisch nicht darstellbar.“⁶¹

Die Anordnung von Ladestationen innerhalb der geplanten Begegnungszone in Erfurt würde deren Ziel entgegenstehen, diesen Bereich durch die Beschränkung der Einfahrtsberechtigung von Verkehr zu entlasten. Ladestationen bzw. Ausnahmegenehmigungen für besonders emissionsarme Fahrzeuge sollten daher vorzugsweise außerhalb der Begegnungszone entsprechend den zukünftig ggf. vorhandenen gesetzlichen Regelungen umgesetzt werden.

⁶⁰ Drucksache 710/13 des Bundesrates vom 27.09.2013.

⁶¹ Deutscher Städtetag/Thomas Kiel: Privilegien für Elektrofahrzeuge und andere Fahrzeuge mit besonders geringem Kohlendioxid- und Schadstoffausstoß im öffentlichen Straßenraum. Rundschreiben vom 18.11.2013.

3.7 Wirtschaftlichkeitsberechnung und Finanzierungskonzept

Landeshauptstadt
Erfurt
**Parkraumkonzeption
für die Innenstadt**

Endbericht
16. Dezember 2013

Die Voraussetzung für eine Parkraumbewirtschaftung ist ihre verkehrliche Erfordernis. Die derzeitige Haushaltssituation erfordert jedoch eine möglichst kostenneutrale Durchführung.

Im Folgenden werden die wesentlichen zu erwartenden Einnahmen und Ausgaben gegenübergestellt. Die wesentlichen Faktoren sind:

- Einnahmen aus Parkscheingebühren,
- Einnahmen aus Verwarn- und Bußgeldern,
- Ausgaben für die Einrichtung bzw. Änderung der Parkraumbewirtschaftung (Parkscheinautomaten, Verkehrszeichen, Information),
- Ausgaben für die Überwachung.

Da die Gebühren für Bewohnerparkausweise zum 01.05.2013 angepasst wurden, kann davon ausgegangen werden, dass die Einnahmen und Ausgaben für Bewohnerparkausweise kostenneutral sind. Die Kosten des Bewohnerparkausweises liegen je nach Ausstellungsdauer zwischen 15 und 60 €. Die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr, nach der in Erfurt Ausnahmegenehmigungen erteilt werden, wurde zum 11.02.2013 aktualisiert, sodass auch hier von einer Kostenneutralität bezüglich Einnahmen und Ausgaben auszugehen ist.

Die Wirtschaftlichkeitsberechnung geht davon aus, dass insgesamt 4.719 Abstellstände montags bis freitags von neun bis 20 Uhr und samstags von neun bis 16 Uhr bewirtschaftet werden. Davon sind 3.582 Abstellstände im Straßenraum und 1.137 in öffentlich zugänglichen Sammelanlagen.⁶² Weiterhin werden 656 Abstellstände berücksichtigt, die innerhalb der Begegnungszone nur Bewohnern zur Verfügung stehen. Davon sind 68 Stellplätze in Sammelanlagen. Bewohnerparkstände erzielen zwar keine Einnahmen, dennoch müssen diese Regelungen kontrolliert werden. Ebenso werden Abstellstände mit Nutzerbeschränkungen, wie beispielsweise für schwerbehinderte Personen, betrachtet. Dies sind insgesamt 216 Abstellstände im Straßenraum und in öffentlichen Sammelanlagen.⁶³ Davon sind 40 innerhalb der Begegnungszone.

⁶² Die Wirtschaftlichkeitsberechnung erfolgt für den Stand des Parkraumangebotes nach der Umsetzung der kurzfristigen Maßnahmen.

⁶³ Nicht berücksichtigt werden 452 Stellplätze auf dem Petersberg. Weitere 3.454 Stellplätze werden in Parkhäusern, auf Sammelanlagen oder auf Flächen mit Nutzerbeschränkung nicht betrachtet. Davon sind 50 Abstellstände im Parkhaus Theater für Dauerparken. Diese wurden hier berücksichtigt, da eine Trennung der dort

3.7.1 Einnahmen aus Parkscheingebühren

Für die Berechnung der Einnahmen aus Parkscheingebühren werden die Bewirtschaftungsdauer, die Gebührenhöhe, die Anzahl der bewirtschafteten Abstellstände, deren mittlere Belegung und der Anteil der parkenden Fahrzeuge mit Parkschein berücksichtigt.

Die in Kapitel 3.5 genannten Erfahrungs-Parkscheinanteile je bewirtschafteten Abstellstand reichen in Berlin von 4 % bis 24 %. Unter Berücksichtigung der besonderen Struktur der Erfurter Innenstadt und der Tatsache, dass inzwischen eine Erhöhung der Verwarn- und Bußgelder stattgefunden hat, die sich positiv auf eine Senkung des Schwarzparkeranteils auswirken dürfte, wird hier von einem stellplatzbezogenen Parkscheinanteil zwischen sieben und zehn Prozent ausgegangen. Diese Werte sind bewusst zurückhaltend angesetzt, um bei der Berechnung „auf der sicheren Seite“ zu sein.

Unter den genannten Annahmen ist mit Einnahmen aus Parkscheingebühren in Höhe von rund 1,6 Mio. € p.a. zu rechnen (Tabelle 12). Dies ergibt Parkscheingebühreneinnahmen von 348 € je Abstellstand und Jahr.

Tabelle 12: Berechnung der Parkscheineinnahmen pro Jahr

Gebiet	Gebührenpflichtige Parkstände	Prognose				
		Belegungsgrad	Parkstand-bezogener Parkscheinanteil	Bewirtschaftete Zeit p.a.	Gebühr pro Stunde	Parkschein-Einnahmen pro Jahr
A	1.746	70 %	7 %	3.125 Std.	1,50 €	572.906 €
B	172	100 %	10 %	3.125 Std.	1,50 €	80.625 €
C	645	80 %	8 %	3.125 Std.	1,50 €	241.875 €
D	1.314	75 %	7 %	3.125 Std.	1,50 €	431.156 €
E	842	80 %	8 %	3.125 Std.	1,50 €	315.750 €
Summe	4.719					1.642.313 €

3.7.2 Einnahmen aus Verwarn- und Bußgeldern

Die Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern fließen in den Haushalt der Stadt. Bei der Wirtschaftlichkeitsberechnung ist die voraussichtliche Höhe dieser Einnahmen daher auf Grundlage vorliegender Erfahrungswerte zu

parkenden Fahrzeuge zum Zeitpunkt der Erhebung nicht möglich war. Bei der Prognose mussten sie daher mit berücksichtigt werden.

prognostizieren. Weiterhin muss beachtet werden, dass seit dem 01.04.2013 die Verwarn- und Bußgelder erhöht wurden. Es kann aber nicht davon ausgegangen werden, dass die Einnahmen linear steigen, da mit zunehmender Höhe der Verwarn- und Bußgelder der Schwarzparkeranteil abnimmt.

In den Parkzonen 41 - 43 des Bezirks Pankow in Berlin wurden im Zeitraum Januar bis Oktober 2011 rund 335 € je Parkstand durch Verwarnungs- und Bußgelder eingenommen.⁶⁴ Falls diese Einnahmen gleichmäßig über das Jahr erzielt wurden, ergibt die Hochrechnung auf ein Kalenderjahr einen Mittelwert von rund 400 € je bewirtschaftetem Parkstand.

Zum Vergleich: im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf in Berlin wurden in den bestehenden Parkzonen rund 200 € an Verwarnungs- und Bußgeldern je Abstellstand und Jahr eingenommen.⁶⁵ In Berlin Mitte lag dieser Wert im Jahr 2009 bei 255 € je Abstellstand und Jahr.⁶⁶ In Hamburg werden nach Angaben der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt im Bereich der dortigen rund 11.000 gebührenpflichtigen Parkstände ca. 3 Mio. € Verwarnungs- und Bußgelder pro Jahr eingenommen.⁶⁷ Dies entspricht etwa 270 € pro Abstellstand und Jahr.

Insgesamt reicht die Spanne der Erfahrungswerte somit von 200 € bis 400 € pro Abstellstand und Jahr. Aufgrund der genannten Erfahrungen und Rahmenbedingungen geht die Prognose für Innenstadt von Erfurt von durchschnittlich 300 € je bewirtschaftetem Abstellstand und Jahr aus. Dies ergibt für die 5.591 betrachteten Abstellstände jährliche Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern in Höhe von rund 1,7 Mio. €.⁶⁸

3.7.3 Ausgaben für die Errichtung der Parkraumbewirtschaftung

Für die Errichtung der Parkraumbewirtschaftung fallen Ausgaben für die Parkscheinautomaten, Beschilderung sowie Information der Bewohner und Gewerbetreibenden an.

⁶⁴ Berechnung nach Angaben des Bezirksamts Pankow von Berlin vom 17.11.2011.

⁶⁵ Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin / CS Plan (E. Heinrichs u.a.): Untersuchung zur räumlichen Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung im westlichen Innenstadtbereich von Berlin, 2006.

⁶⁶ Bezirk Mitte von Berlin / LK Argus GmbH: Einnahmen und Ausgaben der Parkraumbewirtschaftung 2009. Berlin, Juni 2010.

⁶⁷ Auskunft vom Amt für Verkehr und Straßenwesen am 08.09.2010.

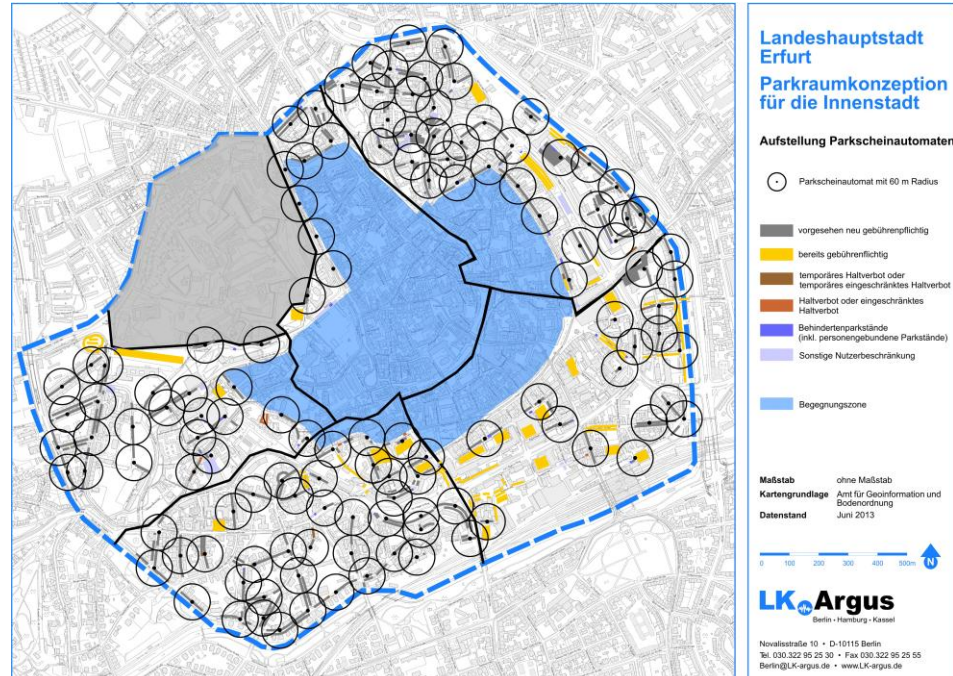
⁶⁸ Berücksichtigt werden alle Stellplätze für die Verwarn- und Bußgelder erhoben werden können. Dies sind 4.719 bewirtschaftete Abstellstände, 656 Abstellstände innerhalb der Begegnungszone sowie weitere 216 Abstellstände mit Nutzerbeschränkung.

Die folgenden Standortvorschläge für Parkscheinautomaten erfolgen auf konzeptioneller Ebene. Eine exakte Verortung der Standorte mit Berücksichtigung der kleinräumigen Verhältnisse (Geschäftsauslagen, Straßenmöbel usw.) ist erst zur Vorbereitung der straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen nach dem politischen Beschluss zur Bewirtschaftung sinnvoll. Zum jetzigen Zeitpunkt dienen sie vor allem der Ermittlung der erforderlichen Anzahl von Automaten.

Im Vordergrund der Standortverteilung stehen die Benutzerfreundlichkeit und Verkehrssicherheit und damit die Akzeptanz durch die betroffenen Verkehrsteilnehmer. Die Automaten sollten nicht mehr als 60 Meter vom parkenden Fahrzeug entfernt und möglichst auf der gleichen Straßenseite wie die zugehörigen Stellplätze angeordnet sein. Fahrbahnüberquerungen können den Nutzern bei Straßen mit vergleichsweise geringer Trennwirkung wie in der Erfurter Innenstadt zugemutet werden.

Abbildung 30 zeigt einen Vorschlag, der die genannten Anforderungen berücksichtigt. Für die Versorgung der Innenstadt außerhalb der Begegnungszone werden nach dieser ersten Schätzung insgesamt 151 Parkscheinautomaten benötigt, von denen 26 bereits vorhanden sind. Elf Automaten stehen derzeit im Bereich der Begegnungszone und können umgesetzt werden. Somit reduziert sich die Anzahl der neu zu erwerbenden Automaten auf 114.

Abbildung 30: Mögliche Standorte der Parkscheinautomaten



Nach Auskunft der Stadt Erfurt ist pro Automat von Anschaffungs- und Aufstellungskosten in Höhe von 5.000 € auszugehen⁶⁹. Die jährlichen Betriebs- und Wartungskosten liegen bei 1.000 €. Unter der Annahme einer zehnjährigen Lebens- und Abschreibungsdauer ergibt dies jährliche Gesamtkosten in Höhe von 1.500 € je neuem Automat. Für die 114 neu benötigten Automaten ergeben sich somit jährliche Gesamtkosten in Höhe von 171.000 €.

Landeshauptstadt
Erfurt
**Parkraumkonzeption
für die Innenstadt**
Endbericht
16. Dezember 2013

Für die Umsetzung eines Automaten werden 750 € veranschlagt. Bei elf Automaten ergeben sich einmalige Kosten in Höhe von 8.250 €, die zur besseren Vergleichbarkeit in der weiteren Berechnung ebenfalls auf zehn Jahre umgelegt werden (825 € p.a).

Für die 37 bereits vorhandenen Automaten belaufen sich die Betriebs- und Wartungskosten auf 37.000 € p.a.

In Summe entstehen somit für die Anschaffung und Aufstellung sowie die Betriebs- und Wartungskosten Aufwendungen in Höhe von rund 210.000 € p.a.

Für die Beschaffung und Anbringung der Verkehrszeichen sowie für die Information der betroffenen Haushalte und Betriebe entstanden nach Auskunft des Bezirksamts Pankow von Berlin für Einrichtungen der Parkzonen 41, 42 und 43 in Prenzlauer Berg einmalige Kosten von rund 14 € je bewirtschaftetem Parkstand. Übertragen auf die 5.591 betrachteten Abstellstände in der Erfurter Innenstadt ergeben sich daraus einmalige Kosten von rund 80.000 €. Auch diese Kosten werden zur besseren Vergleichbarkeit in der weiteren Berechnung auf zehn Jahre umgelegt werden (8.000 € p.a.).

3.7.4 Ausgaben für die Überwachung der Parkraumbewirtschaftung

Die Überwachungskosten setzen sich aus Personal-, Sach- und Umschlagkosten zusammen. Abhängig von dem Bewirtschaftungsgebiet, den Bewirtschaftungszeiten und dem Überwachungsturnus lässt sich die Anzahl der nötigen Überwachungskräfte errechnen.

Für die Berechnung wird angenommen, dass die Überwachungskräfte ausschließlich für die Überwachung des ruhenden Verkehrs eingesetzt werden. Die Berechnung des voraussichtlichen Personalbedarfs wird mit dem im For-

⁶⁹ Es ist davon auszugehen, dass die tatsächlichen Kosten bei der hohen Anzahl der benötigten Automaten geringer ausfallen. Die potentiellen Einsparungen sind derzeit allerdings nicht zu quantifizieren.

Landeshauptstadt
Erfurt

**Parkraumkonzeption
für die Innenstadt**

Endbericht
16. Dezember 2013

schungsprojekt „Parkraummanagement in Berlin“ entwickelten Bedarfsschema abgeschätzt.⁷⁰

Das Schema wurde auf Basis vorliegender Erfahrungswerte, Interviews mit Ordnungsamtsmitarbeitern und einem eigens durchgeführten Praxistest im Außendienst entwickelt. Es enthält folgende Eingangsvariablen (jeweils mit Angabe der für die Erfurter Innenstadt insgesamt getroffenen Annahmen):

- Anzahl der zu überwachenden Abstellstände im Untersuchungsgebiet: 5.591 Parkstände.
- Die Kontrollstrecke gibt die zu überprüfende Kantenlänge der Straßenseiten an. Dieser Wert wird pauschal um 10 % reduziert, um Abkürzungen bei der Überwachungsdurchführung zu berücksichtigen. In der Erfurter Innenstadt beträgt die Kantenlänge der zu überprüfenden Abschnitte rund 86.000 m. Mit der Reduzierung um 10 % ergeben sich 77.400 m.
- Bewirtschaftungszeiten: Mo – Fr 9 – 20 Uhr, Sa 9 – 16 Uhr.
- Mittlerer Überwachungsturnus im Jahresdurchschnitt: dreistündlich, dies entspricht bei den vorgeschlagenen Bewirtschaftungszeiten gut vier Überwachungsgängen am Tag.
- Mittlere Gehgeschwindigkeit ohne Überwachungstätigkeit: 3,6 km/h.
- Überprüfungszeit je Abstellstand: 5 Sekunden bei Parkscheinen.
- Nichtbeachtungsquote, die den zu erwartenden Anteil von unzulässig abgestellten Fahrzeugen (Schwarzparker) angibt: 10 %.
- Derzeit wird das sogenannte Handy-Parken in Erfurt nicht angeboten. Es wird davon ausgegangen, dass dies auch in Zukunft so bleibt.
- Zeit für das Schreiben einer Anzeige: 2 Minuten.
- Überprüfungszeit der Kennzeichnungen zur Umweltzone: ist in der Prüfzeit der Parkscheine enthalten; Annahme zur Anzeigenquote: 0,5 %.
- Überprüfung der Parkscheinautomaten (PSA): erfahrungsgemäß sind durchschnittlich rund 10 % der Automaten defekt. Pro Meldung werden rund 1,5 Minuten Zeitaufwand veranschlagt.

⁷⁰ LK Argus GmbH (Bearb.): „Wirtschaftliches Parkraummanagement“, ein Arbeitspaket im Forschungs- und Entwicklungsvorhaben „ParkenBerlin“, unterstützt und gefördert mit Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Rahmen der Förderinitiative Mobilität 21, Berlin Dezember 2009.

- Zeiten für allgemeine Auskünfte: in Gebieten der Parkraumbewirtschaftung wenden sich erfahrungsgemäß ortsunkundige Passanten mit allgemeinen Fragen an die uniformierten Überwachungskräfte. Hier wird durchschnittlich eine zweiminütige Anfrage je Stunde berücksichtigt.
- Rüst- und Wegezeiten: 90 Minuten je Arbeitstag. Damit wird berücksichtigt, dass die mittlere effektive Überwachungszeit einer Arbeitskraft durch die „unproduktiven“ Rüst- und Wegezeiten sowie Wartezeiten bei Abschleppmaßnahmen reduziert wird.
- Mittlerer Krankheitsstand der Überwachungskräfte: 20 %.

Unter den getroffenen Annahmen werden nach dieser Berechnung im Jahresmittel rechnerisch 51 Überwachungskräfte benötigt, um den Parkraum der Erfurter Innenstadt während der Bewirtschaftungszeiten zu kontrollieren (Abbildung 31). Rechnerisch überwacht eine Person damit 109 Parkstände.

In der vorliegenden Prognose wird aufgrund in Absprache mit dem Bürgeramt mit einem pauschalen Jahressatz von 44.090 € je Überwachungskraft gerechnet, in dem neben den Personalkosten auch Ausstattungskosten in Höhe von 4.090 € enthalten sind. Die Ausstattungskosten fallen zum Großteil zwar nur bei der Erstausrüstung an, werden hier aber als jährliche Kosten aufgeführt, um auf der „sicheren Seite“ zu sein.

Dies ergibt jährliche Überwachungskosten von rund 2,25 Mio. € für das gesamte Gebiet.

Tabelle 13: Überwachungskräfte und -kosten

Anzahl der Überwachungskräfte	Jahressatz pro Überwachungskraft	Überwachungskosten p.a.
51	44.090 €	2.248.590 €

Weiterhin sollte berücksichtigt werden, dass für die Bearbeitung in der Bußgeldstelle auch ein entsprechender Personalstab bereitgestellt werden muss. Bei durchschnittlich 300 € Einnahmen pro Parkstand ergeben sich bei einer durchschnittlichen Strafe von 15 € etwa 20 zu bearbeitende Fälle pro Parkstand und Jahr. Bei 5.591 zu überwachenden Parkständen in der Erfurter Innenstadt ergibt sich eine zu bearbeitende Fallzahl von 111.820 pro Jahr. Nach Angaben der Landeshauptstadt Erfurt kann ein Sachbearbeiter im Innendienst etwa 24.000 Vorgänge pro Jahr bearbeiten. Daraus ergibt sich ein Personalbedarf von fünf Sachbearbeitern. Bei einem Jahressatz von 50.000 € je Mitarbeiter ergeben sich im Innendienst Personalkosten in Höhe von 250.000 €.

Der Gemeinkostenzuschlag für das Personal wird mit 10 % der jährlichen Personalkosten angegeben. Dies sind zusätzliche Kosten von 250.000 € pro Jahr für die Mitarbeiter im Innen- und Außendienst.

Landeshauptstadt

Erfurt

**Parkraumkonzeption
für die Innenstadt**

Endbericht

16. Dezember 2013

Ausweitung der Überwachungszeiten:

Eine Überwachung innerhalb der Bewirtschaftungszeiten erscheint grundsätzlich ausreichend. Eine flächenhafte Überwachung nach 20 Uhr würde voraussichtlich keine nennenswerten verkehrslenkenden Effekte erzielen, weil erfahrungsgemäß der Anteil der gebietsfremden Parker am späteren Abend deutlich abnimmt. Den Ausgaben für eine Überwachung nach 20 Uhr stünden daher auch nur geringe Einnahmen zur Refinanzierung gegenüber. Es könnte aber sinnvoll sein, innerhalb der Begegnungszone in Bereichen mit hoher Gastronomiedichte stichprobenartige Überprüfungen vorzunehmen, die mit vergleichsweise geringem Aufwand möglich wären.

Abbildung 31: Abschätzung des erforderlichen Überwachungspersonals für das gesamte Gebiet

Landeshauptstadt
Erfurt

**Parkraumkonzeption
für die Innenstadt**

Endbericht
16. Dezember 2013

Gebiets-Kenngrößen		Erfurter Innenstadt		Variable Eingangsgröße	
Abstellstände:	5.591 Stück	Kontrollstrecke:	86.000 Meter	Sonntag:	52
Reduzierte Kontrollstrecke (-10 %):	77.400 Meter	Werktag:	251	von 9 Uhr	0
Jährliche Bewirtschaftungszeit:	303 Tage	bis 20 Uhr	= 11 Std	bis 16 Uhr	= 7 Std
				Sonn- und Feiertage:	0
				von	Uhr
				bis	Uhr
					= 0 Std
Überwachungsturnus					
Überwachungsturnus:	3,0 stündlich				
Überwachungs-Kenngrößen					
Reine Gehzeit:	1.290 Minuten/Tour	Gehgeschwindigkeit:	3.600 m/Std	Wegstrecke:	77.400 m
Überprüfungszeit der Parkscheine:	1.584 Minuten/Tour	Prüfzeit je Fahrzeug:	5 sek	Schwarzparker:	10 %
Überprüfungszeit Handy-Parken:	0 Minuten/Tour	Prüfzeit je Fahrzeug:	0 min	Quote:	%
Überprüfungszeit Umweltzone:	56 Minuten/Tour	Prüfzeit bei Parkscheinen enthalten		Quote:	0,5 %
Überprüfungszeit der PSA:	23 Minuten/Tour	Abstand zwischen PSA:	500 m	Defektquote:	10 %
Zeit für Service und Auskünfte:	98 Minuten/Tour	Anfragen pro Stunde:	1 Stück	Servicedauer:	2 min
Summe:	3.052 Minuten/Tour				
Überwachungsgänge pro Jahr:	1.042 Touren	werktags:	3,7 Touren	samstags:	2,3 Touren
Jahresüberwachungsminuten (JÜM):	3.178.842 Minuten (Überwachungsgänge pro Jahr * Überwachungsdauer pro Tour)			somtags:	0,0 Touren
Personal-Kenngrößen					
Arbeitszeit pro Jahr:	106.080 Minuten/Person	Arbeitstage pro Jahr:	251 Tage	Urlaubstage pro Jahr:	30 Tage
Effektive Arbeitszeit vor Ort pro Jahr:	62.274 Minuten/Person	Krankheitsstand:	20 %	Rüst- und Wegezeiten:	90 min
Ergebnisse					
Benötigte Überwachungskräfte: 51,0 im Jahresmittel, errechnet aus jährlicher Überwachungszeit / effektive Arbeitszeit					

3.7.5 Fazit

Unter den getroffenen Annahmen wäre eine flächendeckende Gebührenpflicht in der Erfurter Innenstadt außerhalb der Begegnungszone kostendeckend.⁷¹ Es wird ein jährlicher Überschuss von rund 350.000 € errechnet.

Tabelle 14: Prognose der Einnahmen und Ausgaben

Einnahmen pro Jahr			Ausgaben pro Jahr					Überschuss pro Jahr	
Parkschein- gebühren	Verwarnungs- und Bußgelder	Summe	Über- wachung	Sach- bearbeitung	Gemein- kostenzu- schlag	Parkschein- automaten	Verkehrs- zeichen, Information		Summe
1.642.313 €	1.677.300 €	3.319.613 €	2.248.590 €	250.000 €	249.859 €	208.825 €	8.000 €	2.965.274 €	354.339 €

Für das Bürgeramt stellt sich die Beschaffung des notwendigen Überwachungspersonals schwierig dar. Hier sind Maßnahmen und Handlungskonzepte zu erarbeiten, wie der Personalbedarf künftig gedeckt werden kann.

Zu berücksichtigen ist außerdem, dass die aktuellen Räumlichkeiten für das Überwachungspersonal den veränderten Ansprüchen nicht gerecht werden können. Auch hier müssen Handlungskonzepte entwickelt werden, um den Bedürfnissen gerecht zu werden.

3.8 Zusammenfassung und Stufenkonzept

Im Folgenden sind die wichtigsten Ergebnisse der Parkraumkonzeption für die Innenstadt von Erfurt zusammengefasst:

- Der Parkdruck ist im gesamten Untersuchungsgebiet hoch. Besonders hohe Belegungsgrade weisen tags die Gebiete Wenigemarkt, Brühl, Walden- und Bonifaciusstraße auf. Nachts ist der Parkdruck vor allem in den Gebieten Andreasviertel, Waldenstraße, Petersbergarea, Bonifaciusstraße und Rudolfstraße sehr hoch.
- In den unbewirtschafteten Gebieten ist die hohe Belegung des Parkraumes auf die Nutzerkonkurrenz zurückzuführen. Verbunden mit den hohen Belegungsgraden sollte in den Gebieten Bonemilchstraße und Bonifaciusstraße eine Parkraumbewirtschaftung eingerichtet werden.⁷²

⁷¹ Berücksichtigt wurden auch die Ausgaben und Einnahmen für die Überwachung der Begegnungszone.

⁷² Das Gebiet Petersbergareal soll aufgrund seiner besonderen Bedeutung und den starken Wechselwirkungen zu den nördlichen Grenzen des Untersuchungsgebietes gesondert untersucht werden.

- Da mit der Einführung der Begegnungszone den rechtlichen Rahmenbedingungen nicht mehr Rechnung getragen werden kann, müssen die Bewohnerparkquartiere neu zugeschnitten werden.

Die Gebietsgröße wurde so gewählt, dass einerseits den Bewohner möglichst große Freiheiten bei der Wahl eines Parkstandes gewährt werden können, es aber andererseits nicht zu unerwünschtem Binnenverkehr innerhalb der Quartiere kommt. Die genaue Gebietsabgrenzung ist bei der Umsetzung anhand der örtlichen Gegebenheiten zu überprüfen und ggf. in Teilbereichen anzupassen.

- Die bisherigen kleinteiligen und uneinheitlichen Parkregelungen führen zu erhöhtem Parksuchverkehr und sind für ortsfremde nur schwer zu verstehen. Daher sollten diese vereinheitlicht werden. Es wird empfohlen außerhalb der geplanten Begegnungszone an allen Straßen Mischparken einzuführen. Hier darf entweder mit gültigem Parkschein oder mit Bewohnerparkausweis bzw. Ausnahmegenehmigung geparkt werden.
- Mit der Vereinheitlichung der Parkregelung sollten auch die Bewirtschaftungszeiten und Parkscheingebühren angepasst werden. In Abstimmung mit dem Auftraggeber wird eine Gebühr in Höhe von 1,50 Euro je Stunde von Montag bis Freitag zwischen neun und 20 Uhr sowie Samstag von neun bis 16 Uhr empfohlen.
- Für die verkehrliche Wirksamkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen ist eine konsequente Überwachung notwendig. Mit der jetzigen Personalstruktur kann das Bürgeramt dies nicht leisten. Es sind Maßnahmen und Handlungskonzepte zu erarbeiten, wie der Personalbedarf künftig gedeckt werden kann.

Darüber hinaus werden folgende Empfehlungen gegeben:

- Da Autofahrer in der Regel kostenfreie Abstellstände bevorzugen, können durch die Bewirtschaftung Verdrängungseffekte entstehen. Daher sollten die Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr in den umliegenden Gebieten der Erfurter Innenstadt nach der Umstrukturierung geprüft werden.
- Durch Quartiersgaragen können Bereiche mit sehr hohem Parkdruck entlastet werden. Möglicherweise kommen diese Analgen in den Gebieten Waldenstraße, Bonifaciusstraße, Andreasviertel und Huttenplatz in Betracht. Eine abschließende Beurteilung sollte erfolgen, wenn die Parkraumkonzeption umgesetzt ist und ein entsprechender Wirkungszeitraum vergangen ist.
- Das Erfurter Parkleitsystem ist grundsätzlich schlüssig aufgebaut. Die Ausstattung des Systems entspricht dem Stand von 1998. Daher wird empfohlen dieses an die heute üblichen Standards anzupassen. Bei zukünftigen

Landeshauptstadt
Erfurt

**Parkraumkonzeption
für die Innenstadt**

Endbericht
16. Dezember 2013

Parkhäusern sollte ein Anschluss an das System bereits Bestandteil entsprechender Verträge sein.

- Nach Planung der Stadt Erfurt sollen Busse zukünftig am Domplatz nur noch halten dürfen, um dort die Reisenden ein- und aussteigen zu lassen. Anschließend sollen die Busse zum Parken für diesen Zweck geeignete Anlagen aufsuchen. Bereits heute reichen die Parkkapazitäten für Busse in Erfurt nicht aus. Das Busparksystem in Erfurt ist an die zukünftigen Planung und Nachfrage anzupassen. Dabei sollen auch künftige Großereignisse, wie z.B. die BUGA 2021, berücksichtigt werden.
- Gerade zu Großveranstaltungen wie dem Erfurter Weihnachtsmarkt steigt der ohnehin schon hohe Parkdruck in der Innenstadt weiter an. Einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung der Innenstadt nicht nur zu Großveranstaltungen können Park-and-Ride-Anlagen leisten. Um die Nutzung der Anlagen weiter zu steigern sollte ein den Ansprüchen entsprechendes Park-and-Ride-Konzept erarbeitet werden.

Stufenkonzept

Die Umsetzung dieser Konzeption ist mit einem hohen finanziellen und organisatorischen Aufwand verbunden. Da die Kapazitäten der Stadtverwaltung für die Umsetzung der nötigen Maßnahmen begrenzt sind, ist eine stufenweise Umsetzung notwendig.

Unmittelbar nach dem Beschluss zur Umsetzung der Parkraumkonzeption ist die sachgerechte Information der Bürger für die Akzeptanz der verkehrlichen Maßnahmen von essentieller Bedeutung.

Um die gewünschte verkehrliche Wirkung zu erzielen, ist die stringente Überwachung des Parkraumes unverzichtbar. Dafür ist ein entsprechender Personalstab bereitzustellen. Kontrollschwerpunkte bei einer etwaigen etappenweisen Einstellung des Personals sind von den praktischen Erfahrungen des Bürgeramtes nach Umsetzung der Konzeption abhängig und können deshalb nicht abgeschätzt werden. Die Erstellung einer Personalstrategie für die Überwachung der Regelungen hat im Vorfeld der Umsetzung eine hohe Priorität und sollte unmittelbar mit Beschluss zur Umsetzung der Konzeption erfolgen. Parallel zur Erarbeitung der Personalstrategie ist die Parkgebührenordnung anzupassen.

Die derzeit ausgegebenen Bewohnerparkausweise sind bis zu zwei Jahre gültig. Bei der Neuordnung der Bewohnerparkquartiere ist deshalb eine Übergangszeit von zwei Jahren empfehlenswert. So kann vermieden werden, dass die neuen Bewohnerparkausweise der Bewohnerparkquartiere zur gleichen Zeit ausgegeben werden müssen. Dafür sind im Vorfeld Übergangsregelungen zu definieren.

Die Einführung von Mischparken in den bisher nicht bewirtschafteten Gebieten sollte bei der Umsetzung der Konzeption an erster Stelle stehen, um unkontrollierte Verdrängungseffekte in diese Gebiete bei der Einführung der Begegnungszone zu vermeiden. Neue Parkscheinautomaten werden voraussichtlich in zwei Schritten angeschafft. Zuerst sollten sie in den Bereichen aufgestellt werden, die neu bewirtschaftet werden. Auch die Beschilderung sollte als erstes in diesen Bereichen eingerichtet werden.

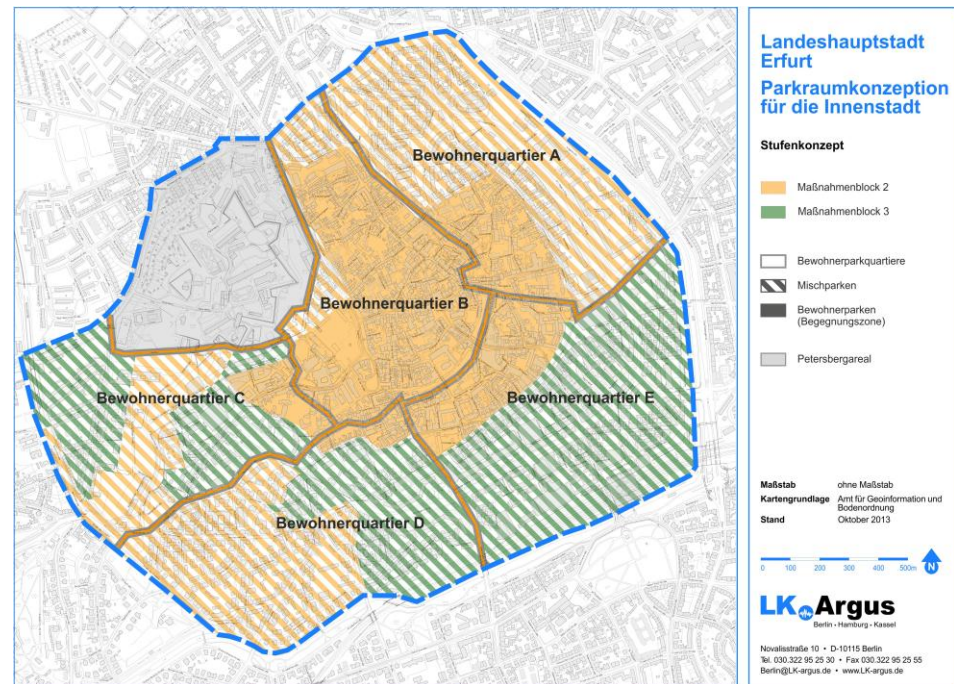
Voraussetzungen für die Begegnungszone sind die Neueinteilung der Bewohnerparkquartiere und die Anordnung von Mischparken in den Bewohnerparkquartieren A und B, um den rechtlichen Anforderungen zu genügen. Mit der Einführung der Begegnungszone müssen im Vorfeld neue Parkscheinautomaten und die entsprechende Beschilderungen installiert werden.

In den Bewohnerparkquartieren E, D und C können die rechtlichen Anforderungen auch vor der Änderung der bestehenden Parkregelungen erfüllt werden, so dass die Umsetzung und Aufstellung der Automaten und Beschilderungen hier nach der Einführung der Begegnungszone möglich ist.

Die notwendigen Maßnahmen werden in drei Blöcke aufgeteilt (vgl. Abbildung 32):

- Maßnahmenblock 1:
Allgemeine vorbereitende Maßnahmen,
- Maßnahmenblock 2:
Neueinteilung der Bewohnerparkquartiere, Einführung der Begegnungszone und Einführung von Mischparken in den bisher nicht bewirtschafteten Gebieten Bonifaciusstraße und Bonemilchstraße sowie den Bewohnerparkquartieren A und B außerhalb der Begegnungszone,
- Maßnahmenblock 3:
Einführung von Mischparken in den Bewohnerparkquartieren C, D und E außerhalb der Begegnungszone.

Abbildung 32: Stufenkonzept



Maßnahmenblock 1:

Vor der Einführung der neuen Parkregelungen müssen folgende allgemeine vorbereitende Schritte berücksichtigt werden:

- Information der Bürger,
- Erstellung einer Personalstrategie und Einstellung der Überwachungskräfte,
- Anpassung und Beschluss der Parkgebührenordnung (einheitliche Parkgebührenzone für die Innenstadt mit einer Gebühr in Höhe von 1,50€/h, Anpassung der Bewirtschaftungszeiten),
- Detaillierte Abgrenzung der Bewohnerparkquartiere unter Berücksichtigung der vorhandenen Stadtstrukturen,
- Erarbeitung und Beschluss von Übergangsregelungen für die vorhandenen Bewohnerparkausweise,
- Vorbereitung auf Antragsbearbeitung neuer Bewohnerparkausweise in den hinzukommenden Bewirtschaftungsgebieten,
- Grundsatzbeschluss zur künftigen Beschilderung (Strecken- oder Zonenbeschilderung),
- Bestandsaufnahme des ruhenden Verkehrs in den Gebieten, die an die Erfurter Innenstadt angrenzen.

Die genannten Arbeiten können parallel zueinander erfolgen.

Maßnahmenblock 2:

- Erarbeitung einer Beschilderungskonzeption für
 - die Neuaufteilung der Bewohnerparkquartiere,
 - die Anordnung von Mischparken in den bisher nicht bewirtschafteten Gebieten Bonifaciusstraße und Bonemilchstraße,
 - die Begegnungszone und
 - die Anordnung von Mischparken in den Bewohnerparkquartieren A und B außerhalb der Begegnungszone,
- Parkscheinautomatenstandortprüfung für die genannten Mischparkbereiche,
- Ausschreibung der Parkscheinautomaten und Anschaffung der Beschilderung,
- Bereitstellung (Herstellung und Ausgabe) der Bewohnerparkausweise,
- Aufstellung der Beschilderung und der Parkscheinautomaten.

Maßnahmenblock 3

- Erarbeitung einer Beschilderungskonzeption für die Anordnung von Mischparken in den verbleibenden Bereichen der Bewohnerparkquartiere C, D und E außerhalb der Begegnungszone,
- Parkscheinautomatenstandortprüfung für die genannten Mischparkbereiche,
- Ausschreibung der Parkscheinautomaten und Anschaffung der Beschilderung,
- Bereitstellung (Anschaffung und Ausgabe) der Bewohnerparkausweise,
- Aufstellung der Beschilderung und der Parkscheinautomaten.

Landeshauptstadt
Erfurt
**Parkraumkonzeption
für die Innenstadt**

Endbericht
16. Dezember 2013

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Einwohnerdichte 2011	3
Tabelle 2:	Motorisierungsgrad 2011	5
Tabelle 3:	Parkraumangebot (Werktag 11 Uhr)	7
Tabelle 4:	mittlerer Parkraumbefüllungsgrad an den erfassten Parkständen (Werktag 11 Uhr)	10
Tabelle 5:	mittlerer Parkraumbefüllungsgrad an den erfassten Parkständen (Werktag 3 Uhr)	11
Tabelle 6:	kurzfristige Änderungen des Parkraumangebotes im Straßenraum und in Sammelanlagen	20
Tabelle 7:	kurzfristige Änderung der Belegung im Straßenraum und in Sammelanlagen	21
Tabelle 8:	Anteil an gebietsfremden Langzeitparkern an allen parkenden Fahrzeugen	27
Tabelle 9:	Grundlagendaten für die Prognose der Parkraumnachfrage werktags 11 Uhr	45
Tabelle 10:	Prognose der Parkraumnachfrage werktags 11 Uhr	50
Tabelle 11:	Screening zum Standort von Quartiersgaragen	53
Tabelle 12:	Berechnung der Parkscheineinnahmen pro Jahr	64
Tabelle 13:	Überwachungskräfte und -kosten	69
Tabelle 14:	Prognose der Einnahmen und Ausgaben	72
Tabelle 15:	kurzfristige Änderung der Kapazität im Straßenraum	89
Tabelle 16:	kurzfristige Änderung der Kapazität auf öffentlichen Sammelanlagen	89
Tabelle 17:	kurzfristige Änderungen des Parkraumangebotes im Straßenraum	89
Tabelle 18:	kurzfristige Änderungen des Parkraumangebotes in Sammelanlagen	90
Tabelle 19:	kurzfristige Änderung der Belegung im Straßenraum	90
Tabelle 20:	kurzfristige Änderung der Belegung in Sammelanlagen	90
Tabelle 21:	kurzfristige Änderung der Kapazität auf privaten Flächen	91
Tabelle 22:	längerfristige Änderungen der Kapazität auf öffentlichen und privaten Flächen	91
Tabelle 23:	langfristige Änderung der Kapazität öffentlich zugänglicher Abstellstände	91
Tabelle 24:	langfristige Änderung der Kapazität privat zugänglicher Stellplätze	92

Landeshauptstadt
Erfurt
**Parkraumkonzeption
für die Innenstadt**
Endbericht
16. Dezember 2013

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Abgrenzung des Untersuchungsgebietes	1
Abbildung 2:	Teilgebiete in Anlehnung an die vorhandenen Bewohnerquartiere	2
Abbildung 3:	Einwohnerdichte 2011	4
Abbildung 4:	Motorisierungsgrad 2011	5
Abbildung 5:	Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet	7
Abbildung 6:	mittlerer Parkraumbelastungsgrad tagsüber und nachts (gesamtes Untersuchungsgebiet)	9
Abbildung 7:	mittlerer Parkraumbelastungsgrad tagsüber und nachts (unbewirtschaftete Gebiete)	10
Abbildung 8:	Parkraumbelastungsgrad im Straßenraum nach Quartierseinteilung (Werktag 11 Uhr)	11
Abbildung 9:	Parkraumbelastungsgrad in Sammelanlagen nach Quartierseinteilung (Werktag 11 Uhr)	12
Abbildung 10:	Parkraumbelastungsgrad im Straßenraum nach Quartierseinteilung (Werktag 3 Uhr)	12
Abbildung 11:	Parkraumbelastungsgrad in Sammelanlagen nach Quartierseinteilung ohne Berücksichtigung der Öffnungszeiten (Werktag 3 Uhr)	13
Abbildung 12:	Parkraumbelastungsgrad in ausgewählten Straßenräumen (Werktag 21 Uhr)	14
Abbildung 13:	Routen der Kennzeichenerfassung im nicht bewirtschafteten Gebiet	15
Abbildung 14:	Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen erfassten Fahrzeugen im Gebiet Petersbergareal	16
Abbildung 15:	Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen erfassten Fahrzeugen im Gebiet Bonemilchstraße	17
Abbildung 16:	Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen erfassten Fahrzeugen im Gebiet Bonifaciusstraße	17
Abbildung 17:	kurz- und längerfristige Entwicklung der Kapazität in öffentlichen und privaten Bereichen (vgl. Anhang 3)	19
Abbildung 18:	Beschilderungsbeispiele für Gebührenpflicht im Mischprinzip	29
Abbildung 19:	Mittlere Parkdauer bei Gebührenpflicht ohne Parkdauerbegrenzung an 13.000 gebührenpflichtigen Parkständen in Berlin-Mitte	29
Abbildung 20:	Beschilderungsbeispiele für Parkscheibenregelungen im Mischprinzip	30
Abbildung 21:	Beschilderungsbeispiele für Bewohnerparken	31
Abbildung 22:	Empfehlung zur Neuordnung des Parkraumangebotes	32
Abbildung 23:	Empfehlung zur Neuordnung der Bewohnerquartiere	33

Landeshauptstadt
Erfurt
**Parkraumkonzeption
für die Innenstadt**
Endbericht
16. Dezember 2013

Landeshauptstadt	Abbildung 24: vorgeschlagene Beobachtungsgebiete	34
Erfurt	Abbildung 25: Parkgebührenordnung, Stand 18.11.2011	36
Parkraumkonzeption für die Innenstadt	Abbildung 26: Empfehlung zu den Parkgebühren (Variante 1)	38
	Abbildung 27: Empfehlung zu den Parkgebühren (Variante 2)	38
Endbericht	Abbildung 28: Erreichbarkeit der Geschäfte	41
16. Dezember 2013	Abbildung 29: Übersicht der P+R-Anlagen in Erfurt	56
	Abbildung 30: Mögliche Standorte der Parkscheinautomaten	66
	Abbildung 31: Abschätzung des erforderlichen Überwachungspersonals für das gesamte Gebiet	71
	Abbildung 32: Stufenkonzept	76
	Abbildung 33: Prozentuale Verteilung der Bewohnerparkstände und anderer Nutzergruppen, werktags 11 Uhr	93
	Abbildung 34: Prozentuale Verteilung der Bewohnerparkstände und anderer Nutzergruppen, nachts 03 Uhr	93

Anhang

- Anhang 1 Parkraumangebot im Straßenraum nach Parkregelungen
(Werktag 11 Uhr)
- Anhang 2 Parkraumangebot in Sammelanlagen nach Parkregelungen
(Werktag 11 Uhr)
- Anhang 3 Kurz- und längerfristige Entwicklung der Kapazität in öffentli-
chen und privaten Bereichen
- Anhang 4 Prozentuale Verteilung der Parkstände zwischen Bewohnern
und anderen Nutzergruppen
- Anhang 5 Karten in A3-Format

Landeshauptstadt
Erfurt
**Parkraumkonzeption
für die Innenstadt**
Endbericht
16. Dezember 2013

Anhang 1

Parkraumangebot im Straßenraum nach Parkregelung (Werktag 11 Uhr)

Quartier	ohne Einschränkung	Parkdauerbegrenzung	Bewohnerparken	Gebührenpflicht mit Parkdauerbegrenzung	Parkdauerbegrenzung (Bewohner frei)	Gebührenpflicht mit Parkdauerbegrenzung (Bewohner frei)	temp. Haltverbot / eingeschränktes Haltverbot	Behindertenabstell- stände	sonstige Nutzer- beschränkung	Gesamt
A	8	12	225	44	15	88	0	11	2	405
B	109	27	440	21	77	222	7	12	11	926
C	13	27	241	0	30	88	0	8	10	417
D	0	0	62	0	18	35	3	6	8	132
E	0	0	239	0	11	0	0	3	1	254
F	0	0	52	28	25	44	0	10	31	190
G	3	6	176	0	43	37	0	3	0	268
H	0	22	81	0	38	0	0	9	25	175
K	113	54	421	0	15	0	0	6	2	611
L	0	22	239	0	35	0	0	2	2	300
Unb.	872	44	0	0	0	0	2	13	22	953
Sum- me	1.118	214	2.176	93	307	514	12	83	114	4.631

Anhang 2

Parkraumangebot in Sammelanlagen nach Parkregelung (Werktag 11 Uhr)

Quartier	ohne Einschränkung	Parkdauerbegrenzung	Bewohnerparken	Gebührenpflicht	Gebührenpflicht mit Parkdauerbegrenzung	Gebührenpflicht mit Parkdauerbegrenzung (Bewohner frei)	Behindertenabstell- stände	sonstige Nutzer- beschränkung	Gesamt
A	0	0	0	47	64	170	0	0	281
B	0	61	265	1.165	29	165	7	28	1.720
C	0	0	0	1.117	0	143	0	0	1.260
D	0	0	12	0	0	56	0	0	68
E	0	0	0	350	0	0	0	0	350
F	0	0	0	110	0	0	0	0	110
G	0	0	0	0	0	0	0	0	0
H	0	0	0	75	0	0	0	36	111
K	60	0	38	214	0	0	0	35	347
L	0	0	0	0	0	122	0	15	137
Unb.	164	61	0	219	0	0	4	0	448
Sum- me	224	122	315	3.297	93	656	11	114	4.832

Anhang 3

Tabelle 15: kurzfristige Änderung der Kapazität im Straßenraum

Gebiet	Projekt	Projekt- bezeich- nung	Änderung je Projekt	Änderung je Gebiet	Ersatz- maßnahmen	Bilanz je Projekt	Bilanz je Gebietes
Östlicher Ring	Parkhaus Reglermauer	Ö1	- 42			- 42	
	TA-Hochhaus	Ö2	- 5	- 70		- 5	- 60
	Neuerbe / Meyfartstraße	Ö3	- 23		+ 10	- 13	
Huttenplatz	Umbau nördliche Johannesstraße	H1	- 8	- 8		- 8	- 8
Wenigemarkt	Rathausbrücke	WE1	- 14	- 14		- 14	- 14
Neuwerkstraße	Baustelle entfällt	N1	+ 7	+ 7		+ 7	+ 7
Domplatz	Baustelle entfällt	D1	+ 1	+ 1		+ 1	+ 1
Andreasviertel	Baustelle entfällt	A1	+ 31			+ 31	
	Baustelle entfällt	A2	+ 1	+ 36		+ 1	+ 36
	Baustelle entfällt	A3	+ 4			+ 4	

Landeshauptstadt
Erfurt
**Parkraumkonzeption
für die Innenstadt**

Endbericht
16. Dezember 2013

Tabelle 16: kurzfristige Änderung der Kapazität auf öffentlichen Sammelanlagen

Gebiet	Projekt	Projekt- bezeich- nung	Änderung der Kapazität	Änderung je Gebiet	Ersatz- maßnahmen	Bilanz je Projekt	Bilanz je Gebiet
Östlicher Ring	Parkhaus Reglermauer	Ö1	- 56	- 56	+ 154	+ 98	
	TA-Hochhaus	Ö2			+ 100 bis + 150	+ 100 bis + 150	+ 198 bis + 248
Neuwerk- straße	Borgasse	N2	- 47	- 47		- 47	- 47
Domplatz	An den Graden	D2	- 110	- 110		- 110	- 110
Brühl	Parkplatz Petersberg	BÜ1	- 19	- 19		- 19	- 19

Tabelle 17: kurzfristige Änderungen des Parkraumangebotes im Straßenraum

Quartier	Abstellstände Bestand	zukünftige Reduktion	zukünftige Erweiterung	Abstellstände Prognose	zukünftige Änderung der Kapazitäten	prozentuale Änderung der Kapazitäten
Neuwerkstraße	405	0	+ 7	412	+ 7	+ 2 %
Östlicher Ring	926	- 70	+ 10	866	- 60	- 6 %
Südlicher Ring	417	0	0	417	0	0 %
Wenigemarkt	132	- 14	0	118	- 14	- 11 %
Andreasviertel	254	0	+ 36	290	+ 36	+ 14 %
Domplatz	190	0	+ 1	191	+ 1	+ 1 %
Waldenstraße	268	0	0	268	0	0 %
Brühl	175	0	0	175	0	0 %
Huttenplatz	611	- 8	0	603	- 8	- 1 %
Rudolfstraße	300	0	0	300	0	0 %
Petersbergareal	300	0	0	300	0	0 %
Bonemilchstraße	126	0	0	126	0	0 %
Bonifaciusstraße	527	0	0	527	0	0 %
Summe	4.631	- 92	+ 54	4.593	- 38	- 1 %

Tabelle 18: kurzfristige Änderungen des Parkraumangebotes in Sammelanlagen

Quartier	Abstellstände Bestand	zukünftige Reduktion	zukünftige Erweiterung	Abstellstände Prognose	zukünftige Änderung der Kapazitäten	prozentuale Änderung der Kapazitäten
Neuwerkstraße	281	- 47	0	234	- 47	- 17 %
Östlicher Ring	1.720	- 56	+ 254 / + 304	1.918	+ 198	+ 12 %
Südlicher Ring	1.260	0	0	1.260	0	0 %
Wenigemarkt	68	0	0	68	0	0 %
Andreasviertel	350	0	0	350	0	0 %
Domplatz	110	- 110	0	0	- 110	- 100 %
Waldenstraße	0	0	0	0	0	-
Brühl	111	- 19	0	92	- 19	- 17 %
Huttenplatz	347	0	0	347	0	0 %
Rudolfstraße	137	0	0	137	0	0 %
Petersbergareal	225	0	0	225	0	0 %
Bonemilchstraße	117	0	0	117	0	0 %
Bonifaciusstraße	106	0	0	106	0	0 %
Summe	4.832	- 232	+ 254	4.854	+ 22	0 %

Tabelle 19: kurzfristige Änderung der Belegung im Straßenraum

Quartier	heutige Nachfrage	Abstellstände Bestand	Überdeckung/ Unterdeckung Bestand	Abstellstände Prognose	Überdeckung/ Unterdeckung Prognose
Neuwerkstraße	350	405	+ 60	412	+ 60
Östlicher Ring	700	926	+ 230	866	+ 170
Südlicher Ring	280	417	+ 140	417	+ 140
Wenigemarkt	160	132	- 30	118	- 40
Andreasviertel	240	254	+ 10	290	+ 50
Domplatz	170	190	+ 20	191	+ 20
Waldenstraße	320	268	- 50	268	- 50
Brühl	210	175	- 40	175	- 40
Huttenplatz	570	611	+ 40	603	+ 30
Rudolfstraße	270	300	+ 30	300	+ 30
Petersbergareal	290	300	+ 10	300	+ 10
Bonemilchstraße	110	126	+ 20	126	+ 20
Bonifaciusstraße	570	527	- 40	527	- 40
Summe	4.240	4.631	+ 400	4.593	+ 360

Tabelle 20: kurzfristige Änderung der Belegung in Sammelanlagen

Quartier	heutige Nachfrage	Abstellstände Bestand	Überdeckung/ Unterdeckung Bestand	Abstellstände Prognose	Überdeckung/ Unterdeckung Prognose
Neuwerkstraße	200	281	+ 80	234	+ 30
Östlicher Ring	1.430	1.720	+ 290	1.918	+ 490
Südlicher Ring	1.120	1.260	+ 140	1.260	+ 140
Wenigemarkt	70	68	0	68	0
Andreasviertel	190	350	+ 160	350	+ 160
Domplatz	70	110	+ 40	0	- 70
Waldenstraße	0	0	0	0	0
Brühl	70	111	+ 40	92	+ 20
Huttenplatz	320	347	+ 30	347	+ 30
Rudolfstraße	40	137	+ 100	137	+ 100
Petersbergareal	150	225	+ 80	225	+ 80
Bonemilchstraße	90	117	+ 30	117	+ 30
Bonifaciusstraße	30	106	+ 80	106	+ 80
Summe	3.780	4.832	+ 1.070	4.854	+ 1.090

Tabelle 21: kurzfristige Änderung der Kapazität auf privaten Flächen

Gebiet	Projekt	Projektbezeichnung	Änderung der Kapazität	Änderung je Gebiete	Ersatzmaßnahmen	Bilanz je Projekt	Bilanz je Gebiet
Östlicher Ring	Parkhaus Reglermauer	Ö1			+ 56	+ 56	
	TA-Hochhaus	Ö2	- 17	- 41		- 17	+ 15
	Neuerbe / Meyfahrtstraße	Ö3	- 24			- 24	
Andreasviertel	Georgsgasse	A4	- 47		+ 15	- 32	
	Kleine Ackerhofsgasse	A5		- 47	+ 18	+ 18	- 14
Bonemilchstraße	Brühl Benaryplatz	BO1	- 27	- 70		- 27	- 70
	Wohnungsbau	BO2	- 43			- 43	
Summe			- 158	- 158	+ 89	- 69	- 69

Landeshauptstadt
Erfurt
Parkraumkonzeption
für die Innenstadt

Endbericht
16. Dezember 2013

Tabelle 22: längerfristige Änderungen der Kapazität auf öffentlichen und privaten Flächen

Gebiet	Projekt	Projektbezeichnung	Änderung der Kapazität öffentlich	Änderung der Kapazität privat	Bilanz je Projekt	Bilanz je Gebiet
Östlicher Ring	ICE-City-Ost	Ö4	+ 492 bis + 992	- 113	+ 379 bis + 879	+ 379 bis + 879
Huttenplatz	Am Hügel	H2	- 13 bis + 237	+ 20	+ 7 bis + 257	+ 7 bis + 257
Waldenstraße	Augustinestraße ost	WA1		- 24	- 24	- 24
Neuwerkstraße	Parkhaus Löbetor	N3	+ 100 bis + 200	- 67	+ 33 bis + 133	+ 6 bis + 106
	Taschengasse	N4	- 14	- 13	- 27	
Andreasviertel	Schließung Baulücken	A7		- 82	- 82	- 82
Petersberg	Andreasgärten	P1	(- 204)		(- 204)	(- 204)
Bonemilchstraße	Brühl - Süd	BO3	- 7	- 352	- 359	- 359
Bonifaciusstraße	Puschkinstraße	BF1	- 14		- 14	- 14
Südlicher Ring	ICE-City-West	SÜ1		- 124	- 124	- 124
Summe			+ 544 bis + 1394	- 755	- 211 bis + 639	- 211 bis + 639

Tabelle 23: langfristige Änderung der Kapazität öffentlich zugänglicher Abstellstände

Gebiet	Projekt	Projektbezeichnung	öffentlicher Straßenraum	öffentliche Sammelanlagen	Gesamt in öffentlichen Bereichen	Ersatzmaßnahmen öffentlich	Änderung der Kapazität öffentlich
Östlicher Ring	ICE-City-Ost	Ö4	- 8		- 8	+ 500 bis + 1000	+ 492 bis + 992
Huttenplatz	Am Hügel	H2		- 184	- 184	+ 171 bis + 421	- 13 bis + 237
Waldenstraße	Augustinestraße ost	WA1			- 0		
Neuwerkstraße	Parkhaus Löbetor	N3		- 300		+ 400 bis + 500	+ 100 bis + 200
	Taschengasse	N4	- 14		- 314		- 14
Andreasviertel	Schließung Baulücken	A7			- 0		
Petersberg	Andreasgärten	P1		(- 204)	(- 204)		(- 204)
Bonemilchstraße	Brühl - Süd	BO3	- 7		- 7		- 7
Bonifaciusstraße	Puschkinstraße	BF1	- 14		- 14		- 14
Südlicher Ring	ICE-City-West	SÜ1			- 0		
Summe							+ 544 bis + 1394

Tabelle 24: langfristige Änderung der Kapazität privat zugänglicher Stellplätze

Gebiet	Projekt	Projekt- bezeich- nung	privaten Flächen	Ersatzmaßnahmen privat	Änderung der Kapazität privat
Östlicher Ring	ICE-City-Ost	Ö4	- 113		- 113
Huttenplatz	Am Hügel	H2	- 59	+ 79	+ 20
Waldenstraße	Augustinestraße ost	WA1	- 24		- 24
Neuwerkstraße	Parkhaus Löbetor	N3	- 67		- 67
	Taschengasse	N4	- 13		- 13
Andreasviertel	Schließung Baulücken	A7	- 82		- 82
Bonemilchstraße	Brühl - Süd	BO3	- 415	+ 63	- 352
Südlicher Ring	ICE-City-West	SÜ1	- 124		- 124
Summe			- 897	+ 142	- 755

Anhang 4

Abbildung 33: Prozentuale Verteilung der Bewohnerparkstände und anderer Nutzergruppen, werktags 11 Uhr

Gebiet	Bewohner- parkstände	Parkstände Nichtbe- wohner	Parkstände Gesamt	Bewohner- parkstände	Misch- parkstände
A	95	2.070	2165	4 %	96 %
B	385	577	962	40 %	60 %
C	47	912	959	5 %	95 %
D	27	1.440	1467	2 %	98 %
E	102	3.340	3442	3 %	97 %
Summe	656	8.339	8.995	7 %	93 %

Abbildung 34: Prozentuale Verteilung der Bewohnerparkstände und anderer Nutzergruppen, nachts 03 Uhr

Gebiet	Bewohner- parkstände	Parkstände Nichtbe- wohner	Parkstände Gesamt	Bewohner- parkstände	Misch- parkstände
A	100	1.869	1969	5 %	95 %
B	396	227	623	64 %	36 %
C	51	874	925	6 %	94 %
D	27	1.342	1369	2 %	98 %
E	102	1.306	1408	7 %	93 %
Summe	676	5.618	6.294	11 %	89 %

Berlin

Novalisstraße 10
D-10115 Berlin-Mitte
Tel. 030.322 95 25 30
Fax 030.322 95 25 55
berlin@LK-argus.de

Hamburg

Altonaer Poststraße 13b
D-22767 Hamburg-Altona
Tel. 040.38 99 94 50
Fax 040.38 99 94 55
hamburg@LK-argus.de

Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8
D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de

1. Nachtrag
zum Konzessionsvertrag Strom vom 20.12.2013

zurück zum Beschluss

zwischen

SWE Netz GmbH

vertreten durch den Geschäftsführer
Magdeburger Allee 34
99086 Erfurt

- im folgenden „**SWE Netz**“ genannt -

und

Landeshauptstadt Erfurt

vertreten durch den Oberbürgermeister
Fischmarkt 1
99084 Erfurt

- im folgenden „**Stadt**“ genannt -

Aufgrund des Auslaufens der Übergangsregelung gemäß § 12 Satz 2 des Konzessionsvertrages vom 20.12.2013 wird ab 01.01.2015 der Umfang der Konzessionsabgaben gemäß Konzessionsabgabenverordnung (KAV) erheblich ansteigen. Um den daraus resultierenden wirtschaftlichen Auswirkungen im Interesse beider Vertragspartner Rechnung zu tragen, vereinbaren sie Folgendes:

Abweichend von der in § 5 Abs. 5 Satz 1 des Konzessionsvertrages getroffenen Regelung zu Abschlagszahlungen, die auf „25 % des letzten abgerechneten Jahresbetrages“ abstellt, zahlt die SWE Netz auf die Konzessionsabgabe **ab dem 01.01.2015 vierteljährliche Abschlagszahlungen** in Höhe der für den jeweiligen abgelaufenen Zeitraum zu erwartenden Konzessionsabgabe.

Auf der Grundlage der entsprechenden Kalkulation im Wirtschaftsplan der SWE Netz für 2015 einigen sich die Vertragspartner auf vierteljährliche Abschläge in Höhe von jeweils **1.862.000,00 Euro**.

Diese Abweichung gilt solange, bis der Jahresbetrag der Konzessionsabgabe für das Jahr 2015 gegenüber der Stadt abgerechnet worden ist.

Die übrigen Regelungen des Konzessionsvertrages bleiben unberührt.

Dieser Vereinbarung ist in zwei Ausfertigungen erstellt, von denen die Stadt und die SWE Netz je eine erhalten.

Erfurt,

SWE Netz GmbH

Landeshauptstadt Erfurt

Frank Heidemann
Geschäftsführer

Andreas Bausewein
Oberbürgermeister

ANLAGE 2

Verfahren zum Umgang mit Ansiedlungsbegehren für Einzelhandelsvorhaben von Gewicht, die dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Landeshauptstadt Erfurt in der jeweils gültigen Fassung widersprechen

Über Ansiedlungsbegehren zu Einzelhandelsvorhaben von Gewicht, die dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Landeshauptstadt Erfurt in der jeweils gültigen Fassung widersprechen wird zur Sicherung der Interessen der Landeshauptstadt Erfurt und der Ansiedlungsinteressenten in einem transparenten und formalisierten Verfahren nach berechenbaren und sachorientierten Grundsätzen geprüft und entschieden.

Derartige Vorhaben berühren Fragen der Planungshoheit der Gemeinde und liegen im Zuständigkeitsbereich des Stadtrates.

Ob es sich um ein Vorhaben von Gewicht handelt, ergibt sich nach Prüfung des Einzelfalls aus Art, Umfang und Lage des Vorhabens.

1.

Über bekannte hinreichend konkrete Ansiedlungsbegehren werden deshalb die zuständigen Fachausschüsse bereits im Vorfeld frühzeitig unterrichtet. Dabei werden legitime Datenschutzinteressen bezüglich der vorgesehenen Betreiber bzw. Mieter berücksichtigt.

2.

Die Stadtverwaltung ermittelt im Rahmen einer Vorprüfung, ob es sich um eine atypische Sondersituation handelt, die nicht bereits im Einzelhandels- und Zentrenkonzept berücksichtigt wurde und unterbreitet dem Stadtrat einen Entscheidungsvorschlag.

3.

Der Stadtrat entscheidet über die Ablehnung des Vorhabens aufgrund des Vorprüfungsergebnisses oder ermächtigt die Stadtverwaltung zum Abschluss von Kostenübernahmeverträgen mit dem Ansiedlungswilligen und zur Beauftragung einer Wirkungsanalyse des Vorhabens.

Soweit dies sinnvoll ist, erfolgt zur Risikominimierung für den Ansiedlungswilligen eine stufenweise Beauftragung und Auswertung der Gutachten.

Anerkannt werden nur Gutachten, die im Auftrag der Stadt entstanden sind. Die Kosten der neutralen Begutachtung sind durch den Ansiedlungswilligen zu tragen.

Der Stadtrat ist an die Empfehlungen des Gutachters nicht gebunden.

4.

Nach Ermittlung aller Sachverhalte erfolgt eine Anhörung der IHK, der Einzelhandelsverbände und Interessenvertreter des örtlichen Einzelhandels in einer gemeinsamen Sitzung der betroffenen Fachausschüsse des Stadtrates.

5

Die Stadtverwaltung formuliert auf Grundlage der Gutachten und der Anhörung einen Abwägungs- und Entscheidungsvorschlag zum Ansiedlungsbegehren und legt diesen dem Stadtrat vor.

Tabelle 8: Erfurter Sortimentsliste

Erfurter Sortimentsliste	
Zentrenrelevante Sortimente	
Nahversorgungsrelevante Sortimente (in der Regel zentrenrelevant)	
Drogeriewaren, Parfümerie- und Kosmetikartikel Getränke Nahrungs- und Genussmittel Pharmazeutika, Reformwaren Schnittblumen Zeitungen / Zeitschriften	
Bekleidung Bettwäsche Bild- und Tonträger Bilderrahmen Bücher Büromaschinen Camping und Zubehör Computer und Zubehör Elektrokleingeräte Fahrräder und Zubehör Fotoausrüstung und Zubehör Gardinen Geschenkartikel Glas/Porzellan/Keramik Handarbeitsbedarf/Kurzwaren/Meterware Stoffe / Wolle Haushaltswaren (Küchenartikel und –geräte - ohne Elektrokleingeräte; Messer, Scheren, Besteck, Eimer, Wäscheständer, -körbe, Besen, Kunststoffbehälter, -schüsseln)	Heimtextilien, Dekostoffe, Haus- und Tischwäsche Hörgeräte Kunstgewerbe / Bilder Lederwaren/Taschen/Koffer/Regenschirme Musikinstrumente und Zubehör Optik , Augenoptik Papier , Bürobedarf, Schreibwaren Sanitätsbedarf Schuhe Spielwaren Sportartikel / -geräte (ohne Sportgroßgeräte) Sportbekleidung Sportschuhe Telekommunikation und Zubehör Teppiche (Einzelware) Uhren/Schmuck Unterhaltungselektronik und Zubehör Waffen , Jagdbedarf Wäsche/Miederwaren/Bademoden
Nicht zentrenrelevante Sortimente	
Bauelemente , Baustoffe Bettwaren/Matratzen Bodenbeläge, Teppiche (Auslegware) Büromöbel Eisenwaren / Beschläge Elektrogroßgeräte Elektroinstallationsmaterial Erotikartikel Farben/Lacke Fliesen Gartenbedarf/-geräte (auch Terrakotta, Gartenhäuser) Gartenmöbel	Kamine/Kachelöfen Kfz-Handel Kfz- und Motorradzubehör Kinderwagen Küchenmöbel Leuchten Maschinen/Werkzeuge (auch Gartenmaschinen wie Rasenmäher, Wasserpumpen) Möbel Pflanzen/Samen Rollläden/Markisen Sanitärbedarf Tapeten Zoologischer Bedarf

Eckpunkte der Landeshauptstadt Erfurt zur "Lokalen städtischen Strategie zur nachhaltigen Stadtentwicklung" im Rahmen der EFRE- Förderperiode 2014 - 2020

Ausgangslage

Die drei benachbarten, attraktiven Großstädte der Impulsregion mit ihrem hervorragenden Angebot an Lebensqualität, Bildungsangeboten, Arbeitsplätzen, aber auch Kultur und Geschichte erleben aktuell eine hohe Dynamik und einen bemerkenswerten Aufstieg in der bundesweiten Wahrnehmung. Zugleich übernehmen sie eine für den Freistaat höchst wichtige Funktion innerhalb der massiven Wanderungsbewegungen der Gegenwart. Der äußerst vielschichtige und komplexe Strukturwandel in den ländlich geprägten Räumen und der damit verbundene grundlegende Wandel der Lebensentwürfe führt seit fast einer Generation zu kaum mehr grundlegend umkehrbaren, massiven Abwanderung gerade der jungen Bevölkerung.

Noch vor zehn Jahren lagen die Ziele dieser jungen, mobilen und zumeist gut ausgebildeten Menschen in den einschlägigen Wachstumsräumen in Süd- und Westdeutschland. Inzwischen hat sich dies ganz grundlegend verändert: Erfurt, Weimar und Jena, die jeweils über eine differenzierte Hochschullandschaft verfügen, können seit einigen Jahren ein kräftiges Bevölkerungswachstum verbuchen. Sie sind landesweit die einzigen "Schwarmstädte", die als Lebensort für die Generation der 20 bis unter 35-jährigen "besonders angesagt" sind - und stehen damit in einer Reihe mit Städten wie Mainz, Aachen, Münster, Freiburg oder Regensburg.

Erfurt wächst seit einigen Jahren relativ kontinuierlich um etwa 1.500 Einwohner pro Jahr. Viele der noch kürzlich als unsanierbar geltenden, leerstehenden Gebäude sind inzwischen saniert oder in Sanierung. Die vorhandenen Leerstandsreserven im unsanierten Altbestand schmelzen massiv ab. Die Leerstandsquoten liegen schon heute bis auf punktuelle Ausnahmen nur noch wenig oberhalb der Fluktuationsreserve. In wenigen Jahren wird der noch sanierbare Altbestand am Wohnungsmarkt angekommen sein. Sofern sich die Wanderungsentwicklung weiter verstetigt, besteht ab 2016/17 grob geschätzt ein Neubaubedarf von 500 bis 600 Wohneinheiten pro Jahr. Die zunehmende Nachfrage führt schon heute zu deutlich ansteigenden Mieten. Zugleich nimmt infolge der vielfach gebrochenen Erwerbsbiographien in den zurückliegenden zwei Jahrzehnten die Altersarmut weiter zu. Auch Alleinerziehende sind am Wohnungsmarkt gegenüber zahlungskräftigeren Zuziehern (Studenten-WG!) nicht mehr konkurrenzfähig.

Zugleich sind ein verantwortungsvoller Umgang mit den natürlichen Ressourcen, vor allem mit Grund und Boden, Landschaftsraum und Stadtklima, aber auch zukunftsfähige Mobilitätsangebote und eine soziale ausgewogene Stadt- und Siedlungsstruktur nicht nur politisches Ziel von Freistaat, Bund und EU, sondern auch unmittelbarer Prüfstein für die Attraktivität der Stadt für potenzielle Zuwanderer.

Erfurt bietet mit seiner kompakten innerstädtischen Stadtanlage, mit kurzen Wegen und

einem guten ÖPNV-Netz hervorragende Ausgangsbedingungen, um dem Leitbild der "Europäischen Stadt" gerecht zu werden. Neue Satellitenstädte auf der grünen Wiese und ausgedehnte Einfamilienhausteppiche in der ausgeräumten agrarisch geprägten Landschaft sind hingegen nicht mehr zukunftsfähig und werden von der Stadtbevölkerung und Zugswilligen kaum noch nachgefragt.

Der dringend erforderliche Wohnungsneubau in der kompakten Stadt erfordert folglich neben entsprechenden Förderinstrumentarien vor allem Flächenrecycling im Bestand.

Die Potenziale hierfür im eher hochpreisigen Süden und Westen der Stadt sind weitgehend aufgebraucht oder kommen aufgrund der wichtigen klimatischen Funktionen dieser Räume (Frischluftzufuhr) häufig nicht mehr für eine Aktivierung als Wohnbauland in Betracht. Dem gegenüber bietet der Norden und Osten der Stadt noch erhebliche Flächenpotenziale, die bislang infolge der Nachfragesituation noch nicht aktiviert werden konnten. Ein wichtiges Hemmnis bestand dabei neben der historisch überlieferten sozialräumlichen Gliederung der Gründerzeit in den unzureichenden infrastrukturellen Ausgangsbedingungen und den vergleichsweise unattraktiven Wohnumfeldbedingungen, insbesondere hinsichtlich Freiflächenangebot und Erschließung.

Die Herausforderungen einer nachhaltigen städtischen Entwicklung sollen daher mit zwei parallel zueinander aufgebauten räumlichen Strategien bewältigt werden, die teilweise auf bereits bekannten und in Vorbereitung befindlichen Projekten aufbauen. Diese Projekte werden im Rahmen der lokalen städtischen Strategie miteinander vernetzt und in einen übergeordneten räumlichen Zusammenhang gestellt, wodurch erhebliche Flächenpotenziale für eine nachhaltige Stadtentwicklung mobilisiert werden können. Eingefasst in die oben dargestellten strategischen Entwicklungsüberlegungen für die Gesamtstadt und unter Beachtung der drei im Rahmen des Operationellen Programms EFRE des Freistaates Thüringen vorgegebenen Handlungsfelder der nachhaltigen Stadtentwicklung werden folglich **zwei lokale städtische Strategien** für die Landeshauptstadt entwickelt:

Entwicklungsstrategie 1.

Der Erfurter Norden wird entlang des bereits im ISEK 2008 als strategisches Projekt enthaltenen grünen Gerabandes so aufgewertet, dass die vorhandenen Flächen- und Modernisierungspotenziale für eine weitere soziale Stabilisierung der Großwohnsiedlungen und alt-industrieller Gemengelagen sowie für eine ergänzende Wohnbaulandentwicklung mit Bezug zur Geraaue und ihren Nebenarmen genutzt werden können. Unter Einbeziehung der hochattraktiven landschaftlichen Potenziale gelingt eine enge Verflechtung der Großwohnsiedlungen mit der umgebenden gewachsenen Stadt und neuen Stadtbausteinen, wodurch eine grundlegende soziale Durchmischung ermöglicht wird. Bestehende sozialräumliche Abgrenzungen können damit wirksam überwunden werden. Hierfür ist die Bundesgartenschau eine wichtige Schlüsselmaßnahme, die die bereits vorhandenen Parks und Freiflächen zu einem zusammengehörigen zentralen Grünraum der Stadt zusammenfasst, der vom Venedig in der Altstadt bis Gispersleben und weiter zur Stadtgrenze bei Kühnhausen reicht und damit einen erheblichen Aufwertungsschub für den Norden bringen kann. Dies sollte flankiert werden durch ergänzende strukturwirksame Anbindungen benachbarter Stadtteile und Flächen. Die im Rahmen der Internationalen Bauausstellung Thüringen

(IBA) geplanten Wohnungsbauprojekte fügen sich hervorragend in diese Konzeption ein. Übergeordnetes Ziel der Landeshauptstadt Erfurt ist es im nördlichen Stadtgebiet entlang der Gera ein stadtbildbestimmendes Grünelement in der Stadtstruktur aus den vorhandenen Potentialen zu entwickeln (Grünes Geraband). Die Funktion als Frei- Grün- Verbindungsraum für Bewohner, Familien der nördlichen Stadtquartiere ist zu stärken. Die Freiräume für Naherholung und Sport, die Flächen angrenzender Brachen sowie der Naturraum der Gera sollen zukünftig nachhaltig entwickelt werden.

Entwicklungsstrategie 2.

Im Erfurter Osten werden der Entwicklungsschub aus der südlich angrenzenden ICE-City sowie die Entwicklungspotenziale aus den Fachhochschulstandorten an der Leipziger Straße genutzt, um die ausgedehnten vormals gewerblich bzw. niedrigschwellig genutzten Brachflächen der "Äußeren Oststadt" zu attraktiven innerstädtischen Wohnbauflächen zu transformieren. Mit entsprechenden Schlüsselinvestitionen in Wohnumfeld, öffentliche Räume sowie Grün- und Freiraumentwicklung werden die Rahmenbedingungen für die bereits beschlossene Umstrukturierung zu einem neuen, nachhaltigen, energieeffizienten innerstädtischen Wohnquartier entschieden gestärkt. Aufgrund der hier möglichen, optional durch den ÖPNV erschließbaren, kompakten Bauweise eröffnen sich hier erhebliche Flächenpotenziale für einen preiswerten, ggf. auch geförderten innerstädtischen Wohnungsneubau. Hier bestehen mit dem förmlich festgelegten Sanierungsgebiet "Äußere Oststadt" bereits die förderrechtlichen Voraussetzungen, die jedoch bislang nicht mit entsprechenden Fördermitteln unteretzt werden konnten.

Mit beiden Maßnahmen kann die Stadt auf mittlere Sicht die erforderlichen innerstädtischen Baulandpotenziale ohne zusätzliche Flächenversiegelung und auf Grundlage einer absolut nachhaltigen, auf den Umweltverbund setzenden Mobilitätsstrategie aktivieren. Zugleich verschwinden zahlreiche ausgedehnte "Schandflecke", Brach- und Restflächen, für deren Beseitigung bislang weder der Entwicklungsdruck ausreichte, noch entsprechende Fördermöglichkeiten bestanden.

Beide städtische Strategien sind großräumig angelegt. Dem kommt die Strategie des EFRE-Programms entgegen. Die Europäische Union sowie auch der Freistaat Thüringen verzichten wiederum auf eine eigenständige und gesonderte Gebietsabgrenzung. So können sowohl bereits vorhandene Stadterneuerungsgebiete nach dem BauGB als auch Gebiete ohne Gebietskulisse als Fördergebiete herangezogen werden.

Gleichzeitig ist es möglich, gebietsübergreifende und verbindende Konzepte durchzuführen, die maßgeblich zur Stabilisierung der Schwerpunktgebiete beitragen.

Die zwei Strategien im Einzelnen:

1. Die Entwicklungsachse von der Altstadt in den Norden nach Gispersleben über die Geraue

Das historische Stadtzentrum, die Erfurter Altstadt bestimmt Identität, Image und damit indirekt auch wesentlich den wirtschaftlichen Erfolg der Stadt. Ziel ist und bleibt die Schaffung und Erhaltung einer funktionellen urbanen Nutzungsmischung. Städtische Qualitäten sollen hervorgehoben, urbane Vielfalt begünstigt und soziale Segregation vermindert werden.

Beizubehaltende Strategie für die Erfurter Altstadt ist die Durchführung einer erhaltenden Erneuerung mit dem Ziel der Mobilisierung und Stärkung von Selbsterneuerungskräften, d. h. der privaten Investitionstätigkeit. Aufgrund der noch bestehenden Funktions- und Substanzmängel in wichtigen innerstädtischen Teilbereichen wird die Altstadt weiterhin Förderschwerpunkt bleiben.

Außerdem soll im Rahmen der BUGA 2021 die Geraue nachhaltig aufgewertet und als ein strategisches Band der Stadtentwicklung etabliert werden. Damit können weitere erhebliche Flächenpotentiale entlang des „Grünen Bandes“ mobilisiert werden. Die Entwicklung im Norden wird somit weitere Impulse erhalten und auch durch einen attraktiven öffentlichen Raum an Qualität gewinnen. Der zunehmende Entwicklungsdruck im unmittelbaren Bereich der Innenstadt kann damit in die Fläche gelenkt und deutlich abgemildert werden. In Anbetracht der gegenwärtigen Bevölkerungsentwicklung hat Erfurt damit eine aktuelle Aufgabe, um vor allem gesunde und attraktive Lebensbedingungen zu erhalten. Werden rechtzeitig entsprechende Impulse gesetzt, kann eine ungesunde Verdichtung und Konzentration in den zentrumsnahen Gebieten und direkt im Zentrum vorgebeugt werden.

Mit den möglichen Vorhaben, die im neuen EFRE Programm beantragt werden können, sollen die im räumlichen Zusammenhang mit der lokalen städtischen Strategie stehenden Projekte der Altstadt aus der EFRE-Förderperiode 2007- 2013 weiter fortgeführt werden. Es werden die Schwerpunkte:

- Sanierung weiterer Straßen und Plätze in der Innenstadt
- Aufwertung der Verbindung in den Norden mit der Geraue, den Verkehrsachsen, den Grünzügen und der Brücke über die NQV
- Umgestaltung und Sanierung von unmittelbaren Randbereichen bzw. unmittelbar an der Geraue gelegenen Einrichtungen bedient.

2. Die Sanierungsgebiete Innere und Äußere Oststadt mit der ICE- City

Es gibt zwei spezielle Bedingungen, die die Gebiete in und um die Oststadt in den Focus der Entwicklungsabsichten rücken lassen:

Mit der Grundsatzentscheidung zur städtebaulichen Entwicklung "ICE-City StR.- Beschluss 0070/13 Teilbereich Ost/ Neues Schmidtstedter Tor" hat die Stadt 2013 den Grundstein für

die Entwicklung eines zukunftsfähigen hochdynamischen Geschäfts- und Bürostandorts in unmittelbarer Nähe zum künftigen ICE-Systemknoten gelegt. Diese Entwicklung kann hervorragend dazu genutzt werden, die Synergien aus dem ICE-Knoten auch für eine flächige urbane Innenstadtentwicklung der nördlich angrenzenden Flächen zu nutzen.

Da die Bevölkerungszahlen der Landeshauptstadt Erfurt jährlich um 1.500 Einwohner steigen, könnten nördlich der ICE-City moderne familiengerechte Wohnformen für das 21. Jahrhundert entstehen, die durch neue Grün- und Spielraumangebote die Attraktivität der Oststadt spürbar steigern. Mit energieeffizienten, klimaschutzorientierten Bausteinen in den verschiedenen Ebenen der Planung wird die Nachhaltigkeit des Gebietes abgesichert. Mit einer potenziellen zusätzlichen Anbindung an den ÖPNV kann die 'Äußere Oststadt' perspektivisch noch besser in den Stadtkörper der Innenstadt integriert werden.

Die Äußere Oststadt bietet noch erhebliches Flächenpotential. Mit dem Beschluss StR.-Nr. 0328/14 den Rahmenplan für die äußere Oststadt überarbeiten zu lassen, besteht nun die Möglichkeit diese Flächen mittelfristig einer Wohnnutzung zuzuführen. Für diese Entscheidung spricht die unmittelbare Zentrumsnähe, die eine umfassende Verknüpfung und Nutzung der sozialen Infrastruktur sowie der Einkaufsmöglichkeiten der Altstadt ermöglicht. Die technische Infrastruktur liegt im Gebiet an. Erforderlich sind verkehrliche Maßnahmen zur besseren Anbindung an den ÖPNV, um die Anbindung der neuen Quartiere an das nahegelegte Stadtzentrum zu ermöglichen.

Die Landeshauptstadt Erfurt erarbeitet momentan einen Rahmenplan für die Äußere Oststadt, der die Überlegungen zur ICE-City aufnimmt und weiterentwickelt. Dieser Anfang 2015 vorliegende Rahmenplan ist dann mittels Gutachten und Detailplanungen in seiner Schärfe zu konkretisieren.

Finanzielle Überlegungen

Eine genaue Bestimmung der konkreten Vorhaben zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist auf Grund der noch fehlenden Bestätigung der lokalen städtischen Strategie der nachhaltigen Stadtentwicklung im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens durch den Freistaat Thüringen sowie der vom Freistaat vorgegebenen Zeitkette nicht möglich.

Finanziell soll der Gesamtumfang der Beantragungen ca. 36 Mio. € betragen und damit leicht über dem finanziellen Rahmen der Förderperiode 2007- 2013 liegen. Diese Erhöhung resultiert vor allem aus den anstehenden Vorhaben zur BUGA, die mit EFRE - Mitteln gefördert werden können. Die notwendigen haushalterischen Veranschlagungen im städtischen Haushalt je nach Bedarf für die kommenden Jahre sind vorzunehmen.

Die konkreten Vorhaben selbst sollen erst nach Aufnahme in das EFRE Programm bestimmt werden, jedes Einzelvorhaben wird durch die Verwaltung den beschließenden Ausschuss zur Beschlussfassung vorgelegt.

Schlüsselvorhaben: Projekte zur energieeffizienten Stadtentwicklung

Die im Sachverhalt beschriebene Möglichkeit neben dem Wettbewerbsverfahren sogenannte "Schnellläuferverfahren" zu initiieren, soll zusammen mit den Stadtwerken Erfurt mit der Landeshauptstadt in Form zweier Projekte zur Sicherung einer energieeffizienten Versorgung beantragt werden. In den Quartieren Borntal und Blumenviertel ist es geplant, die Fernwärmeversorgung auszubauen. Diese Vorhaben entsprechen dem Beschluss des Stadtrats (StR.-Nr.: 0010/13 vom 12.06.2013) zur umweltschonenden Fernwärmeversorgung für zusätzliche Stadtquartiere und dem Klimaschutzkonzept 2020.

Die Stadtquartiere Borntal und Blumenviertel (siehe Anlage) stellen Wohnquartiere in beliebter altstadtnaher Lage dar. Die Erfurter WBG Borntal hat dort einen Gebäudebestand aus den 50er und 60er Jahren. Grundsätzliches Ziel für diese Quartiere ist die langfristige Sicherung im Bestand und eine ansprechende Wohn- und Quartiersqualität. Deshalb wurden die Gebäude bereits saniert.

Im Erläuterungsbericht der Stadtwerke heißt es: „Im Quartier führt die bereits weitgehend durchgeführte Sanierung zu mittelfristig geringen Potenzialen in der Energieeinsparung. Effekte sind daher vorwiegend in der Umstellung der Energieträger auf Fernwärme oder erneuerbare Energien und im Energiemanagement zu sehen. Mit der Erschließung durch die Fernwärme und die gemeinsam mit den Gebäudeeigentümern angestrebte Forcierung von Photovoltaik zur Elektrizitätsgewinnung sowie dem Einsatz von Energiemanagement ergibt sich ein Einsparpotenzial an CO₂ das über dem gesamtstädtischen Ziel von 30 % liegt. Mit der Ablösung von mitunter noch vorhandenen Etagen-Heizungen und der damit verbundenen Effizienzsteigerung beim Endenergiebedarf wird eine mittelfristige Stabilisierung der Energieverbräuche und Kosten erreicht. Längerfristig kann damit das Gebiet sowohl durch weitergehende energetische Sanierung des Gebäudebestands als auch durch künftige Energieträgerergänzungen bei der Fernwärmeerzeugung, das übergeordnete Ziel einer CO₂-Einsparung von 80% bis 2050 erreichen. Die Erschließung durch die Fernwärme ist dazu das Schlüsselement.

Durch die Umstellung auf Fernwärme bestehen weiterhin in Hinblick auf die Luftreinheit im Gebiet deutliche Vorteile. Zwar ist das Gebiet selbst nicht von einer Überschreitung von Grenzwerten betroffen, an den in relativer Nähe befindlichen Stationen Heinrichstraße und Bergstraße kam es jedoch in der Vergangenheit zur Überschreitung verschiedener Grenzwerte. Mit der Erschließung des Gebietes durch die Fernwärme kann die Hintergrundbelastung im Bereich vermindert werden. Die im Gebiet befindlichen Luftleitbahnen Heinrichstraße und Blumenstraße, aber auch die Klimaschutzzonen Stolzestraße und Biereystraße haben eine Bedeutung über das Gebiet hinaus....“

Die geplante Beantragung bedient den übergeordneten Förderschwerpunkt „Energieeffiziente Quartiere“. Um die Möglichkeiten einer Beantragung abzuschätzen, gab es bereits Gespräche mit den Fördermittelgebern. Die Entscheidung inwieweit hier die Möglichkeit einer EFRE- Förderung besteht, wird derzeit von Seiten des Freistaates mit der EU verhandelt. In der vergangenen EFRE- Periode 2007-2013 war die Förderung von Dritten nicht möglich. Die EU prüft derzeit dazu die beihilferechtlichen Bestimmungen. Die Entscheidung zur Möglichkeit der Förderung dazu steht noch aus.