

Landeshauptstadt Erfurt  
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung  
Löberstraße 34

99086 Erfurt

Schlussbericht 25. Mai 2016

## **Bedarfsorientiertes Parkraumkonzept im Umfeld des ICE- Knotens Erfurt**

Bearbeitung:



**plan.publik.**

Kasinostraße 63  
52066 Aachen

fon: 0241 . 980 93 998  
fax: 0241 . 980 95 470  
info@verkehrskonzept.de

Prof. Karl Heinz Schäfer  
Weißdornweg 21  
50827 Köln

fon: 0178 . 537 0639

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Aufgabenstellung und Vorgehensweise</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Auswertung der zur Verfügung gestellten Unterlagen</b>	<b>4</b>
2.1	Machbarkeitsstudie ICE-City-West	4
2.2	Rahmenplanung ICE-City-Ost	5
2.3	Bedeutung der künftigen Verkehrsinfrastruktur für die Landesentwicklung Thüringens	5
2.4	Der ICE-Knoten Erfurt	7
2.5	Konzeptstudie über ein nutzerorientiertes Angebot von individuellen Mobilitätslösungen	8
2.6	Machbarkeitsstudie für P+R-Anlagen im Freistaat Thüringen	9
2.7	Masterthesis P+R in Erfurt unter Bezug auf die zukünftige Parkraumsituation in der Innenstadt	10
2.8	Beispiele aus anderen Städten mit ICE-Anbindungen	11
2.8.1	Montabaur	11
2.8.2	Kassel	12
2.8.3	Mannheim	14
2.8.4	Lyon	15
2.8.5	Weitere Beispiele	15
<b>3</b>	<b>Analyse des Parkraums im Untersuchungsgebiet</b>	<b>16</b>
3.1	Parkraumbewirtschaftung Innenstadt	17
3.2	Untersuchung in den Beobachtungsgebieten 2014 von der Landeshauptstadt Erfurt	17
3.3	Parkdauererhebung im südöstlichen Bereich	19
3.4	Begehung der unmittelbar angrenzenden Quartiere	21
3.5	Private Stellplatzanlagen im Untersuchungsgebiet	22
3.6	Öffentliche Parkhäuser im Untersuchungsgebiet	30
<b>4</b>	<b>Befragung von Bahnreisenden am Hauptbahnhof Erfurt</b>	<b>32</b>
<b>5</b>	<b>Heutige und zukünftige Fahrgastzahlen der Deutschen Bahn am Hauptbahnhof Erfurt</b>	<b>35</b>
<b>6</b>	<b>Ermittlung des Stellplatzbedarfs für P+R am Hauptbahnhof in Erfurt</b>	<b>38</b>
<b>7</b>	<b>Zusammenfassung der Analysen und Prognosen</b>	<b>38</b>
<b>8</b>	<b>Konzeptentwicklung</b>	<b>40</b>
8.1	Vorbemerkung	40
8.2	Szenarientwicklung	41
8.3	Test-Szenario 1 „Reduzierung“	44
8.4	Test-Szenario 2 „Ausgleich“	46
8.5	Testszenario 3 - Ausweitung	48
8.6	Schlussfolgerungen aus den Test-Szenarien	49
8.7	Umsetzungskonzept	50
<b>9</b>	<b>Anhang</b>	<b>52</b>
9.1	Parkdauererhebung	52
9.2	Befragung	58

# 1 Aufgabenstellung und Vorgehensweise

Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8 beinhaltet den Aus- und Neubau der Bahnmagistrale Nürnberg – Erfurt - Leipzig/Halle - Berlin, die sich in Erfurt mit der ICE-Strecke Frankfurt/Main - Dresden kreuzt. Somit ist der ICE-Knoten Erfurt ein zentraler Schnittpunkt der Hochgeschwindigkeitsstrecken. Mit der Fertigstellung der Verbindung ist ab 2017 mit einer stark erhöhten Anzahl von Reisenden zu rechnen, dies bei deutlich schnelleren Verbindungen und wesentlich höheren Platzkapazitäten in den Zügen.

Die sich ergebenden Chancen für Erfurt und Thüringen sollen optimal genutzt werden. Ein Leitprojekt aus dem Bereich "Mobilität" ist daher die Verbindung des Schienenpersonenverkehrs mit dem Straßenpersonennahverkehr und dem Motorisierten Individualverkehr.



**Bild 1:** Untersuchungsgebiet

In einem ersten Schritt wurden die bereits vorliegenden Studien zur Städtebaulichen Entwicklung im Untersuchungsgebiet, zu den Chancen und Potentialen des ICE-Knotens Erfurt, zu Park+Ride in Erfurt und Umgebung, sowie zum Parken in der erweiterten Umgebung des Hauptbahnhofs gesichtet.

In einem Auftaktgespräch wurde mit den Auftraggebern, der Stadt Erfurt und dem Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, der Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen und der Landesentwicklungsgesellschaft Thüringen die Ergebnisse dieser Studien besprochen und das weitere Vorgehen, insbesondere die beabsichtigten Erhebungen, besprochen. Im Januar 2016 wurde eine Parkdauererhebung in den Bereichen des Untersuchungsgebiet, für die noch keine derartigen Daten vorlagen, durchgeführt. Im gleichen Zeitraum erfolgte am Hauptbahnhof Erfurt eine Befragung von Fahrgästen, um Informationen zur Verkehrsmittelwahl auf dem Weg von und zum Bahnhof zu erhalten.

Auf der Basis der gewonnenen Erkenntnisse wurden drei Szenarien, die unterschiedliche Ansätze von Parkraumkonzeptionen zum Gegenstand haben, entwickelt. Aus den Ergebnissen der Diskussion dieser Szenarien erfolgt die Entwicklung einer bedarfsorientierten Parkraumkonzeption für den ICE-Knoten Erfurt.

## 2 Auswertung der zur Verfügung gestellten Unterlagen

### 2.1 Machbarkeitsstudie ICE-City-West

2010 wurde eine Machbarkeitsstudie für eine ICE-City am zukünftigen ICE-Knoten Erfurt erstellt. Hierbei lag der Schwerpunkt auf dem Bereich westlich des Hauptbahnhofs. Innerhalb der Machbarkeitsstudie wurde ein Konzept entwickelt, das in drei Entwicklungsschritten Büronutzung, Hotel, Gesundheit, Handel und in den oberen Geschossen Wohnen vorsah. Der Stellplatzbedarf der Nutzungen von rund 1.000 Stellplätzen sollte über Parkieranlagen, die von der Löberstraße aus erschlossen werden, gedeckt werden. Diese Anzahl stellt das Maximum dar, was verkehrstechnisch an den angrenzenden Knotenpunkten (Löberstraße und Juri-Gagarin-Ring) abgewickelt werden kann.



**Bild 2:** Machbarkeitsstudie ICE-City-West

Inzwischen ist der Standort westlich der Bahnhofstraße aufgrund der Verfügbarkeit der Grundstücke durch den Standort östlich des Bahnhofs in der Priorität abgelöst worden. Anfang des Jahres 2016 erfolgte ein Wechsel des Investors.

## 2.2 Rahmenplanung ICE-City-Ost

2012 wurde basierend auf der Machbarkeitsstudie jetzt für den Bereich östlich des Hauptbahnhofs eine Mehrfachbeauftragung zur städtebaulichen Gestaltung durchgeführt, aus der der heutige Rahmenplan ICE-City-Ost entwickelt wurde.



**Bild 3:** Rahmenplan ICE-City-Ost

Im Rahmenplan sind für das östlich des Hauptbahnhofs und nördlich der Bahngleise liegende Gebiet Gewerbe mit Schwerpunkt Büro, Geschäftsnutzung, Hotel, Tagung, Gastronomie, nicht großflächigem Einzelhandel und in den oberen Geschossen Wohnen vorgesehen. Große gewerbliche und öffentliche Stellplatzanlagen sind östlich der Stauffenbergallee geplant.

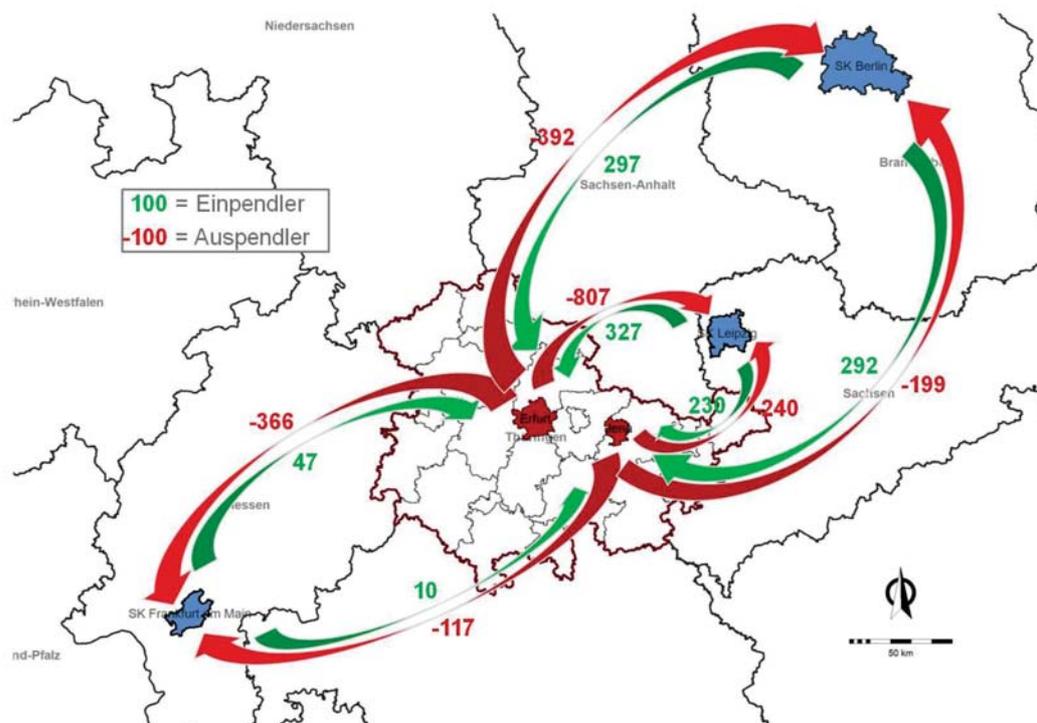
Das in der letzten Aktualisierung des Rahmenplans an der Thälmannstraße vorgesehene Parkhaus hat eine Basiskapazität von etwa 500 Stellplätzen. Diese dienen in erster Linie der Deckung des Bedarfs der ICE-City, wobei hier die hervorragende Anbindung an den öffentlichen Verkehr (unter anderem eine neue Stadtbahnlinie) bereits berücksichtigt wurde. Entsprechend dem Ergebnis dieser Studie soll hier eine Erweiterung bzw. die Errichtung weiterer Parkhäuser zur Deckung eines möglichen Bedarfs für P+R erfolgen.

## 2.3 Bedeutung der künftigen Verkehrsinfrastruktur für die Landesentwicklung Thüringens

Die Studie „Bedeutung der künftigen Verkehrsinfrastruktur für die Landesentwicklung Thüringens“ wurde Ende 2012 von der Prognos AG im Auftrag des Thüringer Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Verkehr sowie der Landesentwicklungsgesellschaft Thüringen fertiggestellt.

Über eine detaillierte Darstellung der Reisezeitveränderungen aus den Gebieten Thüringens zu den Zentren Berlin, München, Leipzig und Frankfurt/Main durch das Hochgeschwindigkeitsnetz der Deutschen Bahn und den darauf abgestimmten Zubringerverkehren werden „konkrete Handlungsfelder und Leit-

projekte“ erarbeitet und beschrieben, „mit denen die Chancen der verbesserten Erreichbarkeit für den gesamten Freistaat gezielt genutzt werden können.“<sup>1</sup>



**Bild 4:** Pendlerverflechtungen Erfurt und Jena mit Frankfurt, Leipzig und Berlin (Quelle: Prognos AG)

Bezogen auf den Knotenpunkt Erfurt wird formuliert:

„Der Knoten Erfurt wird

- als zentraler Verknüpfungspunkt der Nah- und Fernverkehre auf der Schiene zu einer Optimierung der Umsteigezeiten und Anschlüsse beitragen
- als neuer direkt angefahrener Haltepunkt auf der Relation Nord-Süd zu einer verbesserten Erreichbarkeit des Erfurter Raums führen
- als Verknüpfungspunkt zwischen Bahn und motorisiertem Individualverkehr (MIV) intermodale Reiseketten ermöglichen“<sup>2</sup>

„Bezogen auf die ICE-Anbindungen über den Systemknoten in Erfurt werden folgende Kreise von intermodalen Reiseketten (vor allem in Richtung Berlin) profitieren:

- Hildburghausen; mit einer Reisezeitersparnis im Bereich zwischen einhalb und zwei Stunden sowie

1 Bedeutung der künftigen Verkehrsinfrastruktur für die Landesentwicklung Thüringens, Kurzfassung – Endbericht, Prognos A, 2012

2 s.o.

- Schmalkalden und Meiningen; mit Reisezeitersparnissen von ca. einer Stunde<sup>3</sup>

Diese Aussagen sollen hinsichtlich regionaler Park+Ride und Bike+Ride-Angebote (P+R und B+R) anstelle von P+R-Angeboten am Standort Erfurter Hauptbahnhof überprüft werden.

## 2.4 Der ICE-Knoten Erfurt

In seinem Vortrag der „ICE-Knoten Erfurt – Tor für neue Verkehrs- und Tourismuskonzepte in Thüringen“ (Oktober 2013) stellt der Abteilungsleiter Verkehr im Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr Lutz Irmer fest, dass am Hauptbahnhof Erfurt nur eine begrenzte Anzahl von Stellplätzen für P+R vorhanden ist. Notwendig sei eine Bedarfsprognose für 2017, die Erschließung zusätzlicher Kapazitäten in einer akzeptablen Entfernung und die Prüfung intermodaler Angebote.

Freistaat  
**Thüringen**  
Hier hat Zukunft Tradition.

# Vernetzung SPV mit StPNV und MIV

Park&Ride-Pkw-Stellflächen am ICE-Knoten in Erfurt
Park&Ride-Pkw-Stellflächen an den wichtigsten Bahnhöfen

**in Erfurt (am ICE-Knoten):**

- begrenzte Anzahl an Stellflächen vorhanden

**notwendig:**

- Bedarfsprognose (für 2017)
- Erschließung zusätzlicher Kapazitäten (akzeptable Entfernung)
- Prüfung intermodaler Angebote (z.B. Cityticket)

**an weiteren Bahnhöfen:**

- an 30 Standorten Bedarf von mehr als 10 Stellplätzen
- bis 2019: schrittweise Realisierung der Stellplätze
- Untersuchung zu weiteren Standorten (z.B. Jena, Gera, Weimar) vorgesehen



Quelle: NVS

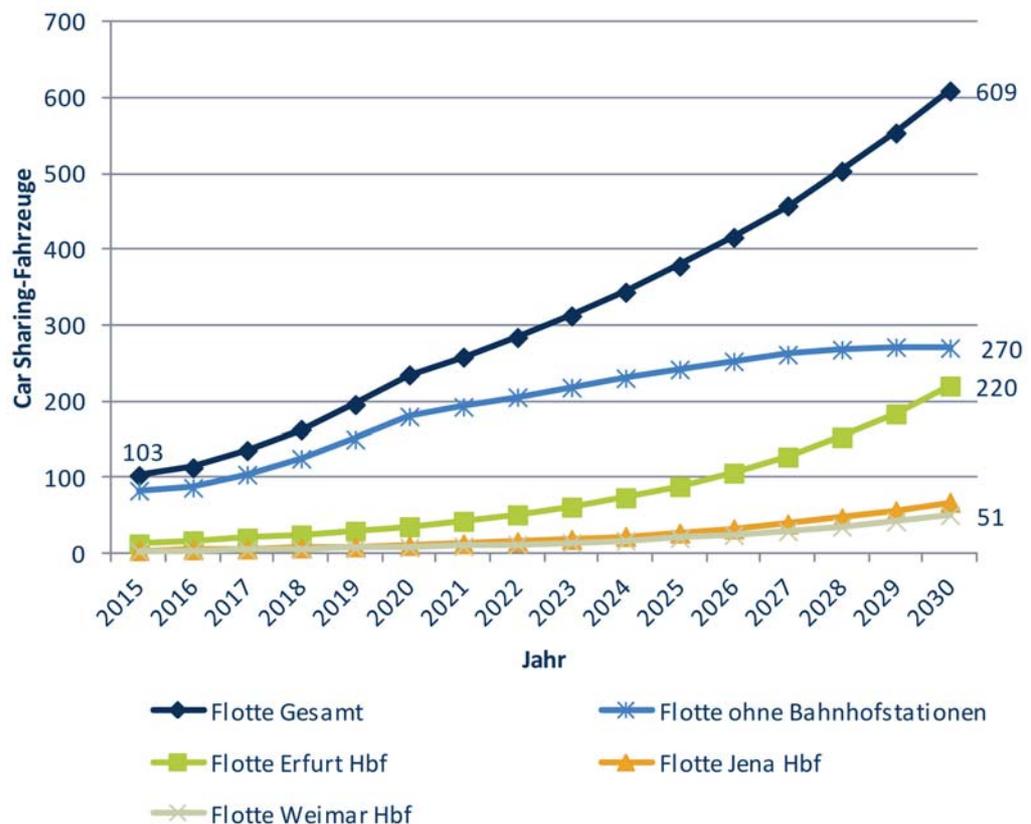
14.10.2013 Seite 16
ICEKnotenErfurt

**Bild 5:** Vernetzung SPV mit StPNV und MIV (Quelle Lutz Irmer, Abteilungsleiter Verkehr im Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr)

## 2.5 Konzeptstudie über ein nutzerorientiertes Angebot von individuellen Mobilitätslösungen

Im Auftrag der Landesentwicklungsgesellschaft Thüringen mbH und der Thüringer Energie- und GreenTech-Agentur GmbH wurde 2015 die „Konzeptstudie über ein nutzerorientiertes Angebot von individuellen Mobilitätslösungen zur Realisierung einer insbesondere intermodalen Reisekette vor dem Hintergrund des ICE-Knotens in Thüringen 2017“ von IGES Institut GmbH erstellt.

In dieser Studie wird von einer rasant ansteigenden Nachfrage an CarSharing im Nachtransport von Bahnreisen ausgegangen. Für den Hauptbahnhof Erfurt wird eine jährliche Zuwachsrate von 32% angesetzt. Für das Jahr 2020 wird eine CarSharing-Flotte am Erfurter Hauptbahnhof von circa 30 Fahrzeugen prognostiziert, bis 2030 soll die Flotte dann auf 220 Fahrzeuge anwachsen.



**Bild 6:** Prognostiziertes Wachstum der CarSharing-Flotte in der Impulsregion (Quelle: IGES Institut GmbH)

Der Standort für die CarSharing-Fahrzeuge soll möglichst nah am Bahnhof und im Sichtfeld der Bahnreisenden liegen. Ein möglichst hoher Anteil an Elektrofahrzeugen soll angestrebt werden.

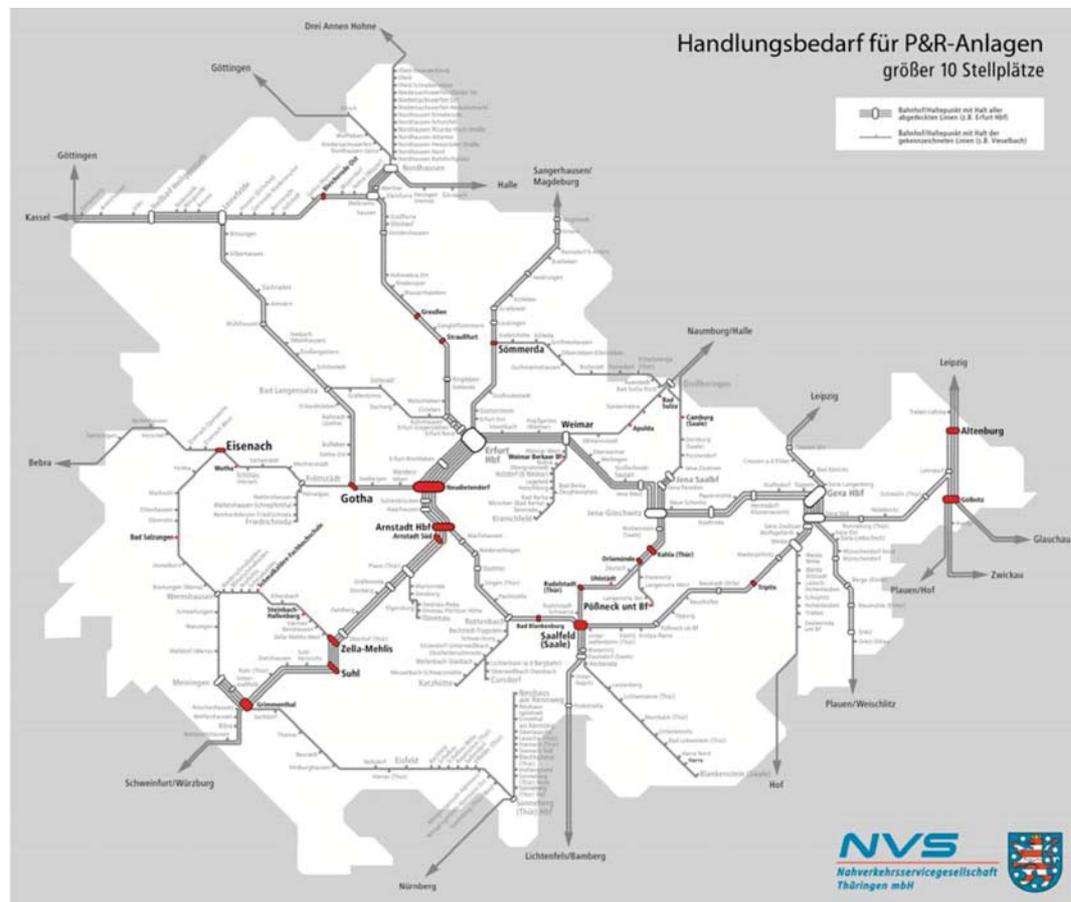
## 2.6 Machbarkeitsstudie für P+R-Anlagen im Freistaat Thüringen

Die Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen hat 2007/08 eine Machbarkeitsstudie für P+R-Anlagen im Freistaat Thüringen erstellt. Dabei wurden aus den rund 340 Bahnhöfen Thüringens die 93 relevantesten hinsichtlich P+R und B+R überprüft.

Drei Bahnhöfe mit insgesamt 150 Stellplätzen wurden der Kategorie „Bahnhöfe mit funktionstüchtigen und angemessen großen P+R-Anlagen; nur geringe Defizite im Bereich Beschilderung und Hinweisung“ zugeordnet.

35 Bahnhöfe (1.400 Stellplätze) fielen in die Kategorie „Bahnhöfe mit funktionstüchtigen und angemessen großen P+R-Anlagen; jedoch Defizite im Bereich Beschilderung und Hinweisung; einfache Maßnahmen erforderlich“.

55 Bahnhöfe wurden der Kategorie „Handlungsbedarf für P+R-Anlagen“ zugewiesen. „Die P+R-Anlagen sind entweder zu klein, fehlen völlig und/oder sind nicht anspruchsbzw. nutzergerecht ausgebildet; es sind bauliche Maßnahmen erforderlich.“<sup>4</sup> An diesen Bahnhöfen sollen rund 1.800 P+R Stellplätze eingerichtet werden, davon sind 450 bereits vorhanden.



**Bild 7:** Bahnhöfe mit Handlungsbedarf an P+R-Anlagen, Quelle: NVS

4 NVS, Machbarkeitsstudie für P+R-Anlagen im Freistaat Thüringen, 2008

## 2.7 Masterthesis P+R in Erfurt unter Bezug auf die zukünftige Parkraum-situation in der Innenstadt

2014 hat sich eine Masterthesis der Fachhochschule Erfurt mit den P+R-Anlagen im Stadtgebiet von Erfurt beschäftigt. Darin wird festgestellt, dass einige Anlagen zeitweise hoch ausgelastet sind, was zu einem Großteil aber auf eine hohe Fremdnutzung zurückzuführen ist. Am P+R-Platz Ringelberg sind dies die Besucher des Einkaufsmarktes sowie die Mitarbeiter des Christopheruswerkes, am P+R-Platz Grubenstraße und am P+R-Platz Hauptfriedhof die Berufsschüler der angrenzenden Schulen, sowie an der Thüringenhalle die Mitarbeiter und Gäste der Ministerien und Sportstätten. Der Bearbeiter empfiehlt Erweiterungen an den P+R-Plätzen Ringelberg, Europaplatz, Messe und Hauptfriedhof. Für die Weimarische Straße schlägt er einen geeigneten Standort vor, für dessen Erfolg eine deutliche Taktverdichtung des Linienbusverkehrs erforderlich ist. Der P+R-Platz Grubenstraße sollte als solcher geschlossen werden.

Mit Fortschreiten der Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt wird mit einer deutlichen Zunahme der P+R-Nutzung gerechnet.



**Bild 8:** P+R Standorte in Erfurt, Quelle: Masterthesis P+R in Erfurt von Andreas Haese)



## 4 Status quo des P+R-Angebotes

Abb. Stellplatzkapazität und -auslastung der Erfurter P+R-Anlagen (2014)

P+R-Anlage	Kapazität [Stpl.]	max. Auslastung [Kfz]	max. Auslastung [%]	freie Kapazität bis 90 % [%]	Fremdnutzung [%]	P+R [%]
Messe	73	65	89	1	16	75
Ringelberg	87	68	78	12	66	27
Europaplatz	85	86	101	-11	25	76
Zoopark	180	6	3	87	–	3
Grubenstraße	350	172	49	41	95	2
Hauptfriedhof	171	170	99	-9	95	5
Thüringenhalle	344	222	65	25	67	21
Bhf. Vieselbach	18	9	50	40	–	50
Urbicher Kreuz	167	68	41	49	90	4
<b>Summe / Mittelwert</b>	<b>1.475</b>	<b>866</b>	<b>59</b>	<b>31</b>	<b>71</b>	<b>17</b>

Quellen: Eigene Erhebungsergebnisse; P+R-Konzeption (2008).

27.08.2014

Andreas Haese, B. Eng.

5/18

**Bild 9:** Auslastung der Erfurter P+R-Anlagen, Quelle: Masterthesis P+R in Erfurt von Andreas Haese)

Es ist Potential, vor allem durch Reduzierung des hohen Fremdnutzeranteils, vorhanden, dass eventuell im Zusammenhang mit der Reisekette MIV - ICE-Erfurt genutzt werden kann.

## 2.8 Beispiele aus anderen Städten mit ICE-Anbindungen

In den vorstehend beschriebenen Studien wurden immer wieder Beispielstädte wie Montabaur, Kassel, Mannheim genannt, die nach dem Anschluss an bzw. der Erweiterung des ICE-Netzes eine besondere Entwicklung nahmen. Im Folgenden werden diese in Bezug auf Parkraumkonzeptionen betrachtet.

### 2.8.1 Montabaur

Der ICE-Haltepunkt Montabaur ist eigentlich mit der Landeshauptstadt Erfurt nicht vergleichbar. Um den ICE-Haltepunkt Montabaur entwickelten sich zwar, wie in der ICE-City Erfurt geplant, entsprechende Strukturen, der Bahnhof liegt allerdings außerhalb der Stadt und nicht in unmittelbarer Nähe der Innenstadt, wie in Erfurt. Außerdem ist Montabaur weniger Zielpunkt von ICE-Fahrten sondern dient dem Umland überwiegend als Startpunkt für Bahnfahrten Richtung Frankfurt und Köln. So ist durch die ICE-Anbindung Montabaur und Umgebung mittlerweile zu einem Wohnstandort für in Frankfurt Beschäftigte geworden.

Mit der Neuanlage des ICE-Haltepunkts Montabaur, der unmittelbar an der Autobahn A 3 mit eigener Abfahrt liegt, wurden über 1.000 ebenerdige Stellplätze auf Parkplätzen unter anderem für P+R geschaffen.



Quelle: <http://www.montabaur.de> (19.11.2012)

**Bild 10:** ICE-Haltestelle Montabaur

### 2.8.2 Kassel

Auch der ICE-Haltestelle Kassel-Wilhelmshöhe wurde im Zuge der neu eingerichteten ICE-Verbindungen neu errichtet. Der Bahnhof liegt etwa 3,5 km vom Kasseler Stadtzentrum entfernt und damit deutlich peripherer als der Erfurter Hauptbahnhof.



**Bild 11:** ICE-Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe

Über den Gleisen wurde ein Parkdeck mit 370 Stellplätzen errichtet. Zusätzlich sind auf zwei Parkplätzen 90 Stellplätze vorhanden, von denen 66 fest vermietet werden.



## Kassel-Wilhelmshöhe

## Ihre Parkmöglichkeiten



**Parkart** Ein Parkangebot von DB Bahn Park  
**Parkplatz**  
**Zufahrt** Bertha-von-Suttner-Straße  
**Entfernung** nächster Bahnhofseingang <50 Meter  
**Parktechnik** Schrankenanlage  
**Stellplätze** 26  
**Öffnungszeiten** 24 Stunden, 7 Tage  
**Betreiber** Contipark Parkgaragen GmbH (www.contipark.de)  
**Besondere Angebote für Bahnkunden:** [Park&Rail](#)  
[bahn.comfort](#) [Rabattierung mit Ihrer BahnCard](#)



### Tarif (Angaben in EUR, inkl. MwSt.)

1 Stunde	1,50
1 Tag	18,00
1 Tag (Rabatt)	15,00

**Vorverkauf von Tageskarten:**  
 Park&Rail-Karten erhältlich an allen Verkaufsstellen der Deutschen Bahn (außer Internet).

**Rabattierung von Tageskarten:**  
 Bonierung bei der Parkhausaufsicht, im DB Reisezentrum und an der DB Information.  
 Rabattierung mit BahnCard direkt am Kassensautomaten.

3127 P1 111



### Parkdeck Kassel-Wilhelmshöhe

**Parkart** Ein Parkangebot von DB Bahn Park  
**Parkdeck**  
**Zufahrt** Bertha-von-Suttner-Straße  
**Entfernung** nächster Bahnhofseingang 50-99 Meter  
**Parktechnik** Schrankenanlage  
**Stellplätze** 370  
**Öffnungszeiten** 24 Stunden, 7 Tage  
**Betreiber** Contipark Parkgaragen GmbH (www.contipark.de)  
**\*Monatskarten** Mietantrag erhältlich über: [dauerparker@contipark.de](mailto:dauerparker@contipark.de)  
**Besondere Angebote für Bahnkunden:** [Park&Rail](#)  
[bahn.comfort](#) [Rabattierung mit Ihrer BahnCard](#)



### Tarif (Angaben in EUR, inkl. MwSt.)

1 Stunde	1,50
1 Tag	18,00
1 Tag (Rabatt)	15,00
1 Monat Dauerparken (mind. 3 Monate)*	142,80

**Vorverkauf von Tageskarten:**  
 Park&Rail-Karten erhältlich an allen Verkaufsstellen der Deutschen Bahn (außer Internet).

**Rabattierung von Tageskarten:**  
 Bonierung bei der Parkhausaufsicht, im DB Reisezentrum und an der DB Information.  
 Rabattierung mit BahnCard direkt am Kassensautomaten.

3127 P2 437



**Parkart** Ein Parkangebot von DB Bahn Park  
**Parkplatz**  
**Zufahrt** Bertha-von-Suttner-Straße  
**Entfernung** nächster Bahnhofseingang 100-149 Meter  
**Parktechnik** keine  
**Stellplätze** 66  
**Öffnungszeiten** 24 Stunden, 7 Tage  
**Betreiber** Contipark Parkgaragen GmbH (www.contipark.de)  
**\*Monatskarten** Mietantrag erhältlich über: [dauerparker@contipark.de](mailto:dauerparker@contipark.de)

### Tarif (Angaben in EUR, inkl. MwSt.)

1 Monat Dauerparken (mind. 3 Monate)*	90,00
1 Monat Dauerparken (fester Stellplatz)*	120,00

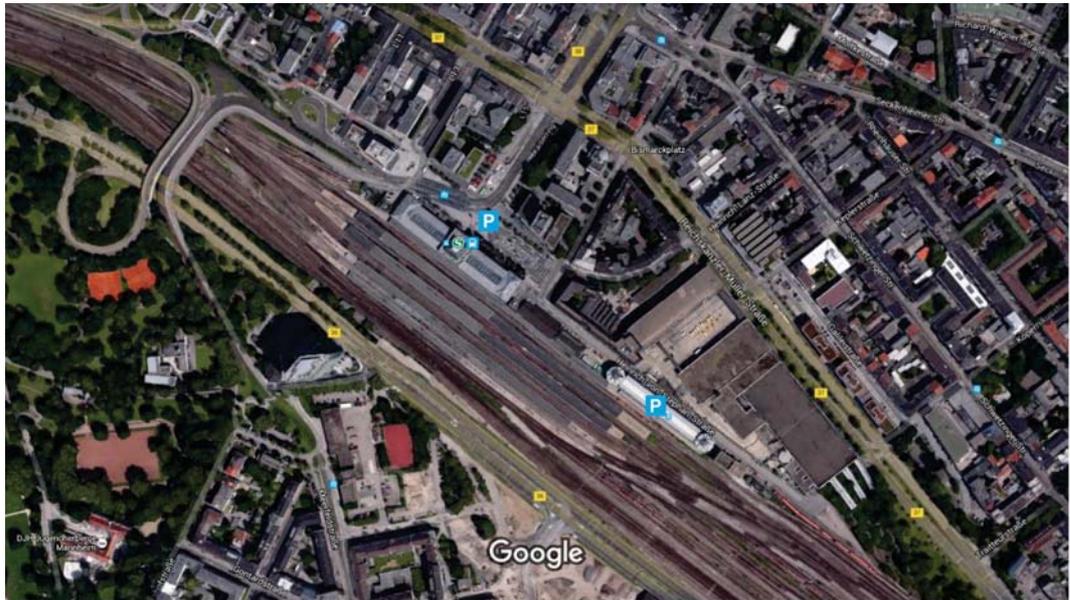
3127 P3 340

Ein Service der DB BahnPark GmbH | Sämtliche Angaben ohne Gewähr für die Richtigkeit | Angebotsverfügbarkeit vorbehalten | Letzte Änderungen am 01.12.2015 Seite 2

**Bild 12:** Parkmöglichkeit am ICE-Haltepunkt Kassel-Wilhelmshöhe (Quelle: DB BahnPark GmbH)

### 2.8.3 Mannheim

Der Mannheimer Hauptbahnhof liegt in ähnlichen Entfernung zur Innenstadt wie der Erfurter. Wie in Erfurt gibt es eine Tiefgarage unter dem Bahnhofsvorplatz (334 Stellplätze). In etwa 200 m Entfernung liegt das Parkhaus Busbahnhof (326 Stellplätze).



Bilder © 2016 Google, Kartendaten © 2016 GeoBasis-DE/BKG (©2009), Google 50 m

**Bild 13:** ICE-Bahnhof Mannheim



Mannheim Hbf
**Ihre Parkmöglichkeiten**

	<p><b>Tiefgarage Hauptbahnhof</b></p> <p>Parkart Tiefgarage          Zufahrt Bismarckplatz/Willy-Brandt-Platz 5          Entfernung nächster Bahnhofseingang &lt;50 Meter          Parktechnik Schrankenanlage          Stellplätze 334          Öffnungszeiten 24 Stunden, 7 Tage          Betreiber Mannheimer Parkhausbetriebe GmbH</p>	<p><b>Tarif</b> (Angaben in EUR, inkl. MwSt.)</p> <p>Aktuelle Tarife liegen nicht vor.</p> <p style="text-align: right; font-size: small;">3923 P1</p>
	<p><b>Parkhaus Busbahnhof</b></p> <p>Parkart Parkhaus          Zufahrt Heinrich-von-Stephan-Straße          Parktechnik Schrankenanlage          Stellplätze 326          Öffnungszeiten 24 Stunden, 7 Tage          Betreiber Mannheimer Parkhausbetriebe GmbH</p>	<p><b>Tarif</b> (Angaben in EUR, inkl. MwSt.)</p> <p>Aktuelle Tarife liegen nicht vor.</p> <p style="text-align: right; font-size: small;">3923 P2</p>

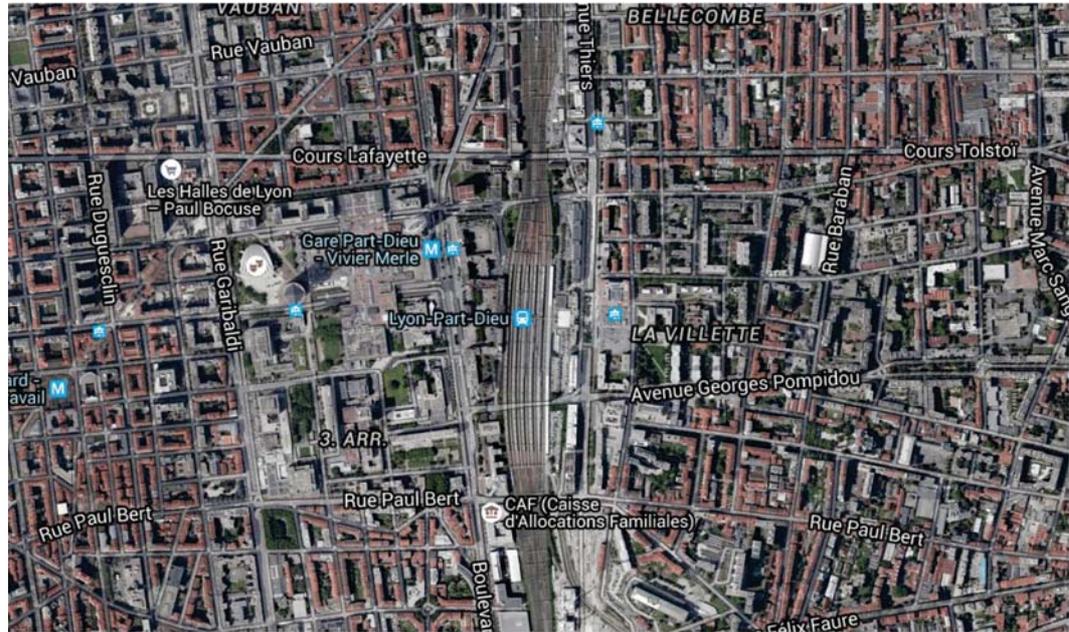
**Bild 14:** Parkmöglichkeit am Hauptbahnhof Mannheim (Quelle: DB BahnPark GmbH)

Die Tarife für das Parken liegen bei:

bis 10 min	kostenfrei
bis 30 min	0,50 €
erste und zweite Stunde	1,80 €/h
ab dritter Stunde	1,70 €

## 2.8.4 Lyon

Der Bahnhof Lyon Part-Dieu ist in etwa vergleichbar mit dem Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe. Er wurde 1983 an der TGV-Strecke gebaut und ist der wichtigste TGV-Halt in Lyon. Er liegt ca. 3 km östlich des Zentrums von Lyon. Im zentralen und ursprünglich wichtigsten Bahnhof Lyon Perrache halten nur noch in Lyon endende Hochgeschwindigkeitszüge.



**Bild 15:** TGV-Bahnhof Lyon Part Dieu (Quelle: Google)

In unmittelbarer Bahnhofsnähe liegen vier große Parkhäuser (Bonnell, Francfort-gare, Gare Part Dieu, Vilette). In den Parkhäusern ist teilweise eine Reservierung von Stellplätzen im voraus möglich, auch online über die Homepage des Bahnhofs.

Lyon verfügt über 21 Park+Ride-Plätze im Stadtgebiet, für deren kostenlose Nutzung ein gültiges ÖV-Ticket notwendig ist.

## 2.8.5 Weitere Beispiele

Auch in Fulda entstanden nach der Einbindung des Hauptbahnhofs in das ICE-Netz über das Stadtgebiet ausstrahlende Einrichtungen (Hotels, Tagungsstätten etc.). Alle diese Einrichtungen weisen ihren Stellplatzbedarf auf dem eigenen Grundstück nach. Es entstanden keine zusätzlichen öffentlichen Stellplatzangebote zum Beispiel für P+R.

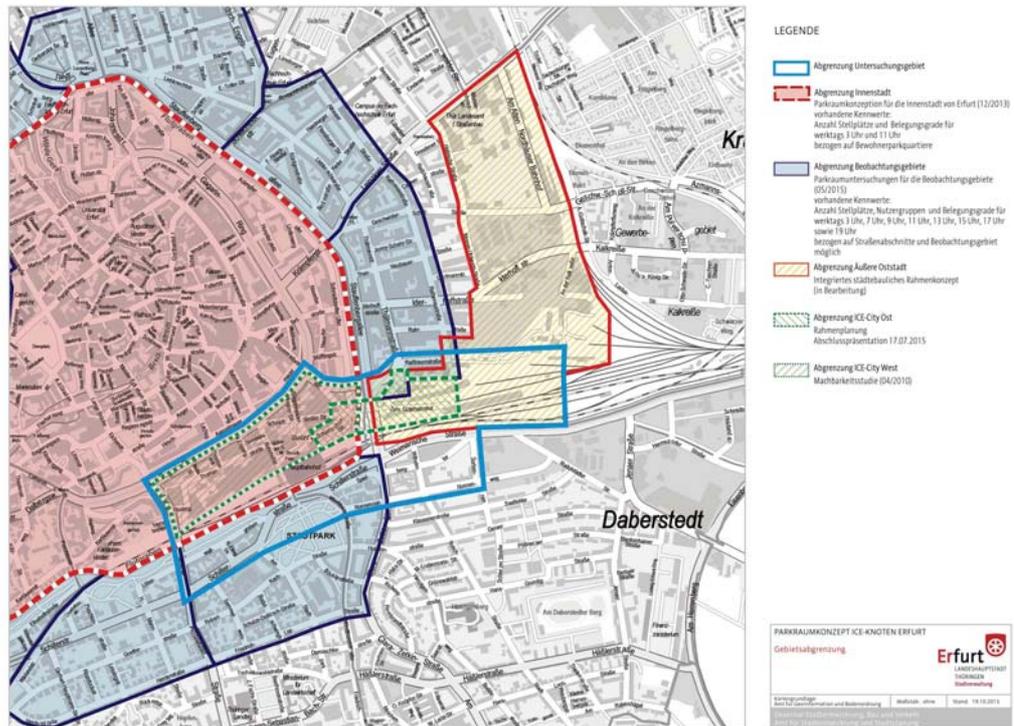
Generell gibt es für innerstädtische Bahnhöfe so gut wie keine separaten P+R-Angebote. P+R-Nutzer stehen hier in Konkurrenz mit den anderen Parkzwecken. P+R-Nutzer zahlen in der Regel die gleichen Gebühren wie andere Dauerparker. In einzelnen Parkieranlagen der DB-BahnPark GmbH wird versucht über besondere Tarifangebote für Bahnreisende (günstigere Tarife in Kombination mit einem Bahnticket) diesen gewisse Vorteile zu verschaffen.

Diese Anlagen befinden sich in der Regel aber eher an Bahnhöfen von Klein- und Mittelstädten.

Im Parkhaus der DB-BahnPark GmbH am Berliner Hauptbahnhof gibt es Vergünstigungen für BahnCard-Inhaber, 24 Stunden kosten für diese 18,00 € statt 22,00 €.

### 3 Analyse des Parkraums im Untersuchungsgebiet

Für größere Teile des Untersuchungsgebiets liegen bereits Untersuchungen zum Parkraum vor.



**Bild 16:** Gebiete in der Umgebung des Untersuchungsgebiets mit vorhandenen Parkraumuntersuchungen (Quelle Stadt Erfurt)

Der nordwestliche Teil (nördlich der Bahnlinie, westlich der Stauffenbergallee) liegt innerhalb der Innenstadt. Für diesen Bereich wurde 2013 die noch nicht umgesetzte Parkraumkonzeption Innenstadt erstellt <sup>5</sup>.

Die Bereiche, die im Südwesten (südlich der Bahnlinie, westlich der Clara-Zetkin-Straße) und nordöstlich (nördlich der Bahnlinie, östlich der Stauffenbergallee) liegen, werden von der Stadt Erfurt als Beobachtungsgebiete betrachtet. Hier hat die Stadt Erfurt 2014 Parkdauererhebungen im öffentlichen Straßenraum durchgeführt.

Im südöstlichen Bereich (südlich der Bahnlinie, östlich der Clara-Zetkin-Straße) wurden im Januar 2016 Erhebungen, die denen in den Beobachtungsgebieten entsprechen, durchgeführt.

<sup>5</sup> Landeshauptstadt Erfurt, Verkehrsentwicklungsplan Erfurt Parkraumkonzeption Innenstadt, Heft 2 der Schriftenreihe Beiträge zur Stadtentwicklung, Erfurt 2014

### 3.1 Parkraumbewirtschaftung Innenstadt

In dem Teil des Untersuchungsgebiets, der zur Innenstadt gehört, ist bereits heute im öffentlichen Straßenraum kein kostenfreies Dauerparken für Nicht-Bewohner legal möglich. Während östlich des Thomasecks die Parkdauer für Nicht-Bewohner auf eine oder zwei Stunden (in der Bürgermeister-Wagner-Straße unmittelbar vor dem Hauptbahnhof auf 10 min) begrenzt ist, kann man westlich für 0,50 €/30 min bis zu 12 Stunden parken.

Nach der Umsetzung des Parkraumbewirtschaftungskonzepts Innenstadt werden sich die Regelungen vereinheitlichen. Kostenfreie Dauerparkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum wird es Zukunft in der gesamten Innenstadt nicht mehr geben.

### 3.2 Untersuchung in den Beobachtungsgebieten 2014 von der Landeshauptstadt Erfurt

Die von der Landeshauptstadt Erfurt durchgeführten Erhebungen brachten folgendes Ergebnis:

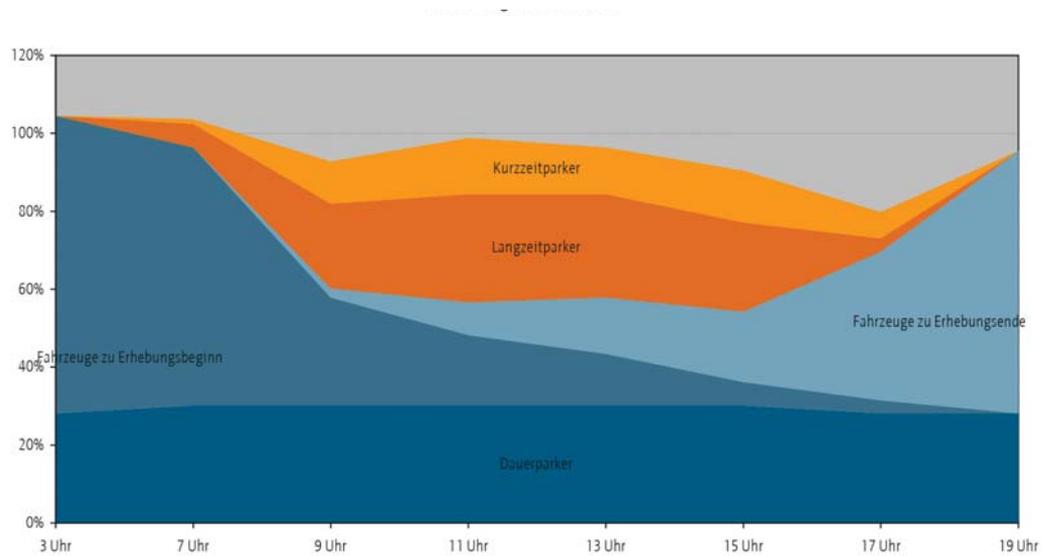
„Die Kriterien für ein mögliches Bewohnerparken wurden im gesamten Untersuchungsraum nicht erfüllt.“ Zwar „herrscht in den östlich und südlich gelegenen Gebieten ein deutlich höherer Anteil an gebietsfremden Langzeitparkern, die Parkraumauslastung erreicht aber bisher keine kritische Höhe.“<sup>6</sup>

Die Ergebnisse der im Untersuchungsgebiet liegenden Bereiche der Beobachtungsgebiete sind in den folgenden Abbildungen (Bilder 17 und 18) dargestellt.

Der nordwestliche Bereich (nördlich der Bahnlinie, östlich der Stauffenbergstraße) besteht im Wesentlichen aus der Raiffeisenstraße. Die nächtliche Auslastung des Parkraums liegt über 100 %. Der freie Parkraum, der durch weg-fahrende Bewohner entsteht, wird überwiegend von Langzeitparkern aufgefüllt. Kurzzeitparker, die nach der Definition (1 und 2 mal angetroffen, bei Rundgängen alle 2 h) auch bis nahezu 6 h an der gleichen Stelle geparkt haben, können nur die übrigen verbleibenden Plätze nutzen. Die Auslastung liegt nahezu den ganzen Tag oberhalb von 90 %. Nur im späteren Nachmittag, nach Wegfahren der Berufspendler und vor Rückkehr aller Bewohner, liegt sie etwas darunter.

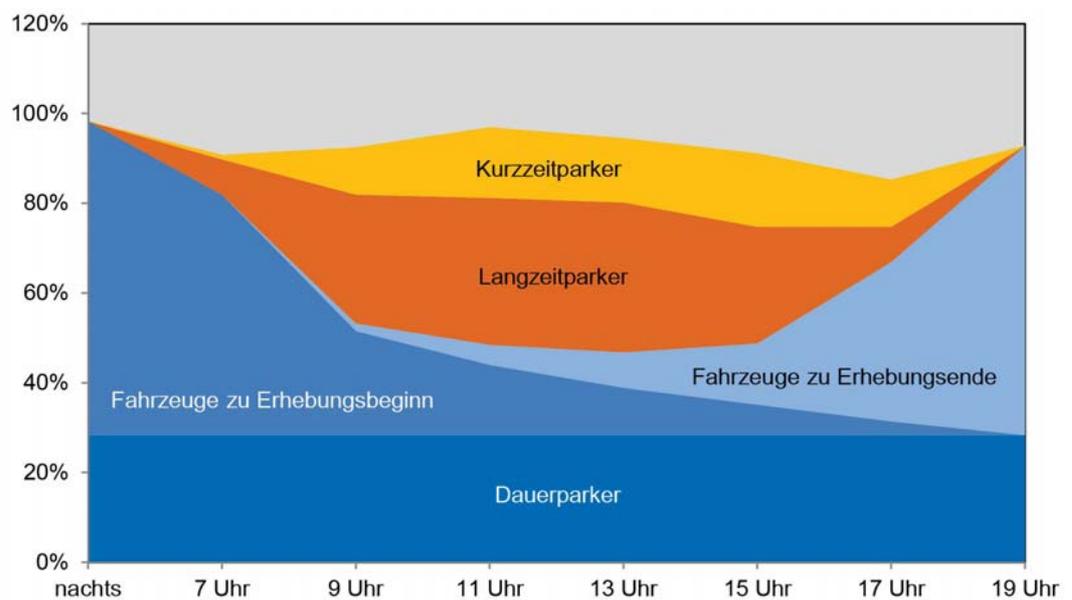
---

<sup>6</sup> Landeshauptstadt Erfurt, Parkraumuntersuchung für die Beobachtungsgebiete am Rande der Innenstadt, 2014



**Bild 17:** Parkraumbelegung in der Raiffeisenstraße, 89 Parkstände (Quelle Stadt Erfurt)

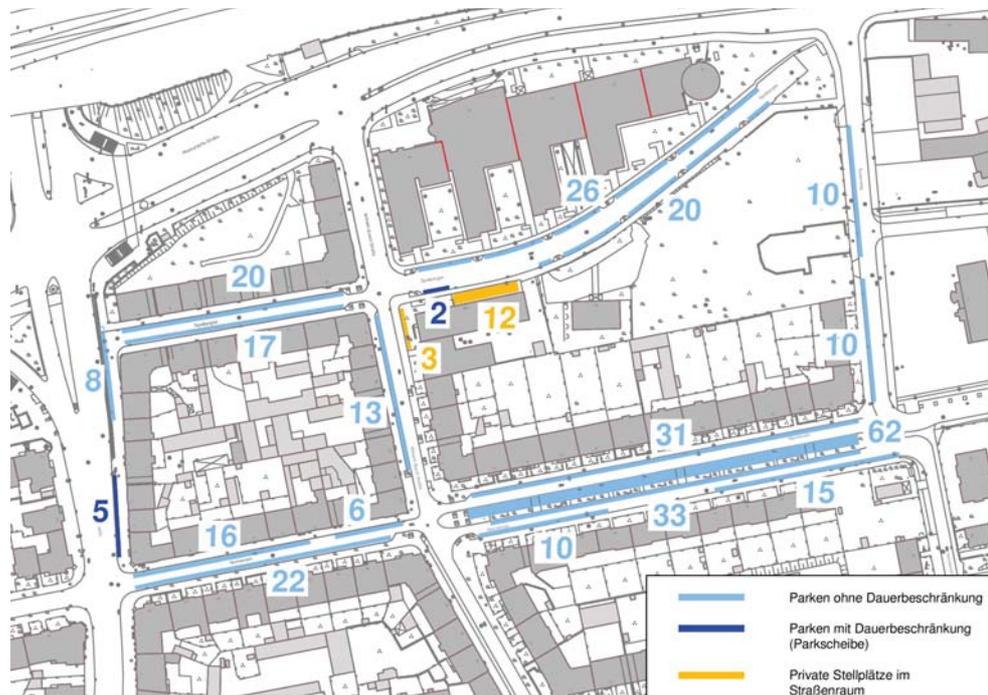
Im südwestlichen Bereich (südlich der Bahnlinie und westlich der Clara-Zetkin-Straße) ergibt sich ein sehr ähnliches Bild. Hier liegt die Auslastung des Parkraums den ganzen Tag über 90 %.



**Bild 18:** Parkraumbelegung im südwestlichen Bereich des Untersuchungsgebiets, 293 Parkstände (Quelle Stadt Erfurt)

### 3.3 Parkdauererhebung im südöstlichen Bereich

Im Januar 2016 wurde in diesem Gebiet eine Parkdauererhebung entsprechend den städtischen Erhebungen in den Beobachtungsgebieten durchgeführt.



**Bild 19:** Parkraumangebot im Gebiet südlich der Bahnlinie und östlich der Clara-Zetkin-Straße (Kartengrundlage: Stadt Erfurt, Amt für Geoinformation und Bodenordnung, Registrier-Nummer 62/01/1352/2015)

Derzeit sind insgesamt 326 legale Parkstände im öffentlichen Straßenraum vorhanden, davon sind 7 durch Parkscheibenregelung in der Parkdauer beschränkt. Zusätzlich finden sich noch 15 private Stellplätze im öffentlich zugänglichen Straßenraum. Da die einzelnen Parkstände nicht markiert sind, kann, je nachdem wie die einzelnen Fahrzeuge abgestellt sind und wie groß diese sind, die Anzahl der möglichen parkenden Fahrzeuge variieren.

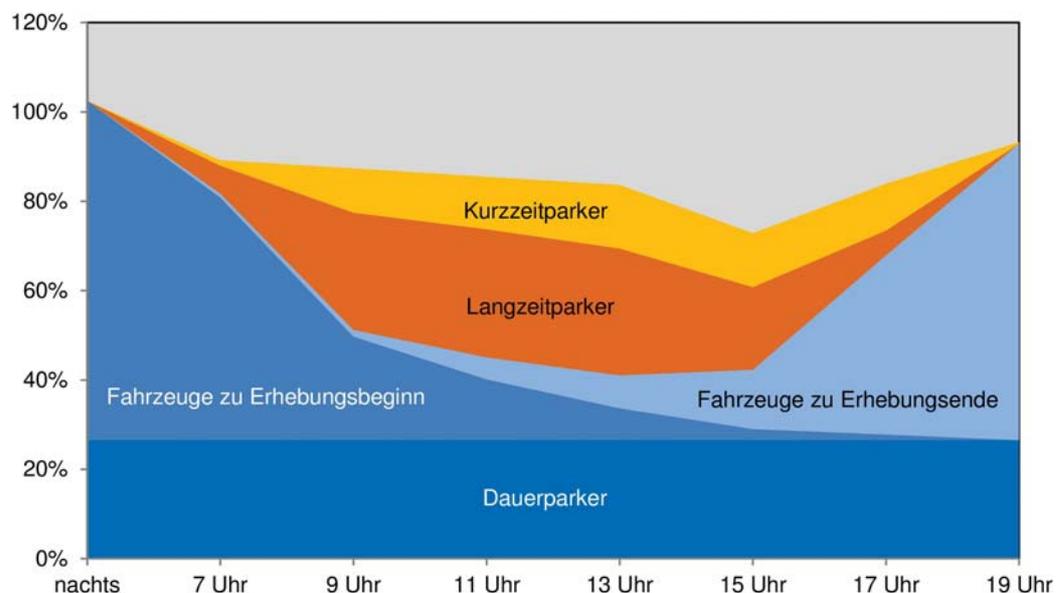
**Tabelle 1:** Parkraumangebot im Gebiet südlich der Bahnlinie und östlich der Clara-Zetkin-Straße

Straßenabschnitt	Öffentliche Parkstände		Private Stellplätze im Straßenraum
	Unbegrenzt	mit Parkhöchstdauer	
Weimarische Straße zwischen Clara-Zetkin-Straße und Sorbenweg	-	-	-
Spielbergtor zwischen Clara-Zetkin-Straße und Wilhelm-Busch-Straße	37	-	-
Spielbergtor östlich Wilhelm-Busch-Straße	46	2 (2 h)	12
Nonnenrain zwischen Clara-Zetkin-Straße und Wilhelm-Busch-Straße	44	-	-

Straßenabschnitt	Öffentliche Parkstände		Private Stellplätze im Straßenraum
	Unbegrenzt	mit Parkhöchstdauer	
Nonnenrain östlich Wilhelm-Busch-Straße	151	-	-
Clara Zetkin-Straße östliche Straßenseite	8	5 (1 h)	-
Wilhelm-Busch-Straße zwischen Weimarische Straße und Spielbergtor	-	-	-
Wilhelm-Busch-Straße zwischen Spielbergtor und Nonnenrain	13	-	3
Sorbenweg zwischen Weimarische Straße und Nonnenrain	20	-	-
<b>Summe</b>	<b>319</b>	<b>7</b>	<b>15</b>

Die Parkdauererhebung am 21. Januar 2016 brachte für den südöstlichen Bereich ein ähnliches Ergebnis wie für das südwestliche Beobachtungsgebiet. Nachts ist das Gebiet zu etwas mehr als 100 % belegt, das heißt es wird in Kurvenbereichen, im Haltverbot und auf dem Gehweg geparkt. Tagsüber sinkt die Belegung, überwiegend Langzeitparker füllen die durch weggefahrene Bewohner entstandenen freien Kapazitäten zu einem Großteil auf. Die Belegung des Parkraums ist den ganzen Tag über hoch, um 90 %, lediglich im Nachmittag sinkt sie leicht darunter.

Insgesamt liegt die Parkraumauslastung über Tage etwas niedriger als in den Beobachtungsgebieten. Dies ist zu einem darauf zurückzuführen, dass mehr Bewohner wegfahren, die Talsohle der Bewohnerfahrzeuge liegt bei rund 40 % gegenüber 50 % und mehr in den Beobachtungsgebieten, zum anderen werden die freigewordenen Parkstände - eventuell wegen der größeren Entfernung zur Innenstadt - nicht in gleichem Maße durch gebietsfremde Langzeitparker aufgefüllt.



**Bild 20:** Parkraumbelastung im südöstlichen Gebiet

### 3.4 Begehung der unmittelbar angrenzenden Quartiere

Am 1. Dezember 2015 erfolgte eine Begehung der unmittelbar an das Untersuchungsgebiet angrenzenden Quartiere. Bei den sich südlich anschließenden Quartieren handelt es sich um reine Wohngebiete. Die Bewohner parken, in Ermangelung von Stellplätzen auf dem eigenen Grundstück, zum größten Teil im öffentlichen Straßenraum. Dadurch ist die Parkraumnachfrage im öffentlichen Straßenraum auch tagsüber hoch.

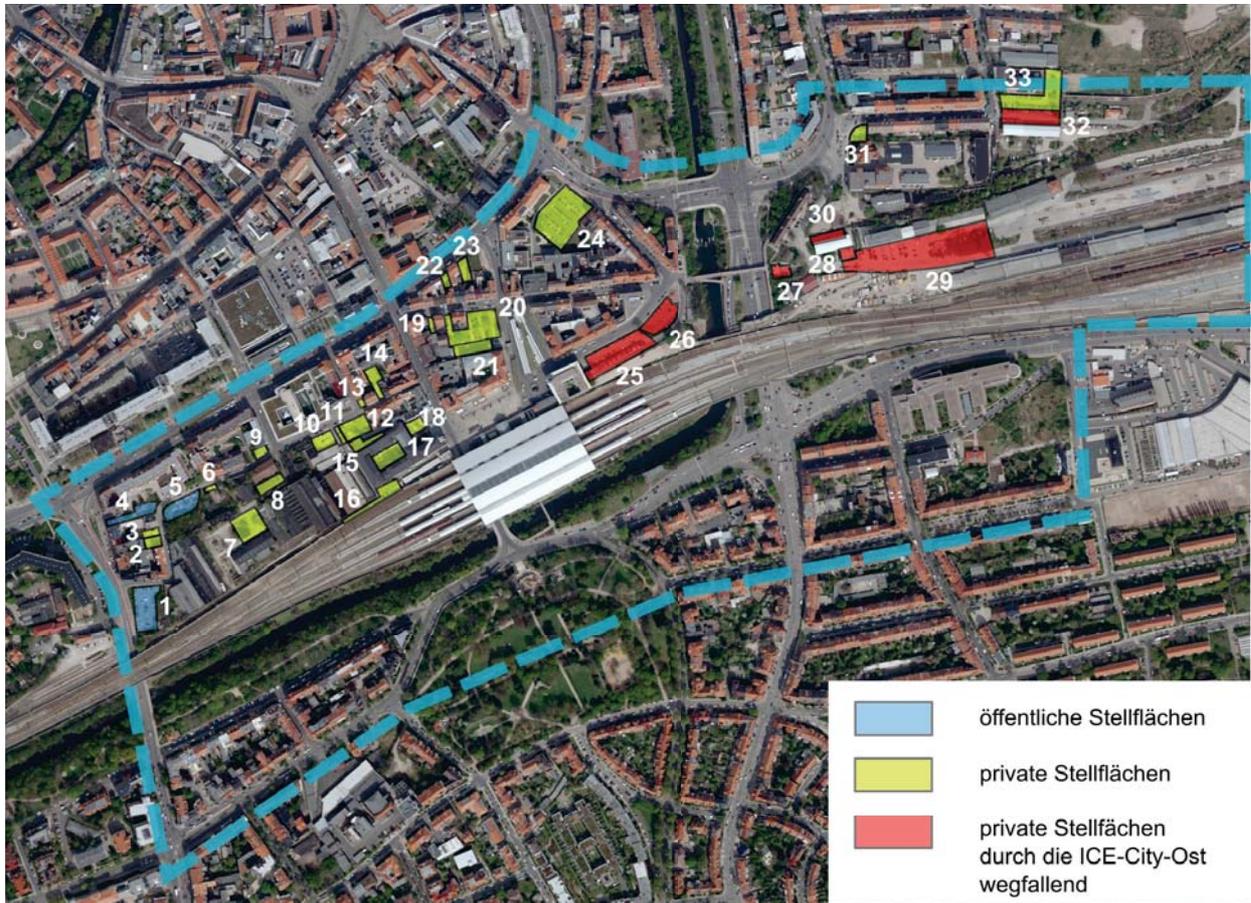
Diese Gebiete stellen durchweg keine verträgliche Reserve für aus anderen Gebieten verdrängte (Langzeit)Parker dar.



**Bild 21:** Blick in die Böckingstraße (links) und Robert-Koch-Straße südlich des Stadtparks (rechts)

### 3.5 Private Stellplatzanlagen im Untersuchungsgebiet

Innerhalb des Untersuchungsgebietes befinden sich eine Reihe größerer privater Flächen, die zum Parken genutzt werden. Diese befinden sich zum Teil auf Brachflächen. Sie sind alle einem speziellen Nutzerkreis vorbehalten. Entweder sind sie durch Tore oder Schranken gegen missbräuchliche Nutzung gesichert oder eine entsprechende Beschilderung weist auf den berechtigten Nutzerkreis hin.



**Bild 22:** Größere Stellflächen im Untersuchungsgebiet

Durch die ICE-City-Ost werden rund 250 dieser überwiegend durch Dauerparker genutzten Stellplätze wegfallen. Davon sind 230 Stellplätze Mitarbeitern der Deutschen Bahn, 9 der Bundespolizei und 11 weitere einem ortsansässigen Betrieb vorbehalten. Die notwendigen Stellplätze der Deutschen Bahn sollen auf andere bahneigene Flächen verlagert werden. Da mit einer Neubebauung die übrigen heutigen Nutzungen wegfallen, fällt auch deren Stellplatzbedarf zukünftig weg.

Heute gibt es auf dem Gebiet der geplanten ICE-City-Ost keine Flächen, auf denen gebietsfremde Dauerparker, zum Beispiel Beschäftigte der Innenstadt, parken können oder inoffizielles P+R stattfinden kann.



**Bild 23:** Größere Stellflächen im Untersuchungsgebiet und ihre zukünftige Nutzung

**Tabelle 2:** Größere private Parkflächen im Untersuchungsgebiet (Farbig hinterlegt entsprechend Bild 22: rot: durch die ICE-City-Ost wegfallende Parkflächen, magenta: innerhalb des Kerngebiets der ICE-City-West liegende Parkflächen, gelb: in Baulücken, die langfristig geschlossen werden sollen, liegende Parkflächen, grün: Parkflächen, die als solche erhalten bleiben)

Parkfläche	Stellplätze	Kommentar	Foto
1	65	Parkplatz Rosengasse, öffentlicher Parkplatz, Parken mit Parkschein	
2	6	Rosengasse, Brachfläche, mit Bauzaun eingezäunt	

Parkfläche	Stellplätze	Kommentar	Foto
3	6	Rosengasse, dahinter liegendem Wohnhaus mit Kennzeichen zugeordnet, relativ neu angelegt	
4	30	Thomasstraße, öffentlicher Parkplatz, Parken für Bewohner und mit Parkschein	
5	33	Thomasstraße, öffentlicher Parkplatz, Parken für Bewohner und mit Parkschein	
6	5	Öffentlich zugängliche Stellplätze auf privatem Grund	
7	ca. 5	Thomasstraße, Innenbereich, privat	Kein Foto
8	ca. 10	Thomasstraße, Innenbereich, privat	Kein Foto
9	11	Thomasstraße, Patientenparkplatz Dialysezentrum, privat	

Parkfläche	Stellplätze	Kommentar	Foto
10	20	Thomasstraße, Brachfläche, eingezäunter, verschlossener Parkplatz, privat	
11	8	Thomasstraße, „Parken nur mit Sonderberechtigung BGS“ (Bundespolizei) an heutige Nutzung gebunden	
12	30	Thomasstraße, Brachfläche, eingezäunter, verschlossener Parkplatz einzelne Stellplätze mit Kennzeichen bestimmten Nutzern zugewiesen	Kein Foto
13	4	Thomasstraße Ecke Große Engengasse, Privatparkplatz Fahrschule	
14	20	Thomasstraße, Baulücke und Blockinnenbereich, privat Hotelparkplatz	
15	11	Thomasstraße, nördlich Gebäude Bundespolizei, privat, an heutige Nutzung gebunden	
16	20	Thomasstraße, südlich Gebäude Bundespolizei, privat, an heutige Nutzung gebunden	

Parkfläche	Stellplätze	Kommentar	Foto
17	13	Innenhof, Bundespolizei, privat, an heutige Nutzung gebunden	Kein Foto
18	12	Innenhof, Bundespolizei, privat, an heutige Nutzung gebunden	Kein Foto
19	7	Baulücke, zwischen Schmidstedter Straße 57 und 61, privat	Kein Foto
20	85	Schmidstedter Straße, Brachfläche, bewirtschaftet durch SWE nur für Dauerparker, 48,00 €/Monat, alle Plätze vermietet, am 29.02.2016 um 12:00 Uhr parkten dort insgesamt 62 Fahrzeuge, davon 24 Fahrzeuge mit Erfurter Kennzeichen und 38 Fahrzeuge mit auswärtigem Kennzeichen	
21	29	Bürgermeister-Wagner-Straße, privat, mit Schranke, zum Erfurter Hof zugehörig	
22	7	Juri-Gagarin-Ring, Baulücke, privat	Kein Foto
23	10	Juri-Gagarin-Ring, Baulücke, privat, offensichtlich von Bewohnern/Beschäftigten der Schmidstedter Straße genutzt.	
24	91	Trommsdorffstraße, Besucherparkplatz des Bürgeramt der Stadt Erfurt	

Parkfläche	Stellplätze	Kommentar	Foto
25	70	Kurt-Schumacher-Straße, DB, Parken nur als Parkkarteninhaber	
26	35  6	Kurt-Schumacher-Straße, unbefestigte Brachfläche, DB, Parkkarten von DB Regio Thüringen  CarSharing (Standort teilAuto)	
27	16	DB, Parken nur mit Berechtigung des Betriebsstandortes Erfurt meist mehr Fahrzeuge abgestellt, als ordnungsgemäß möglich	
28	9	Bundespolizei, an heutige Nutzung gebunden	
29	>70	DB, Dienstfahrzeuge und Beschäftigte, Parken nur mit gültiger Einstellerlaubnis von I.NP-SO-D-EF (I)	

Parkfläche	Stellplätze	Kommentar	Foto
30	11	Privat, an heutige Nutzung gebunden	
31	13	Bundeswehr	
32	46	DB	
33	68	Privat mit Schranke, im Rahmenplan äußere Oststadt ist dort eine Grünfläche vorgesehen. Aufgrund der Grundstücksverhältnisse und der anliegenden Nutzung wird von einem Weiterbestand in den nächsten 10-15 Jahren ausgegangen.	

Innerhalb der ICE-City-Ost sind etwa 260 Stellplätze außerhalb des öffentlichen Straßenraums vorhanden, bis auf 6 CarSharing-Plätze sind alle an die derzeitigen Nutzungen (DB, Bundespolizei etc.) gekoppelt. Mit Wegfall dieser Nutzungen fällt auch der Stellplatzbedarf weg, bzw. ist dieser bei Unterbringung der heutigen Nutzung innerhalb der ICE-City-Ost im Stellplatzbedarf der ICE-City-Ost enthalten. Für die 6 CarSharing-Plätze ist entsprechender Ersatz zu schaffen.

Im Kernbereich der ICE-City-West sind 232 Stellplätze vorhanden:

- 98 davon sind öffentliche Stellplätze, die auch öffentlich bewirtschaftet werden (Parkplätze Rosengasse und Thomasstraße)

- 5 sind öffentlich zugänglich, liegen aber auf privatem Grund. Sie werden wie Parkstände im öffentlichen Straßenraum genutzt.
- 64 sind eindeutig durch entsprechende Beschilderung an die derzeitigen Nutzungen gekoppelt. Hier gilt das gleiche, wie oben beschrieben.
- 65 liegen hinter verschlossenen Toren. Es gibt keine eindeutige Zuordnung zu umliegenden Nutzungen, aber auch keine Hinweise auf eine Vermietung oder ähnliches.

Weitere 139 Stellplätze liegen in Baulücken innerhalb des Untersuchungsgebiets, die langfristig geschlossen werden sollen. Davon werden

- 85 von der SWE an Dauerparker vermietet.
- 20 als Hotelparkplatz genutzt.
- 4 von einer Fahrschule und.
- 30 offensichtlich von der Nachbarschaft genutzt.

**Tabelle 3:** Größere private Parkflächen im Untersuchungsgebiet Zusammenfassung

Bereich	Anzahl	Erläuterung
<b>ICE-City-Ost</b>	263 Stellplätze	257 an heutige Nutzungen gekoppelt 6 Car-sharing Plätze
<b>Kernbereich ICE-City-West</b>	232 Stellplätze	98 öffentliche bewirtschaftete Stellplätze 5 wie unbewirtschafteter Straßenraum genutzt 64 an heutige Nutzungen gekoppelt 65 verschlossen, keine Zuordnung möglich
<b>Baulücken, die geschlossen werden sollen</b>	139 Stellplätze	85 an Dauerparker vermietet 20 Hotelparkplatz 4 Fahrschule 30 offensichtlich von Nachbarschaft genutzt
<b>weiterhin Bestand</b>	248 Stellplätze	91 Besucherparkplätze Bürgeramt 13 Bundeswehr 144 wegen Abstandsflächen o.ä.

In Summe werden damit rund 100 öffentliche Stellplätze sowie geschätzt weitere 100 durch Bewohner genutzte Stellplätze (ein Teil der von der SWE vermieteten Dauerstellplätze, ein großer Teil der nachbarschaftlich genutzten Stellplätze und ein kleinerer Teil derjenigen, die nicht zugeordnet werden können) durch die geplanten Baumaßnahmen wegfallen.

### 3.6 Öffentliche Parkhäuser im Untersuchungsgebiet

Im Untersuchungsgebiet befinden sich drei öffentliche bzw. öffentlich zugängliche Parkhäuser/Tiefgaragen:

- Parkhaus Hauptbahnhof
- Parkhaus Thomaseck
- Parkhaus Intercityhotel

Die beiden erstgenannten sind an das Parkleitsystem angeschlossen. Über dieses konnten aktuelle Belegungsdaten abgerufen werden.

Die folgenden Daten zu Tarifen und Öffnungszeiten wurden im Februar 2016 den Internetseiten der SWE Parken GmbH entnommen.

#### Parkhaus Hauptbahnhof

Tiefgarage unter dem Bahnhofsvorplatz, Zufahrt von der Bürgermeister-Wagner-Straße, 390 Stellplätze

Erste und zweite Stunde je 1,50 €, jede weitere 1,00 €

Tagesparken 8,00 €

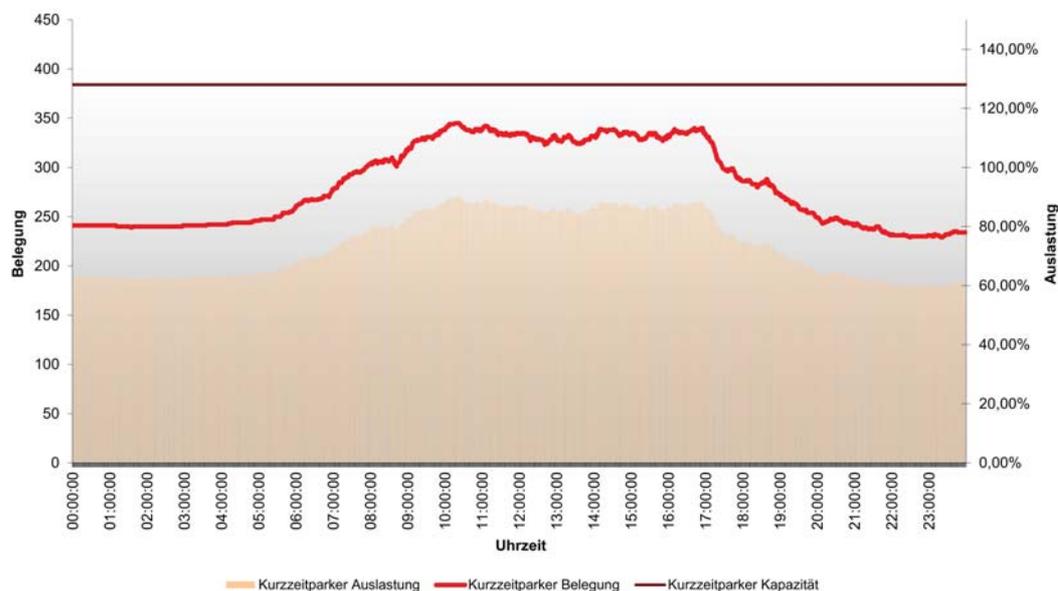
Mo-Fr. 59,00 €/Monat

Allzeit 80,00 €/Monat

Urlaub 1. Woche 40,00 €/Woche

Urlaub ab 2. Woche 20,00 €/Woche bis 4 Wochen

Derzeit sind alle Dauerparkplätze vergeben.



**Bild 24:** Tagesganglinie der Belegung im Parkhaus Hauptbahnhof am Donnerstag, dem 21.01.2016 (Quelle: Stadt Erfurt)

Die maximale Auslastung lag am 21. Januar 2016 bei 90 % um 10:30 Uhr, von 9:00 Uhr bis 17:15 Uhr war das Parkhaus zu 85 % und mehr ausgelastet.

## Parkhaus Thomaseck

Parkhaus, Zufahrt von der Thomasstraße, 393 Stellplätze

pro Stunde 1,50 €

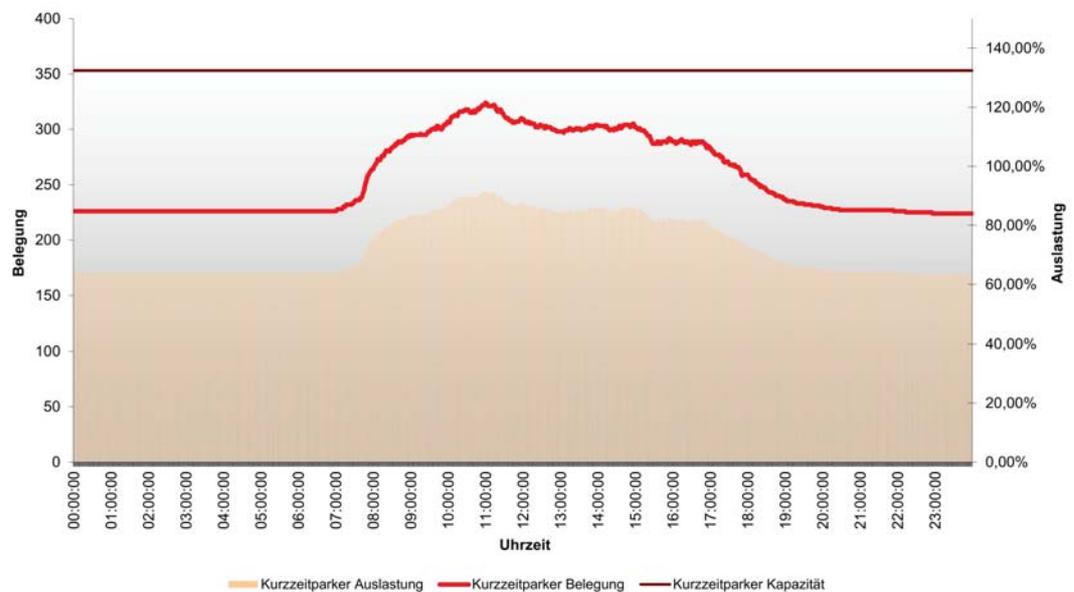
Tagesparken 8,00 €

Mo-Fr. 46,01 €/Monat

Allzeit 75,01 €/Monat

Bewohner 52,00 €/Monat

Öffnungszeiten montags bis freitags 7-20 Uhr, samstags 7-16 Uhr, sonntags geschlossen



**Bild 25:** Tagesganglinie der Belegung im Parkhaus Thomaseck am Donnerstag, dem 21.01.2016  
(Quelle: Stadt Erfurt)

Die maximale Auslastung lag am 21. Januar 2016 bei 92 % um 11:00 Uhr, von 9:30 Uhr bis 15:15 Uhr war das Parkhaus zu 85 % und mehr ausgelastet.

## Parkhaus Intercityhotel

Tiefgarage, nicht an das Parkleitsystem angeschlossen, Zufahrt von der Kurt-Schumacher-Straße, 37 Stellplätze (Quelle: Verkehrsentwicklungsplan Erfurt, Parkraumkonzeption Innenstadt)

pro Stunde 1,20 € (Quelle: [www.parkopedia.de](http://www.parkopedia.de))

Mit dieser hohen Auslastung über den Tag, stellen die Parkhäuser nur eine sehr bedingte Kapazitätsreserve als Ersatz für wegfallende Stellplätze oder für eine neu generierte Nachfrage dar.

## 4 Befragung von Bahnreisenden am Hauptbahnhof Erfurt

Am 21. Januar wurde zeitgleich mit den Parkraumerhebungen eine Befragung von Bahnreisenden am Erfurter Hauptbahnhof durchgeführt. Beim Auftaktgespräch am 30.11.2015 wurde diesem Ansatz der Befragung der Vorzug gegenüber einer Befragung von Aussteigern aus parkenden Fahrzeugen im Bahnhofsumfeld gegeben, da dieser eine deutlich höhere Stichprobe versprach.

Die heutige Verkehrsmittelwahl der Bahnreisenden und deren heute praktizierten Reiseketten stellen eine wichtige Basis für die Szenarienformulierung und die spätere Konzeption dar.

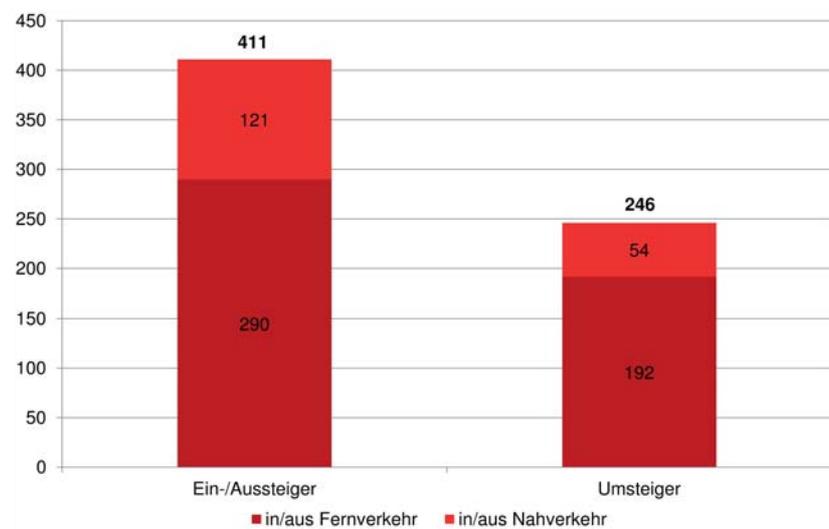
Zwischen 7 bis 19 Uhr wurden auf den Bahnsteigen insgesamt 657 Personen befragt. Der Fragebogen (siehe Anhang) umfasste folgende Fragen:

- Einsteiger/Aussteiger
- Startort der heutigen Reise
- Zielort der heutigen Reise
- genutzte Verkehrsmittel auf dem Weg zum/vom Bahnhof Erfurt
- bei Pkw, Standort des Parkplatzes
- Reisezweck: Arbeit, Ausbildung, Dienstreise, Urlaub/Städtetrip, Beruf/Ausbildung, Einkauf/Erledigung (Behörden-, Arztbesuch), Sonstiges

Daneben wurde die Uhrzeit, die Zugnummer, das Geschlecht und das ungefähre Alter der befragten Person erfasst. Befragt wurden vorrangig die Wartenden auf den ICE-Bahnsteigen, zwischen den ICE-Halten wurden auch Fahrgäste des Nahverkehrs angesprochen.

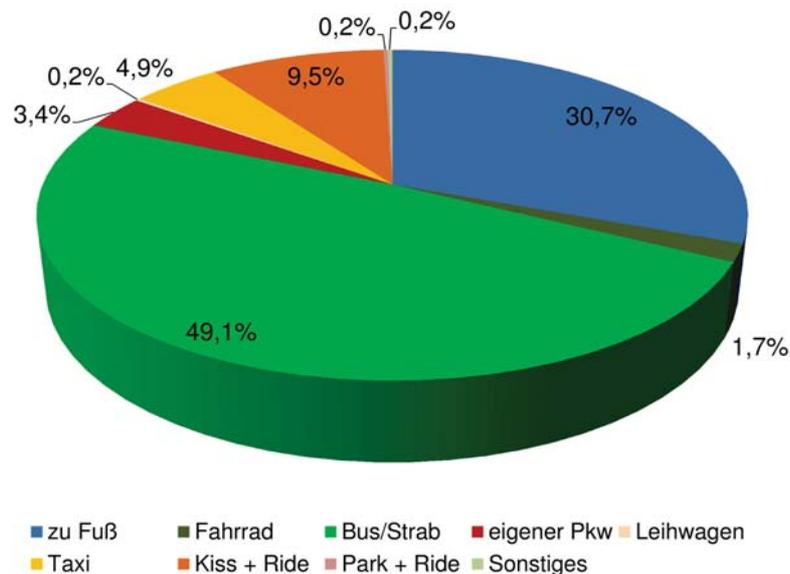
Der Erhebungstag war ein sonniger, klarer Wintertag, die Höchsttemperaturen lagen bei etwa minus 2°, die tiefsten Temperaturen bei etwa minus 8°.

Von den 657 Befragten waren 246 Umsteiger, das heißt, sie waren mit einem Zug zum Hauptbahnhof gelangt und fuhren mit einem anderen Zug weiter.

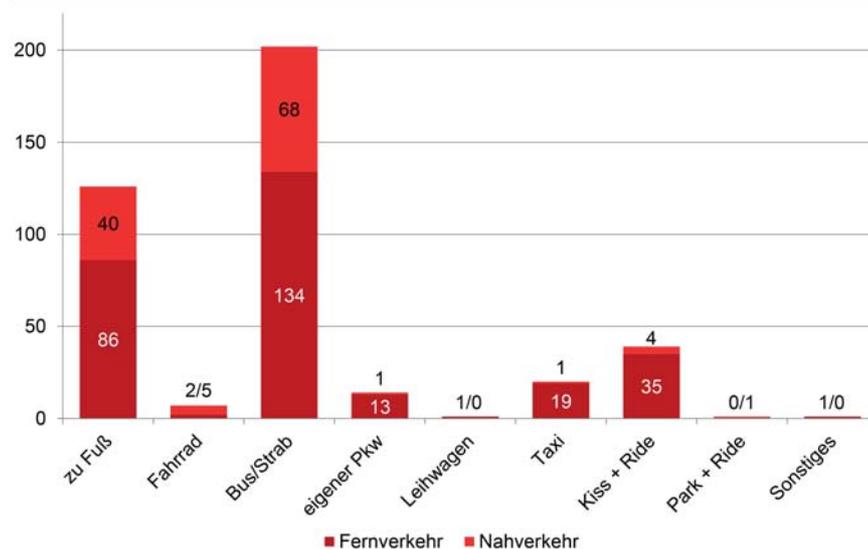


**Bild 26:** Befragte Ein- und Aussteiger sowie Umsteiger am Hauptbahnhof Erfurt am Donnerstag, dem 21.01.2016 von 7 bis 19 Uhr

Von den Personen, die den Hauptbahnhof Erfurt als Start- bzw. Zielort ihrer Bahnreise hatten, waren die Hälfte mit Bus oder Straßenbahn zum Bahnhof gelangt, weitere 30 % hatten den Bahnhof zu Fuß erreicht. Lediglich 3,4 % der Befragten waren mit dem eigenen Pkw zum Bahnhof gefahren. 9,5 % waren mit dem Pkw am Bahnhof abgesetzt oder abgeholt worden (Kiss + Ride). Knapp 5 % hatten ein Taxi genommen. Es ist anzunehmen, dass nicht zuletzt die am Erhebungstag herrschenden Witterungsbedingungen zu dem geringen Radverkehrsanteil von unter 2 % führten.

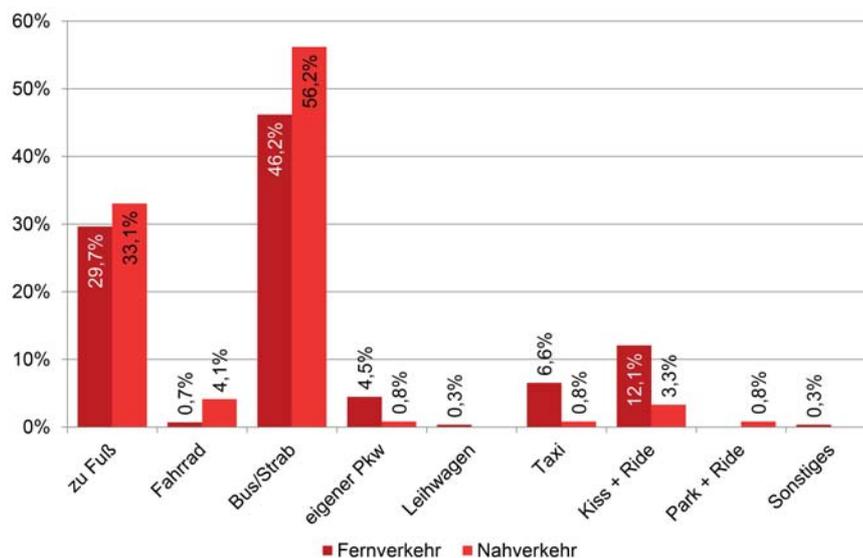


**Bild 27:** ModalSplit der Ein- und Aussteiger am Hauptbahnhof Erfurt am Donnerstag, dem 21.01.2016 von 7 bis 19 Uhr



**Bild 28:** Verkehrsmittel der Ein- und Aussteiger (insgesamt 411 Befragte) am Hauptbahnhof Erfurt am Donnerstag, dem 21.01.2016 von 7 bis 19 Uhr

Es fällt auf, dass der Pkw als Zubringer zum Bahnhof bei Fernreisenden eine etwas größere Rolle spielt als im Nahverkehr.



**Bild 29:** Verkehrsmittel der Ein- und Aussteiger im Fern- und Nahverkehr (insgesamt 411 Befragte) am Hauptbahnhof Erfurt am Donnerstag, dem 21.01.2016 von 7 bis 19 Uhr

Von den insgesamt 14 mit dem eigenen Pkw anreisenden Bahnfahrern parkten acht in der Tiefgarage Hauptbahnhof, einer im Parkhaus des Intercity-Hotels, vier parkten in der weiteren Umgebung. Neun gaben als Reisezweck „Dienstreise“ an, vier „Arbeit“ und eine Person war in ihrer Freizeit unterwegs.

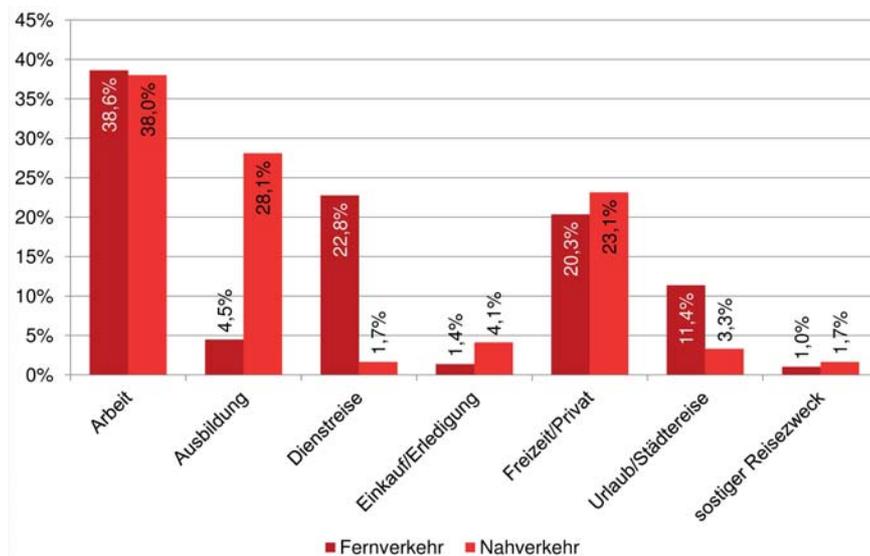
Lediglich eine Person nutzte bei der Anreise zum Hauptbahnhof P+R. Auf dem Weg zur Ausbildung in Jena wurde der P+R-Platz am Urbicher Kreuz genutzt.

Alle Personen, die mit dem eigenen Pkw zum Hauptbahnhof kamen, stammten aus Erfurt.

Bei denjenigen, die sich zum Bahnhof bringen ließen, kamen 11 (von 39) aus dem übrigen Thüringen, 9 davon starteten in den Urlaub, 2 waren in der Freizeit unterwegs.

Rechnet man diese Anteile auf alle Einsteiger (siehe Kapitel 5) hoch, so ergeben sich am Tag insgesamt aufgerundet rund 140 Personen, die mit dem eigenen Pkw zum Bahnhof kommen und rund 430 Personen, die mit dem privaten Pkw gebracht werden.

Der größte Anteil sowohl im Fern- wie im Nahverkehr war zur/von der Arbeit unterwegs. Während im Nahverkehr an zweiter Stelle Wege zur/von der Ausbildung folgten, waren es im Fernverkehr Dienstreisen. An dritter Stelle der Reisezwecke folgten jeweils Fahrten in der Freizeit bzw. aus privatem Anlass.



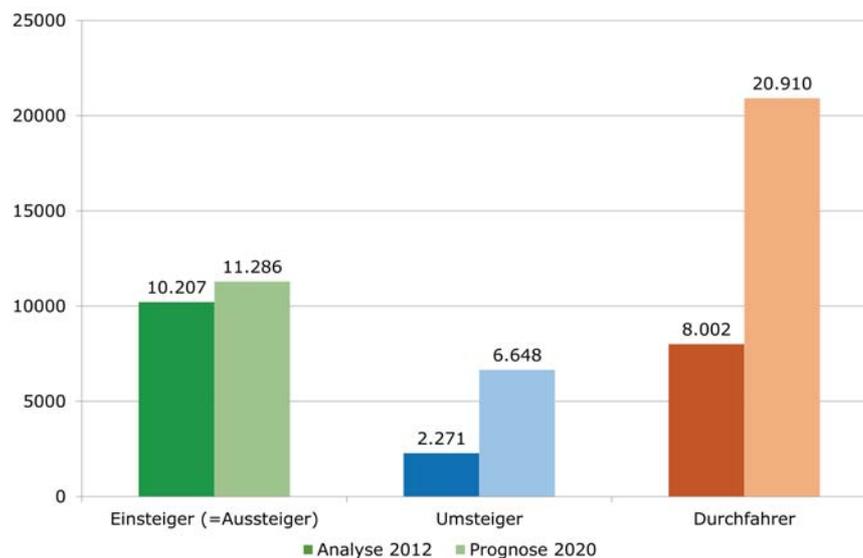
**Bild 30:** Reisezwecke der Ein- und Aussteiger im Fern- und Nahverkehr (insgesamt 411 Befragte) am Hauptbahnhof Erfurt am Donnerstag, dem 21.01.2016 von 7 bis 19 Uhr

## 5 Heutige und zukünftige Fahrgastzahlen der Deutschen Bahn am Hauptbahnhof Erfurt

Die Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen verfügt über Daten aus einem Verkehrsmodell. Das Verkehrsmodell wurde von der FH Erfurt entwickelt. Aus ihm können die Bahnfahrgäste (Einsteiger, Aussteiger, Umsteiger, Durchfahrende) für 2012 und 2020 nach Reisezwecken entnommen werden. Die Prognosedaten beruhen auf dem zukünftigen Fahrplan und beziehen sich somit ausschließlich auf die Angebotsverbesserungen im ÖV-Netz, die Auswirkungen der ICE-City Erfurt und der Umsetzung städtischer Verkehrskonzepte (Innenstadtverkehrskonzept, Parkraumkonzept, Radverkehrskonzept, Nahverkehrsplan etc.) sowie ggf. weitere städtebauliche Veränderungen im Standortumfeld des Hauptbahnhofs finden sich dort nicht wieder. Das Modell berücksichtigt jedoch, dass in Zukunft aufgrund kürzerer Fahrzeiten Menschen z.B. stärker nach Leipzig oder auch Berlin pendeln oder dort Erledigungen verrichten bzw. Freizeit verbringen werden als heute.

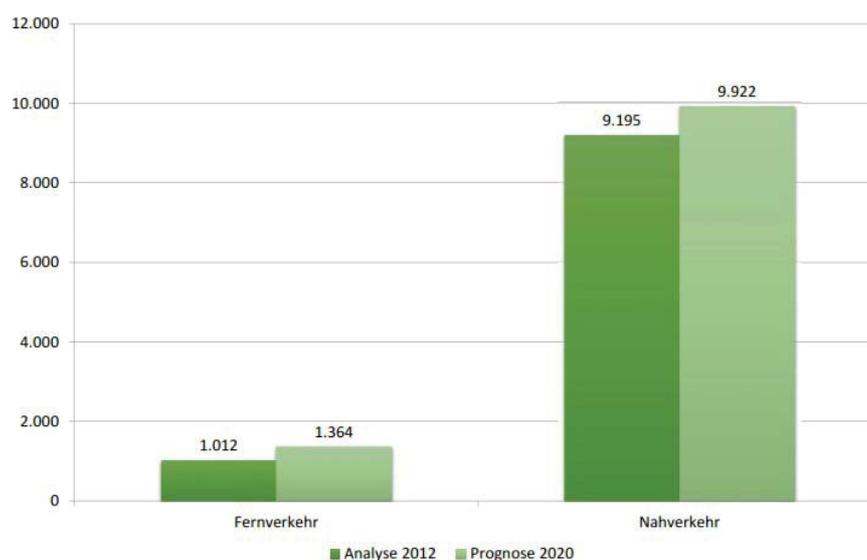
Das Gesamtfahrgastaufkommen am Erfurter Hauptbahnhof wird von rund 30.000 Fahrgästen (2012) um 63 % auf rund 50.000 Fahrgäste (2020) täglich steigen.

Der wesentliche Zuwachs liegt dabei bei den Umsteigern und Durchfahrern, die sich jeweils fast verdreifachen. Die Ein- und Aussteiger werden von 2012 bis 2020 um etwas mehr als 10 % von 10.200 auf 11.300 steigen.



**Bild 31:** Entwicklung der Ein-/Aussteiger, Umsteiger und Durchfahrer am Hauptbahnhof Erfurt (Quelle: NVS Thüringen)

Der Zuwachs bei den **Ein- und Aussteigern** verteilt sich zu etwa einem Drittel auf den Fernverkehr und zwei Dritteln auf den Nahverkehr. 2020 werden in Erfurt täglich rund 350 Personen mehr im Fernverkehr und rund 730 mehr im Nahverkehr in Züge steigen.



**Bild 32:** Entwicklung der Einsteiger am Hauptbahnhof Erfurt im Nah- und Fernverkehr (Quelle: NVS Thüringen)

Zu berücksichtigen ist, dass das Modell nur zwischen vollständigen ÖV und vollständigen IV-Fahrten unterscheidet, intermodale Fahrten werden nicht abgebildet. Das Modell vergleicht die Reisezeiten für die gesamte Strecke zwischen dem Start- und dem Zielort im Individualverkehr oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln und nimmt danach eine Verteilung auf die beiden Bereiche vor. Kalibriert wurde es an tatsächlichen Fahrgastzahlen, damit sind P+R-Fahrer wieder in der Berechnung enthalten, allerdings nicht als intermodaler Verkehr, sondern als Bahnverkehr vom Startort der Bahnfahrt.

Bei den **Umsteigern** steigt die Zahl derjenigen, die ihren Startort in Thüringen haben auf das 1,5-fache an, die Umsteiger mit Startort außerhalb von Thüringen dagegen auf das mehr als 7-fache.

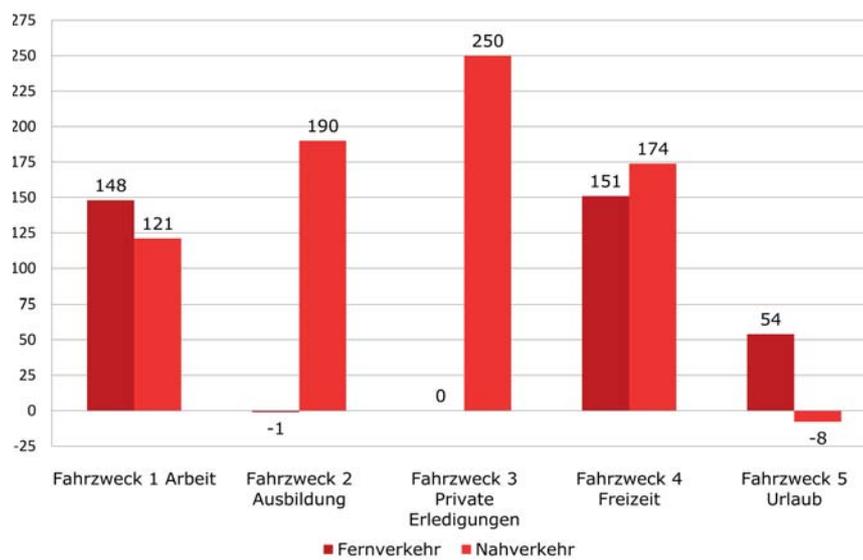
**Tabelle 3:** Entwicklung der Umsteiger am Hauptbahnhof Erfurt

Quellregion der Umsteiger	2012	2020	Faktor
außerhalb Thüringen	537	3954	7,37
innerhalb Thüringens	1786	2750	1,54
Schmalkalden/Meiningen	94	152	1,62
Hildburghausen	49	79	1,62

Die Steigerungsrate bei den beiden Kreisen Schmalkalden/Meiningen und Hildburghausen, die in der Studie „Bedeutung der künftigen Verkehrsinfrastruktur für die Landesentwicklung Thüringens“ (Kapitel 2.3) als besonders auf intermodale Wegeketten angewiesen gesehen wurden, liegt mit etwas über 60% leicht über dem Landesdurchschnitt.

Während 2020 aus gesamt Thüringen (ohne Erfurt) 1,4 Personen/1.000 Einwohner täglich am Hauptbahnhof Erfurt umsteigen, sind es aus den beiden Kreisen Schmalkalden/Meiningen und Hildburghausen 1,2 Personen/1.000 Einwohner.

Mit der schnelleren Fernverbindung steigen insbesondere die täglichen (Fern-)Fahrten zur Arbeit. Hierbei ist Erfurt sowohl Startpunkt als auch Zielpunkt. Die Anstiege im Nahverkehr bei den Reisezwecken Ausbildung und private Erledigung dürften vor allem Erfurt als Zielpunkt der Reise haben (Einpender). Die Anstiege im Fernverkehr bei den Reisezwecken Freizeit und Urlaub können wiederum gleichermaßen Erfurt als Start- und Zielort haben.



**Bild 33:** Zunahmen der Einsteiger am Erfurter Hauptbahnhof bis 2020 differenziert nach Reisezwecken (Quelle: NVS Thüringen)

## 6 Ermittlung des Stellplatzbedarfs für P+R am Hauptbahnhof in Erfurt

Die Prognosefahrgastzahlen bilden zusammen mit den Ergebnissen der Befragung die Grundlage für die Abschätzung des durch den neuen ICE-Knoten generierten Stellplatzbedarfs für P+R.

Die Tatsache, dass die Auswirkungen der geplanten städtebaulichen Entwicklungen im Bahnhofsumfeld in dem Modell nicht abgebildet werden, ist für den P+R-Bedarf nicht von Bedeutung.

Das Bahnhofsumfeld erzeugt Fahrgäste mit Ziel Erfurt, die am Hauptbahnhof mit dem Zug ankommen und dementsprechend keinen Parkplatz in Bahnhofsnähe benötigen. Die Besucher, die mit dem Auto anreisen, sind in den notwendigen Stellplatzzahlen für die ICE-City bereits enthalten bzw. auf Grundlage gesonderter Ermittlungen auf Basis der geplanten Nutzungskonzepte angemessen zu berücksichtigen.

In einem ersten Ansatz wurden die Zuwächse gemäß den Modellrechnungen aus Kapitel 5 entsprechend den Ergebnissen der Befragung auf die einzelnen Verkehrsmittel verteilt.

Danach ergibt sich bei einem Zuwachs von 352 Einsteigern im Fernverkehr und 727 Einsteigern im Nahverkehr insgesamt ein Zuwachs in der Parkraumnachfrage durch Bahnkunden von 23 Stellplätzen.

**Tabelle 4:** Parkraumnachfrage am Hauptbahnhof Erfurt heute und 2020

	Anreise mit eigenem Pkw	Einsteiger heute	Kfz heute	Einsteiger 2020	Kfz 2020
Fernverkehr	4,50%	1.012	46	1.364	62
Nahverkehr	1,00%	9.195	92	9.922	99
<b>Gesamt</b>		<b>10.207</b>	<b>138</b>	<b>11.286</b>	<b>161</b>

Bei einer Steigerung der Ein-/Aussteiger am Erfurt um 10 % ergibt sich also eine Erhöhung des Stellplatzbedarfs von 16 %.

## 7 Zusammenfassung der Analysen und Prognosen

Es werden im unmittelbaren Umfeld des ICE-Haltepunktes durch die Bebauungsabsichten 634 Stellplätzen langfristig wegfallen:

- 321 sind an bestehende (wegfallende) Nutzungen gekoppelt
- 98 sind heute öffentlich bewirtschaftet und werden von Bewohnern, und Besuchern der Innenstadt genutzt.
- 5 liegen unbewirtschaftet auf privatem Grund, werden aber öffentlich genutzt (Bewohner, Besucher, Beschäftigte).
- 85 werden als Dauerstellplätze vermietet.

- 24 werden von ortsansässigem Gewerbe genutzt (Hotelgäste, Fahrschulfahrzeuge).
- 30 werden offensichtlich von der Nachbarschaft (Bewohner, Beschäftigte) genutzt.
- 65 sind verschlossen, es ist keine Zuordnung erkennbar, eine Kopplung an (wegfallende) Nutzung kann nicht ausgeschlossen werden, ebenso wie die Nutzung durch Bewohner bzw. Beschäftigte der Umgebung.
- 6 sind CarSharing-Plätze.

Damit stehen geschätzt etwa 100 von Bewohnern genutzte Dauerstellplätze (Teile des SWE-Parkplatzes, Teile der Nachbarschaftlich genutzten Stellplätze und Teile der Stellplätze ohne erkennbare Zuordnung) nicht mehr zur Verfügung.

Der öffentliche Parkraum in der Umgebung des ICE-Haltepunktes ist, sowohl im Straßenraum als auch in den Parkhäusern, hoch ausgelastet. Die Belegung tagsüber von über 85 % kann als „Vollauslastung“ bezeichnet werden.

Diese Parkraumknappheit ist neben der zentralen Lage und der guten Anbindung des Hauptbahnhofes an das städtische ÖPNV- und das regionale SPNV-Netz ein weiterer Grund für den geringen Kfz-Anteil der am Erfurter Hauptbahnhof einsteigenden Bahnfahrergäste. Lediglich 4,5 % der befragten Einsteiger im Fernverkehr und 0,8 % im Nahverkehr kamen mit dem eigenen Pkw zum Hauptbahnhof.

Hochgerechnet auf alle heute in Erfurt einsteigenden Bahnkunden fragen somit rund 140 Pkw-Nutzer pro Tag einen Stellplatz in der Umgebung des Hauptbahnhofs nach. Unter der Voraussetzung, dass sich die nachgefragten Parkzeiten und -dauern überlappen, würde dies ein Angebot von 140 P+R-Stellplätzen erfordern.

Allein durch die Maßnahmen im Bahnverkehr ergibt sich für den zukünftigen ICE-Knoten eine Zunahme der Ein-/Aussteiger im Erfurter Hauptbahnhof von rund 10 % d.h. 1.000 Personen/Tag. Bei der heutigen Verkehrsmittelwahl der Bahnkunden würde dies ein Zuwachs in der Parkraumnachfrage von etwa 23 Fahrzeugen bedeuten.

Mit dem Bau der ICE-City-Ost und ICE-City-West wird Erfurt zusätzliche Attraktivität gewinnen und sicherlich eine deutlich höhere Fahrgaststeigerung am Hauptbahnhof erreichen können. Dieser höhere Zuwachs wird aber nahezu ausschließlich durch Fahrgäste mit Erfurt als **Ziel** erzeugt, die aber keine zusätzlichen Stellplätze benötigen. Die Einrichtungen in den ICE-Citys werden natürlich nicht nur von Bahnreisenden frequentiert werden. Sie werden auch Quelle und Ziel von Kfz-Verkehr sein. Dieser Bedarf ist aber unabhängig vom ICE-Knoten im Stellplatznachweis der beiden ICE-Citys zu decken.

Die prognostizierte CarSharing-Flotte von 220 Fahrzeugen am Erfurter Hauptbahnhof im Jahr 2030 kann nicht das Ziel einer stadtverträglichen Verkehrsentwicklung im Umfeld des Erfurter Hauptbahnhofs sein. Ein solcher Zuwachs würde zu Lasten des heutigen nachhaltigen Modalsplits im Nachtransport und nicht zuletzt auf Kosten des Taxigewerbes gehen.

## 8 Konzeptentwicklung

### 8.1 Vorbemerkung

Im Untersuchungsbereich treffen von verschiedenen Nutzergruppen unterschiedliche Ansprüche an Parkraum aufeinander. Die Ansprüche von Bewohnern, Kunden und Besuchern des Untersuchungsgebiets und der nahen Innenstadt, von Beschäftigten der gleichen Bereiche und von Bahnnutzern (P+R) lassen sich wie folgt formulieren:

- Bewohner: ein möglichst kostengünstiger Stellplatz, rund um die Uhr mit Schwerpunkt nachts, ohne Dauerbeschränkung
- Kunden/Besucher: ein Stellplatz für einen kürzeren Zeitraum, Gebühren werden akzeptiert
- Beschäftigte: ein möglichst kostengünstiger Stellplatz tagsüber, ohne Dauerbeschränkung oder speziell für Langzeitparker ausgewiesen (z.B. Tagesticket)
- P+R-Nutzer: Stellplatz ohne Dauerbeschränkung oder speziell für Dauerparker ausgewiesen, regelmäßige Nutzer (Pendler) brauchen wie Beschäftigte einen möglichst kostengünstigen bzw. mit einer ÖV-Zeitkarte kostenfreien Stellplatz, gelegentliche Nutzer akzeptieren zum Teil ähnlich Kunden/Besuchern auch normale Parkgebühren.

Die beiden in Bahnhofsnähe vorhandenen Parkhäuser (Hauptbahnhof und Thomaseck) sind ebenso wie der öffentlichen Straßenraum gut ausgelastet und bieten kaum Kapazitäten für den Ersatz wegfallender Stellplätze oder für neue Nachfragen. Möglichkeiten hierfür bieten im Untersuchungsgebiet allein die neuen geplanten Parkhäuser der ICE-Citys.

Diese Parkhäuser müssten über die Stellplätze des eigenen Bedarfs der ICE-Citys hinaus vor allem weitere Dauerstellplätze anbieten, um die weggefallenen Parkmöglichkeiten abzudecken und gegebenenfalls den hohen Parkdruck in den umliegenden Gebieten zu reduzieren. Über das reine Angebot hinaus bedarf es aber weiterer Maßnahmen, um eine Steuerung zwischen den einzelnen Nutzergruppen erreichen zu können.

Die in der Parkraumkonzeption für die Innenstadt sichtbare Prioritätenreihung der Nutzergruppen **„Bewohner vor Kunden/Besuchern vor Dauerparkern“** sollte auch für das Untersuchungsgebiet gelten.

Um Bewohner gegenüber den anderen Nutzergruppen zu bevorzugen, gibt es die Möglichkeit eines Sondertarifs (siehe Parkhaus Thomaseck). Dies allein kann aber, bei einer entsprechend hohen Nachfrage von anderen Nutzergruppen auf einen Dauerstellplatz, dazu führen, das trotzdem nicht die gewünschte Anzahl von Stellplätzen für Bewohner bereit steht. Zudem ist eine Dauervermietung für Parkhausbetreiber generell weniger wirtschaftlich als eine ausreichend häufig nachgefragte Kurzzeitvermietung. Eine weitergehende Möglichkeit wäre, einen Teil der Parkieranlage quasi als Quartiersgarage zu betreiben, wo nur in einem bestimmten Bereich gemeldete Personen einen Stellplatz anmieten können.

Ist bei Bewohnern eine Unterscheidung von den anderen Nutzergruppen noch relativ einfach möglich, wird es für P+R schwieriger. Bei regelmäßigen P+R-Nutzern könnte für die Anmietung eines Stellplatzes die Vorlage einer Bahnzeitkarte verlangt werden. Die Kopplung des Parkens an ein Bahnticket wäre zwar auch bei gelegentlichen Nutzern denkbar, ist in der Realität aber eher schwer umsetzbar, solange der Kauf von Online- oder Handy-Tickets noch keine ausreichende Verbreitung aufweist.

Bahnreisende, vor allem regelmäßig Bahnreisende sind, wie alle Langzeitparker, sehr kostenbewusst. Kostenpflichtige Stellplätze werden nach Möglichkeit vermieden.

Ohne eine Bewirtschaftung des öffentlichen Straßenraumes werden Pendler und Beschäftigte zunächst im Straßenraum parken, bevor sie (kostenpflichtige) Parkhäuser nutzen.

Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass, wenn für regelmäßige Langzeitparker in Parkhäuser Parkraum angeboten werden soll, dort besondere, günstige Tarife für diese gelten müssen, damit das Angebot akzeptiert wird.

Ist das Angebot aber kostenlos oder zu günstig, dann bietet es Anreize, dass Personen, die heute andere Verkehrsmittel zum Bahnhof bzw. zur Arbeit nutzen, auf den Pkw umsteigen, so dass diejenigen Reisenden, die eventuell auf den Pkw angewiesen sind, doch keinen Stellplatz mehr finden.

Soll zwischen Bahnkunden und anderen Langzeitparken unterschieden werden, so sind neue (aufwendige) Tarifsysteme und Techniken erforderlich. Dies wiederum setzt eine entsprechende Bereitschaft des (privaten) Parkhausbetreibers und entsprechende Vorgaben, Verhandlungen und Kontrollen seitens der Stadt voraus. Ansonsten werden die Angebote auch von anderen (gegebenfalls planerisch unerwünschten) Dauerparkern genutzt.

## 8.2 Szenarientwicklung

Die wesentlichen Fragen, denen sich ein Parkraumkonzept im Umfeld des Hauptbahnhofs stellen muss, sind angesichts der begrenzten Flächenressourcen:

- Wie können die durch Neubebauung wegfallenden Stellplätze kompensiert werden? Für wie viele und welche Nutzergruppen muss/soll Ersatz geschaffen werden?
- Können am Hauptbahnhof spezielle Stellplätze für Bahnnutzer, wie in einigen der in Kapitel 2 vorgestellten Studien gefordert, geschaffen werden? Sind diese verkehrlich sinnvoll, und wenn ja wie groß sollte das Angebot sein?

Für die Parkhäuser der ICE-Citys Ost und West stellt sich zu dem die Frage, wie viel zusätzlicher Verkehr an diesem Standort noch stadtverträglich abzuwickeln ist.

Um diesen Fragestellungen anschaulich nachzugehen und um die Auswirkungen verschiedener Parkraumkonzeptionen im Umfeld des Hauptbahnhofs aufzuzeigen, werden drei „Test-Szenarien“ entwickelt.

Die Test-Szenarien stellen dem gewählten Begriff entsprechend keine unterschiedlichen Planungsempfehlungen oder Konzepte dar, sondern versuchen unterschiedliche Zukunftsbilder zu beschreiben nach dem Motto „was wäre wenn“. Dabei werden zunächst unterschiedliche realistische Grundannahmen getroffen (Tabelle 5) und danach deren Auswirkungen (Kapitel 8.3 bis 8.5) beschrieben.

Im **Test-Szenario 1 „Reduzierung“** ist der Umgang mit Parkraum eher restriktiv. Zu Gunsten einer städtebaulichen Entwicklung wird auf Ersatz der wegfallenden Parkflächen im Bahnhofsumfeld verzichtet.

In **Test-Szenario 2 „Ausgleich“** wird das heutige Stellplatzangebot in etwa erhalten.

In **Test-Szenario 3 „Ausweitung“** wird die Gelegenheit genutzt, mit den Neubauvorhaben das Stellplatzangebot im Bahnhofsumfeld über den Bedarf der neuen Nutzungen hinaus moderat auszuweiten.

In allen drei Test-Szenarien wird die gleiche zukünftige Entwicklung in der Innenstadt angenommen, d. h. es wird davon ausgegangen, dass dort das neue Parkraumkonzept wie geplant umgesetzt wird. Danach ist der Parkraum innerhalb der Begegnungszone allein den Bewohnern, dem Liefern und Laden sowie Behinderten auf ausgewiesenen Parkständen vorbehalten. In der übrigen Innenstadt (außerhalb der Begegnungszone) wird der Parkraum einheitlich bewirtschaftet. Bewohner mit entsprechendem Ausweis und Besucher mit Parkschein können dort ohne Dauerbegrenzung parken.

An der Reglermauer (ca. 200 Stellplätze) und am Löbertor (zwischen 420 und 505 Stellplätze) entstehen zwei neue Parkhäuser. Diese führen jedoch nicht zu einer wirksamen Angebotserweiterung, sondern schaffen vorrangig Ersatz für durch Bebauung im Umfeld wegfallende öffentliche Stellplätze.

Ebenfalls in allen Test-Szenarien gleich ist, dass die ICE-Citys Ost und West errichtet werden und die Baulücken im Untersuchungsgebiet geschlossen werden. Demzufolge fallen in allen drei Test-Szenarien die in Bild 22 und Tabelle 2 als solche gekennzeichneten Parkmöglichkeiten weg. Dies bedeutet, dass zunächst 100 öffentliche Parkstände und 200 Stellplätze für Dauerparker nicht mehr zur Verfügung stehen (ca. 100 für Bewohner, 25 für Gewerbe und 75 für sonstige Dauerparker).

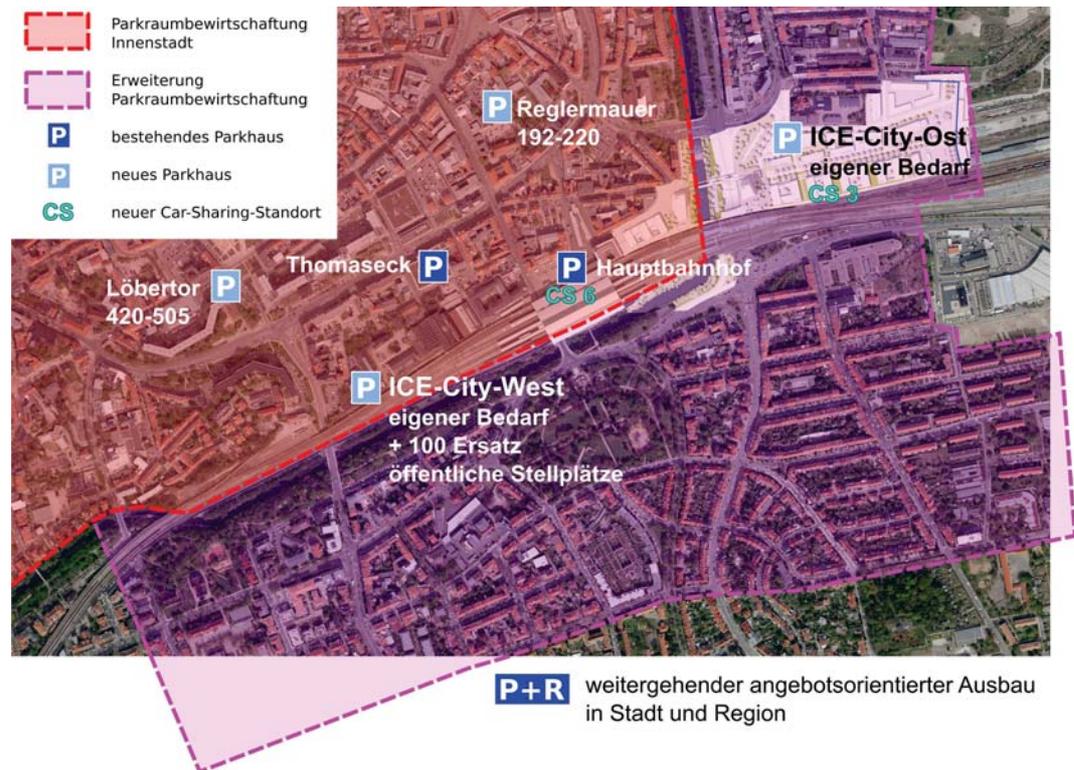
Der Stellplatzbedarf, den die ICE-Citys generieren, wird in allen drei Test-Szenarien in den jeweiligen Parkhäusern gedeckt – und zwar unabhängig von der vorliegenden Fragestellung „ICE-Knoten“.

**Tabelle 6:** Übersicht der Test-Szenarien

	Handlungsbereich	Test-Szenario 1: „Reduzierung“	Test-Szenario 2: „Ausgleich“	Test-Szenario 3: „Ausweitung“
<b>1.</b>	<b>Ersatz wegfallende Stellplätze</b>			
1.1	Ersatz der öffentlichen Stellplätze (100 an der Rosengasse/Thomasstraße)	im Parkhaus ICE-City-West	im Parkhaus ICE-City-West	im Parkhaus ICE-City-West
1.2	Ersatz der wegfallenden Stellplätze für Bewohner (ca. 100 auf dem SWE Parkplatz und in Baulücken)	-	im Parkhaus ICE-City-Ost	im Parkhaus ICE-City-Ost
1.3	Ersatz der durch Gewerbe genutzte Stell-	-	im Parkhaus	im Parkhaus

	plätze (25, in Baulücken)		ICE-City-West	ICE-City-West
1.4	Ersatz der heute durch Beschäftigte genutzte Stellplätze (ca. 70, in Baulücken, auf dem SWE Parkplatz)	-	-	in Parkhäusern ICE-City-Ost und West
<b>2.</b>	<b>P+R</b>			
2.1	Parkhaus ICE-City-Ost (zusätzlich)	-	50 Stellplätze	200 Stellplätze
2.2	Sonstige P+R-Anlagen im Stadtgebiet <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau in Anlehnung an Masterthesis</li> <li>• Abbau Fremdparken</li> <li>• weitergehender Ausbau (neu zu erstellendes P+R-Konzept Erfurt)</li> </ul>	- X X	X - -	- X -
2.3	P+R-Anlagen im Umland <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau gemäß Machbarkeitsstudie NVS</li> <li>• weitergehender Ausbau (neu zu erstellendes angebots- bzw. potentialorientiertes P+R-Konzept Thüringen)</li> </ul>	- X	X -	X -
<b>3.</b>	<b>Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Straßenraum</b>			
3.1	Innenstadt gemäß Parkraumkonzept	X	X	X
3.2	Übriges Untersuchungsgebiet sowie innere und äußere Oststadt, südliche Beobachtungsgebiete und im Südosten bis zur Hans-Grundig-Straße (entsprechende Ausweitung der Beobachtungsgebiete)	X	-	X
<b>4.</b>	<b>CarSharing</b>			
4.1	Standort Hauptbahnhof (Anzahl Fahrzeuge)	6 (wie heute)	12	ca. 30 (gemäß IGES-Prognose 2020)
4.2	Standort ICE-City-Ost (tägliche Nutzer)	3 (konservatives Szenario IGES)	7 (moderates Szenario IGES)	12 (optimistisches Szenario IGES)

### 8.3 Test-Szenario 1 „Reduzierung“



**Bild 34:** Test-Szenario 1 „Reduzierung“

Von den im Untersuchungsgebiet durch die beiden ICE-Citys Ost und West sowie die Schließung der Baulücken wegfallenden Stellplätzen wird lediglich für die 100 heute öffentlich genutzten Stellplätze im Bereich der Rosengasse und Thomasstraße im Parkhaus der ICE-City-West Ersatz geschaffen.

Die heute im Untersuchungsgebiet auf den neu bebauten Flächen parkenden Bewohner müssen nun im Straßenraum parken, wo das Angebot bereits weitgehend ausgelastet ist, oder sich privat anderenorts einen Stellplatz mieten, auch hier ist das Angebot begrenzt. Letzteres ist auch eine Option für die Beschäftigte: Ein Parken im Straßenraum, auch im weiteren Umfeld, kommt aufgrund der Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung – ausreichende Überwachung vorausgesetzt – nicht in Frage. Erste Alternative für die Beschäftigten ist aber P+R, da sowohl das Angebot in Erfurt als auch im Umland nach Test-Szenario 1 angebotsorientiert ausgebaut wurde.

Die Beschäftigten der ICE-Citys Ost und West haben, so fern sie mit dem Auto zur Arbeit kommen, nur die Möglichkeit in den Parkhäusern der jeweiligen Bereiche zu parken, auch wenn sie sich dort einmieten müssen, da die Bewirtschaftung im Umfeld ein Ausweichen auf den Straßenraum verhindert. Die beiden Parkhäuser der ICE-Citys erzeugen, da sie – bis auf den Ersatz der öffentlichen Stellplätze Rosengasse – nur den Bedarf der neuen Nutzungen abdecken, den geringstmöglichen Verkehr.

Kunden und Besucher des Bahnhofsumfeldes parken auf den wenigen freien Parkständen im Straßenraum und nutzen vorrangig die öffentlichen Parkhäuser einschließlich der neuen Anlagen in den ICE-Citys Ost und West.

Für die Bahnkunden, die mit dem Pkw zum Bahnhof anreisen, gibt es nur die Möglichkeit freie Kapazitäten in den Parkhäusern zu nutzen. Auch diejenigen, die heute noch irgendwo im Straßenraum des Bahnhofsumfelds parken, müssen entweder dorthin ausweichen oder das ausgebaute städtische oder regionale P+R-System nutzen.

Die Ausdehnung der Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums über das Untersuchungsgebiet hinaus auch auf die Gebiete der inneren und äußeren Oststadt sowie die südlich angrenzenden Beobachtungsgebiete ist erforderlich, um zu verhindern, dass Beschäftigte der Innenstadt und der beiden ICE-Citys sowie Bahnpendler die dort ursprünglich vorhandenen kostenlosen Straßenraumparkstände den kostenpflichtigen Angeboten in den Parkhäusern bzw. der ÖPNV-Nutzung (auch in Zusammenhang mit P+R) vorziehen und dort den Konkurrenzdruck auf Bewohner, die keine Ausweichmöglichkeit haben, erhöhen.

Die sechs CarSharing Fahrzeuge werden in der Tiefgarage Hauptbahnhof untergebracht. Es erfolgt eine entsprechende auffällige Kennzeichnung und Einbindung in das Fußgängerleitsystem.

Mit einem angebots- bzw. potenzialorientierten Ausbau des städtischen und regionalen P+R werden wirksame Alternativen zum innerstädtischen Parken für Berufspendler und Bahnkunden geschaffen. Damit wird zugleich die Voraussetzung geschaffen, wertvolle innerstädtische Flächen statt zum Parken für städtebaulich wünschenswertere Nutzungen verfügbar zu machen.

Städtisches P+R erfolgt möglichst weit vom ICE-Bahnhof entfernt, d.h. am Stadtrand und vorrangig an Endhaltestellen von Stadtbahnlinien an den städtischen Einfallstraßen. Damit alle P+R-Nutzer einen Stellplatz finden, werden Maßnahmen gegen Fremdnutzung ergriffen. Das Parken in der P+R-Anlage wird gebührenpflichtig, der Parkschein zählt als Fahrschein bzw. ÖV-Zeittickets berechtigen zum kostenlosen Parken. Da Bahnfahrgäste mittlerweile in hohem Maße auf Online-Tickets und Handy-Tickets zurückgreifen, die bereits bei der Anfahrt zum ICE-Bahnhof zur Verfügung stehen und zudem einen Citytarif umfassen, ist dieses Angebot auch für unregelmäßige und seltene Fahrgäste handhabbar und attraktiv.<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> Die Test-Szenarien beziehen sich auf einen zukünftigen Zeitpunkt nach Fertigstellung der ICE-Citys. Dementsprechend wird eine gegenüber heute veränderte Ticketnutzung unterstellt.

## 8.4 Test-Szenario 2 „Ausgleich“



**Bild 35:** Test-Szenario 2 „Ausgleich“

Von den im Untersuchungsgebiet durch die beiden ICE-Citys und die Schließung der Baulücken wegfallenden Stellplätzen werden die 100 heute öffentlich genutzten Stellplätze im Bereich der Rosengasse und Thomasstraße durch eine entsprechende Anzahl im Parkhaus der ICE-City-West ersetzt. 100 weitere Stellplätze für Dauerparker werden im Parkhaus der ICE-City-Ost zusätzlich realisiert. Diese sind Bewohnern aus dem Bereich der südöstlichen Innenstadt vorbehalten, für den Mietvertrag muss eine Meldebescheinigung vorgelegt werden.

Das Hotel und die Fahrschule mieten sich im Parkhaus der ICE-City-West ein.

Die heute im Untersuchungsgebiet auf privaten Parkflächen parkenden Beschäftigten weichen zum größten Teil auf den unbewirtschafteten Straßenraum im Bereich der ICE-City-Ost und südlich der Bahnlinie aus und verstärken dort den heute schon bestehenden hohen Parkdruck. Ein weiterer Teil wird sich im neuen Parkhaus ICE-City-Ost einmieten und wird zum Teil die eigentlich für P+R vorgesehenen Stellplätze belegen. Ein kleiner Teil von Ihnen wird auf das innerstädtische P+R umsteigen.

Für die Beschäftigten der ICE-City-Ost und West sind zwar ausreichend Stellplätze in den jeweiligen Parkhäusern vorhanden, da diese kostenpflichtig sind, werden sie diese aber nur zum Teil nutzen. Statt dessen werden viele in den ICE-Citys Beschäftigte versuchen, in den unbewirtschafteten Straßenräumen (Bereich ICE-City-Ost, innere und äußere Oststadt, südlich der Bahnlinie) einen freien Parkstand zu finden, dabei werden Fußwege bis zu 15 min (ca. 1 km bis 1,5 km) durchaus in Kauf genommen. Auch die Parkstände im öffentlichen Straßenraum der ICE-City-Ost sind, da unbewirtschaftet, fast ausschließlich mit Fahrzeugen von Beschäftigten belegt.

Kunden und Besucher des Bahnhofsumfeldes parken auf freien Parkständen im Straßenraum und nutzen die öffentlichen Parkhäuser einschließlich der neuen Anlagen in den ICE-Citys Ost und West.

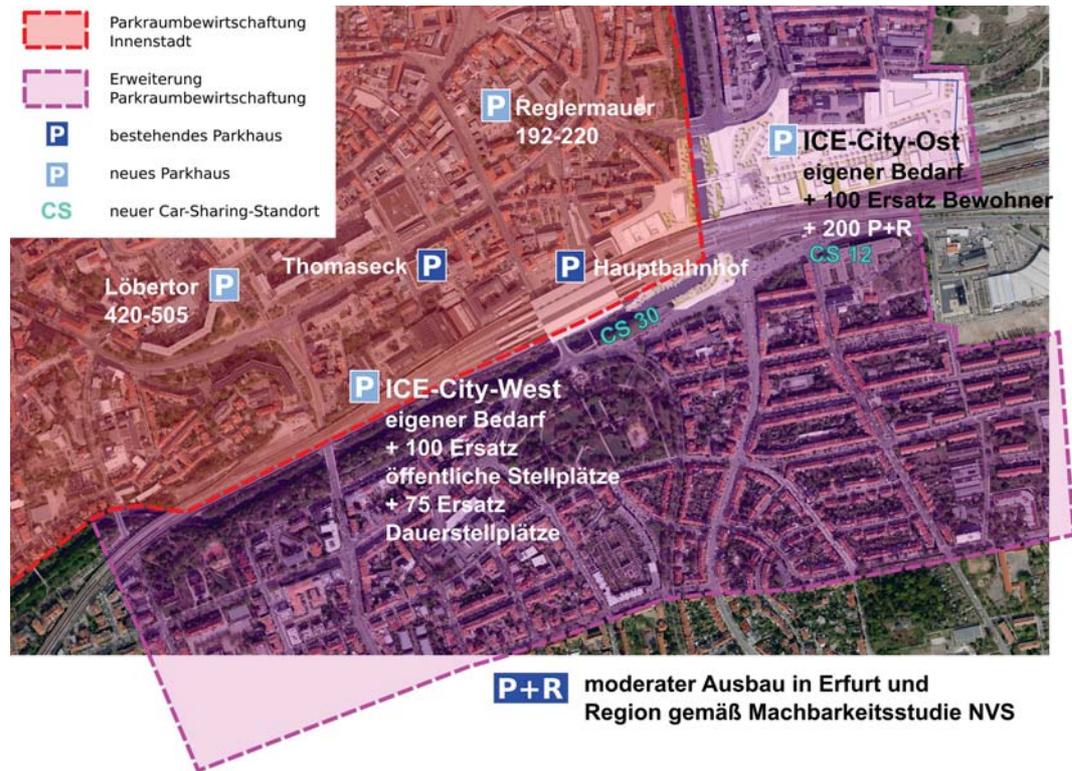
Für Bahnkunden sind 50 Stellplätze im Parkhaus in der ICE-City-Ost reserviert, um den Mehrbedarf des Parkens am Bahnhof zu decken. Da diese kostenpflichtig sind, sucht der überwiegende Anteil derjenigen, die mit dem Pkw zum Bahnhof kommen, einen kostenfreien Parkstand in der Umgebung. Die Stellplätze im Parkhaus werden überwiegend von unregelmäßig reisenden Dienstreisenden genutzt, für die die Kosten des Stellplatzes wenig relevant sind.

Im weiteren Untersuchungsgebiet und darüber hinaus ist in einer Entfernung bis zu 15 min Fußweg zum Hauptbahnhof und der ICE-City – da dort kostenlos und ohne Dauerbeschränkung geparkt werden darf - der Parkdruck durch die im öffentlichen Straßenraum parkenden Beschäftigten stark gestiegen. Tagsüber ist dort nur mit Glück noch ein freier Parkstand zu finden. Die Tendenz zum illegalen und regelwidrigen Parken steigt entsprechend und erfordert auch ohne Bewirtschaftung eine wirksame Überwachung in den betroffenen Gebieten.

Sechs der 12 CarSharing Fahrzeuge werden in der Tiefgarage Hauptbahnhof untergebracht, weitere sechs auf einem neu angelegten Parkplatz am Südausgang, es erfolgt eine entsprechende auffällige Kennzeichnung und Einbindung in das Fußgängerleitsystem.

Das städtische P+R wird etwas stärker nachgefragt als heute, ist aber keine wirkliche Alternative im Bewusstsein der Bevölkerung.

## 8.5 Testscenario 3 - Ausweitung



**Bild 36:** Test-Szenario 3 – Ausweitung

Für sämtliche durch Neubebauung wegfallenden Stellplätze werden in den Parkhäusern der ICE-Citys West und Ost Ersatz geschaffen. Aus diesem Grund ist es nicht erforderlich, Stellplätze speziell für Bewohner vorzuhalten. Insofern ändert sich nichts am Verhalten der Bewohner und Beschäftigten, außer, dass diese jetzt an einem anderen, neu geschaffenen Ort parken.

Die Beschäftigten der beiden ICE-Citys parken in den jeweiligen Parkhäusern, da das Parken im Straßenraum aufgrund der Bewirtschaftung im weiteren Umfeld deutlich teurer wäre.

Für Bahnkunden stehen weitere 200 Stellplätze zur Verfügung. Damit kann sowohl die heutige als auch die neu hinzukommende Nachfrage abgedeckt werden. Durch aufwendige Maßnahmen bzw. neue Technik und Angebote wird sichergestellt, dass diese nicht fremdgenutzt werden (Kopplung an Zeitfahrkarten, Reservierung eines Stellplatzes mit Buchung des Zugtickets o.ä.). Was allerdings nicht sichergestellt werden kann, ist, dass diejenigen die Stellplätze nutzen, die keine Alternative zum Pkw haben. Wahrscheinlich ist, dass das zusätzliche Angebot Personen, die heute mit dem ÖV zum Bahnhof kommen, verleitet, verstärkt (wieder) auf den Pkw umzusteigen.

Der Straßenraum in der Umgebung des Bahnhofs ist für die Bahnkunden, ebenso wie für die Beschäftigten, aufgrund der Bewirtschaftung keine Alternative mehr.

Das Parkhaus der ICE-City-Ost hat über 800 Stellplätze. Es ist zu prüfen, wie eine leistungsfähige Anbindung über die Thälmannstraße an den Knoten Stauffenbergallee erreicht werden kann.

Auf der Südseite des Bahnhofs wird neben der neuen Radstation ein automatisches Parkhaus in Turmform für die 30 CarSharing-Fahrzeuge errichtet. Damit wird das Thema CarSharing im Stadtbild von weitem sichtbar.

## 8.6 Schlussfolgerungen aus den Test-Szenarien

Die Parkhäuser der ICE-Citys stellen die einzige Möglichkeit dar, im Gebiet und in der weiteren Umgebung neuen Parkraum zu schaffen. Sie sollten zunächst den Bedarf der neuen Nutzungen abdecken, dazu sind eigene Stellplatzermittlungen im Rahmen von Verkehrsgutachten erforderlich. Bei den Stellplatzermittlungen ist zu berücksichtigen, dass die neue durch die ICE-City-Ost geplante Stadtbahnlinie möglicherweise erst zu einem deutlich späteren Zeitpunkt realisiert werden kann. Eine sinnvolle Maßnahme ist es für die ICE-Citys Maßnahmen des Mobilitätsmanagement durchzuführen, diese können bei Nachhaltigkeit innerhalb der Berechnungen zum Stellplatzbedarf Berücksichtigung finden.

Erste Priorität für zusätzliche Stellplätze hat die Nutzergruppe der Bewohner. Für diese fallen durch Neubebauung rund 100 Stellplätze im Untersuchungsgebiet weg. Diese sollten in den Parkhäusern in ausreichender Größenordnung und angemessener räumlicher Verteilung verbindlich ersetzt werden (gegebenenfalls durch Co-Finanzierung aus Stellplatzablösebeiträgen o.ä. im Sinne einer Quartiersgarage). Die Vergabe der Dauerstellplätze sollte deshalb an eine Meldebescheinigung gekoppelt sein, um eine Belegung durch Bewohner zu garantieren. Nur wenn sich herausstellen sollte, dass keine entsprechende Nachfrage durch Bewohner besteht, sollten andere Nutzergruppen für die Anmietung von Dauerstellplätzen zugelassen werden. Dabei hätte aus gutachterlicher Sicht allerdings eine Rückführung von Stellplätzen, die nicht von Bewohnern genutzt werden, in den allgemeinen Parkbetrieb (gebührenpflichtige Kurzzeitnutzung) Vorrang.

Generell erscheint es eher sinnvoll, den heutigen aus verkehrlicher und ökologischer Sicht günstigen Modal-Split der Bahnreisenden zu unterstützen und ein P+R-Angebot eher quellnah, das heißt wohnortnah, zu schaffen. Dies bedeutet für die Randbezirke von Erfurt und die unmittelbare regionale Umgebung, das städtische P+R auszubauen, und für die weitere Umgebung, das P+R an den dortigen Bahnhöfen und Haltepunkten anzusiedeln. So sollten zum Beispiel ICE-orientierte Bahnkunden aus den Kreisen Schmalkalden/Meiningen und Hildburghausen bereits spätestens in Grimmelshausen, Suhl oder Zella-Mehlis vom Pkw auf die Bahn umsteigen. Hier wäre ein gemeinsames, auf den ICE-Knoten Erfurt ausgerichtetes regionales angebots- bzw. potenzialorientiertes P+R-Konzept sinnvoll, was über den heutigen Bedarf und die im derzeitigen P+R-Konzept vorgesehenen Stellplatzzahlen hinausgehen würde. Ein wichtiger Bestandteil eines solchen städtischen und regionalen P+R-Konzeptes sollte eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit sein.

Neben der Schaffung dieser (neuen) Angebote, die es entsprechend zu bewerben gilt, ist die Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung entsprechend der Test-Szenarien 1 und 3 aus gutachterlicher Sicht unverzichtbar. Einerseits um die Bewohner von einer Überbelastung durch „fremde“ Dauerparker zu schüt-

zen, andererseits um Anreize zur Nutzung der neuen Angebote zu schaffen (Push + Pull).

Die an die neuen bewirtschafteten Gebiete angrenzenden unbewirtschafteten Bereiche sollten zu neuen Beobachtungsgebieten werden.

## 8.7 Umsetzungskonzept

Nach derzeitigem Kenntnisstand wird sich das Gebiet voraussichtlich in der Reihenfolge

1. Tower West und Parkhaus östlich der Stauffenbergallee (derzeit vorgesehen: 630 Stellplätze)
2. Tower Ost
3. Weiterentwicklung ICE-City-Ost
4. ICE-City-West

entwickeln. Die Baulücken werden parallel mit und mit geschlossen werden.

Das Parkhaus muss zu Beginn also „nur“ den notwendigen Stellplatzbedarf des Tower West decken, sowie den Ersatzparkraum für die ca. 100 wegfallenden Bewohnerstellplätze bieten. Die im Folgenden zu errichtenden Gebäude der ICE-City-Ost müssen ihre notwendigen Stellplätze entsprechend nachweisen. Dies können sie zunächst im Parkhaus tun. Sind in der ICE-City-Ost mehr Stellplätze als die 530 für diese Zwecke zur Verfügung stehenden erforderlich, sollten diese entweder auf dem eigenen Grundstück realisiert oder abgelöst werden. Die Ablösebeiträge könnten zur Finanzierung des Ausbau des P+R-Systems verwendet werden.

Die jeweils notwendigen Stellplätze sollten über Gutachten, die die jeweiligen Nutzung konkret beinhalten und Mehrfachnutzungen berücksichtigen und nicht über allgemeine Richtzahlen ermittelt werden. Dabei können dann auch die Erfahrungen aus den bereits realisierten Vorhaben ebenso einfließen. Hier ist eine enge Abstimmung zwischen Baugenehmigungsbehörde und Stadt- und Verkehrsplanung erforderlich.

Weiterhin sollte auch nach Inbetriebnahme der Gebäude nachgehalten werden, dass die Stellplatznutzung dem Stellplatznachweis auch entspricht.

Eine Stellplatzbeschränkungssatzung wäre grundsätzlich dann sinnvoll, wenn der durch die Stellplätze erzeugte Verkehr unverträglich für das Gebiet oder die Umgebung wäre, und Alternativen (gute ÖV-Anbindung) zum Pkw vorhanden sind. Um das Ziel der Stellplatzbeschränkungssatzung zu erreichen, ist zwingend eine entsprechende Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums im betreffenden Gebiet und seiner Umgebung erforderlich, da sonst zunächst auf alternative Parkstandorte statt auf alternative Verkehrsmittel ausgewichen wird. Mit der Bewirtschaftung muss auch eine wirksame Überwachung erfolgen, da sonst verstärkt Fahrzeuge illegal an Stellen, wo es zulasten anderer Verkehrsarten/Nutzungszwecke geht, abgestellt werden.

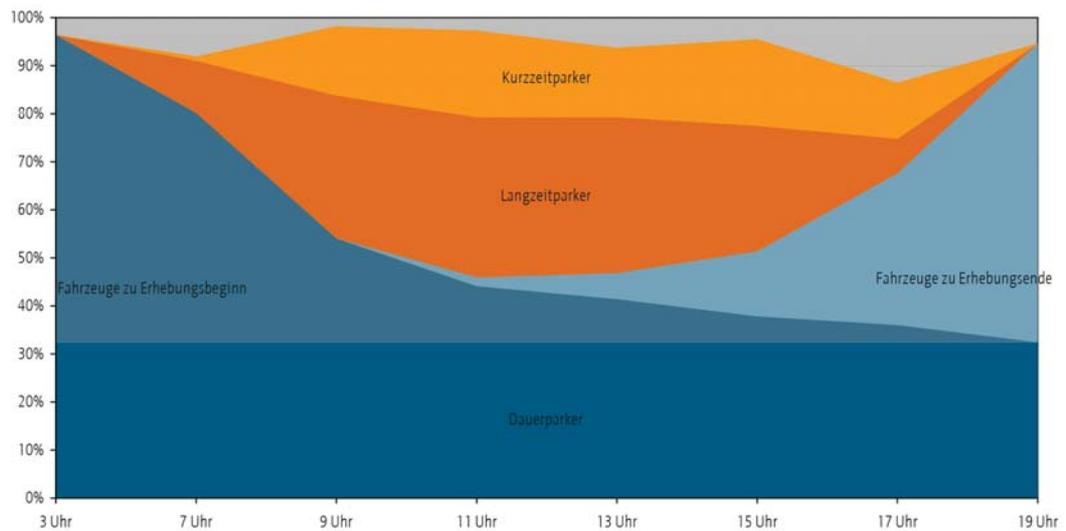
Die Stellplatzbegrenzung sollte aber nicht nur Kurzzeitparker (Besucher, Kunden) wie im Bebauungsplan Bahnhofsquartier – Teilbereich A betreffen, sondern auch die Stellplätze für Beschäftigte (z.B. nur 50% der notwendigen

Stellplätze für Beschäftigte dürfen realisiert werden). Lediglich für Bewohner sollten Stellplätze im vorgesehenen Schlüssel errichtet werden müssen.

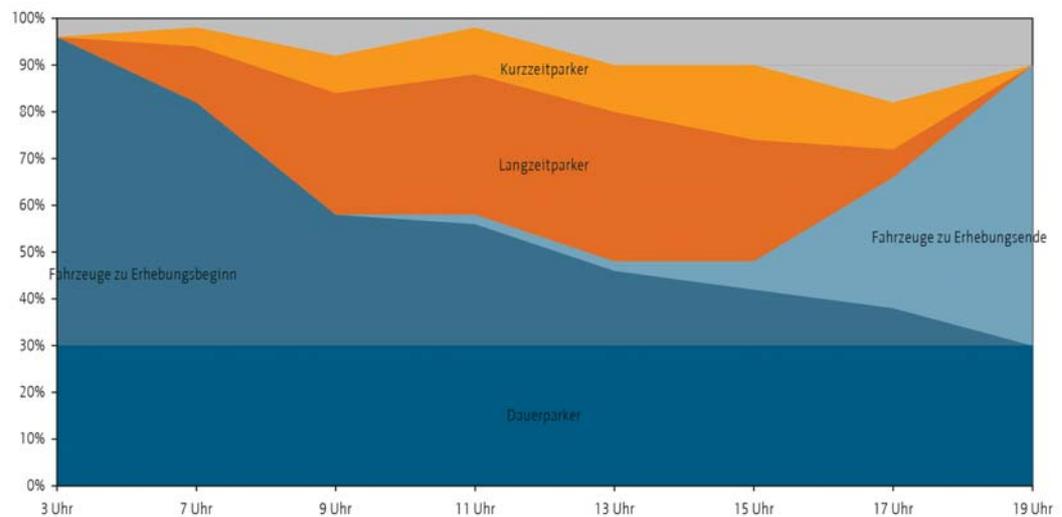
Eine Stellplatzbeschränkungssatzung ist kein geeignetes Mittel, wenn die Grundfläche für ein Bauvorhaben nicht ausreicht, den eigenen Stellplatzbedarf zu decken. Hierfür ist die Stellplatzablöse vorgesehen.

## 9 Anhang

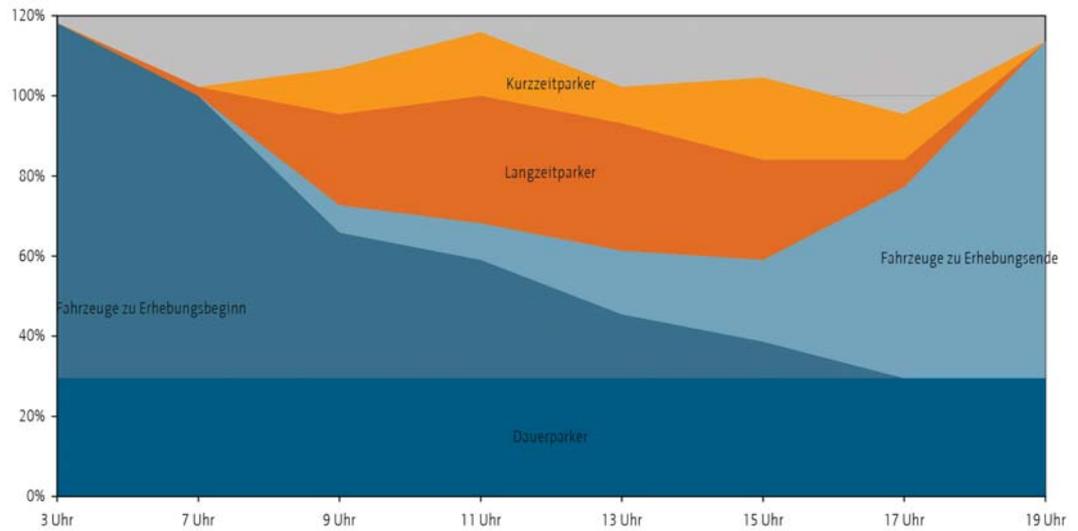
### 9.1 Parkdauererhebung



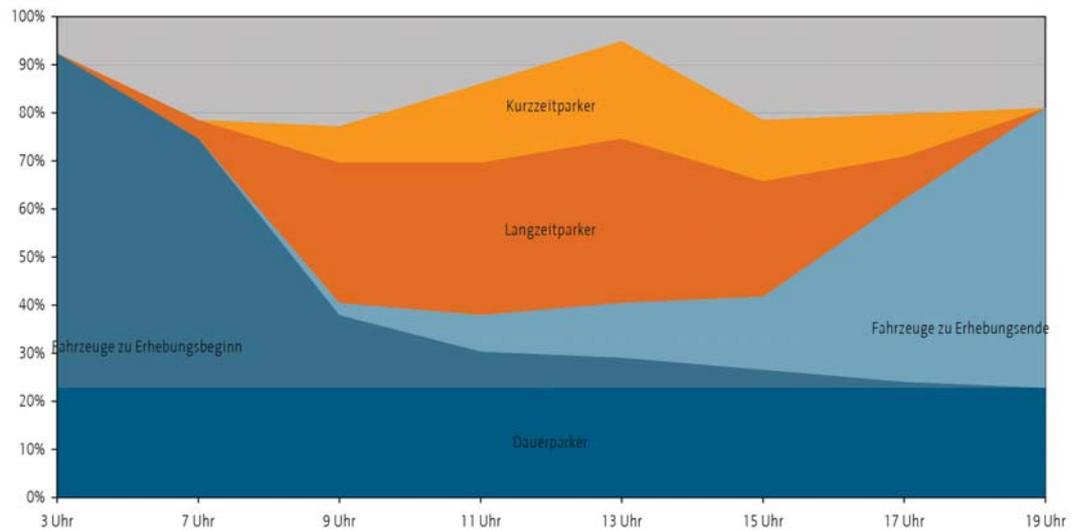
Löberwallgraben zwischen Löberstraße und Clara-Zetkin-Straße,  
111 Parkstände (Quelle: Stadt Erfurt)



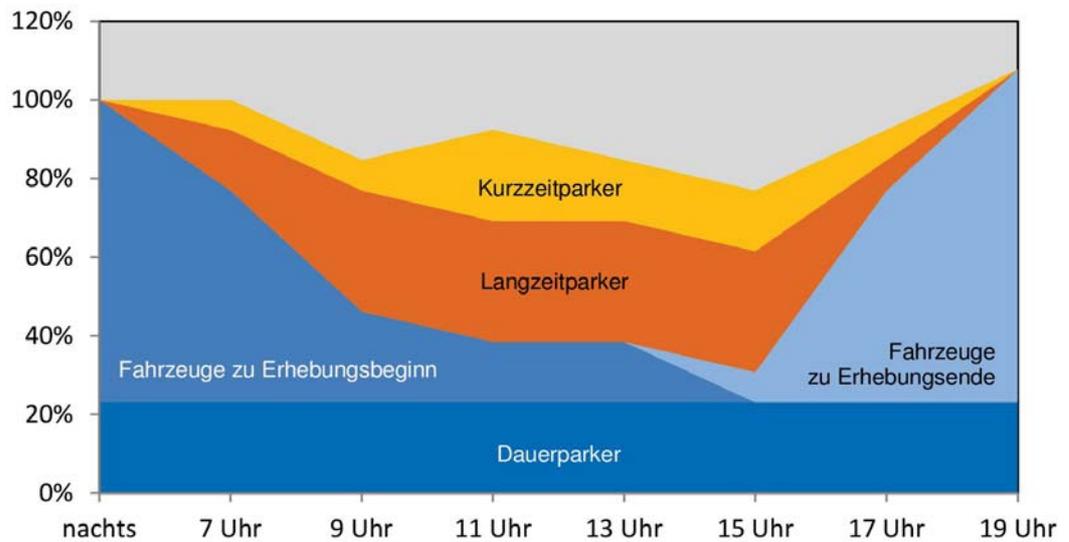
Nonnenrain zwischen Windthorststraße und Clara-Zetkin-Straße,  
50 Parkstände (Quelle: Stadt Erfurt)



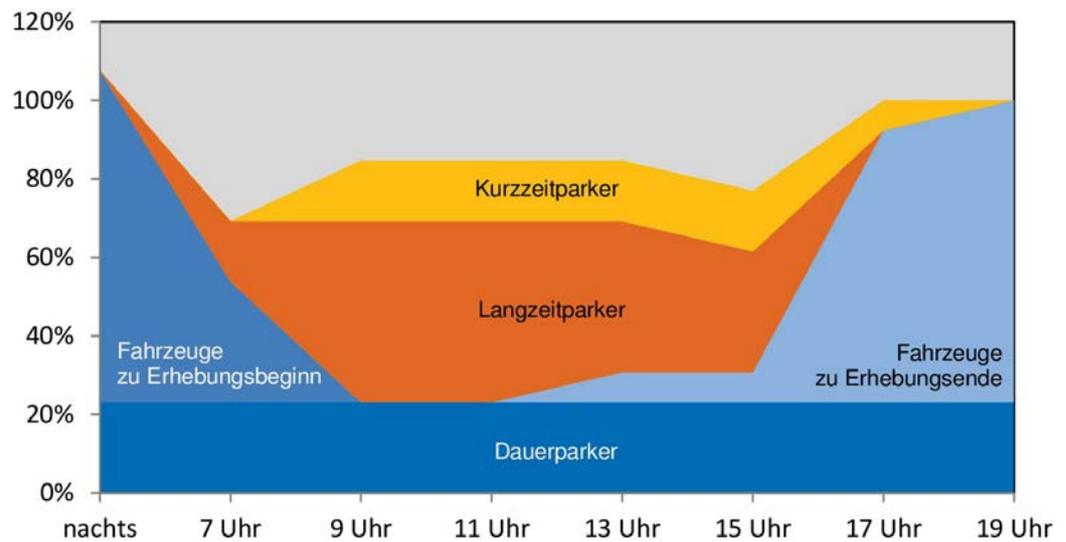
Schillerstraße zwischen Löberstraße und Clara-Zetkin-Straße,  
44 Parkstände (Quelle: Stadt Erfurt)



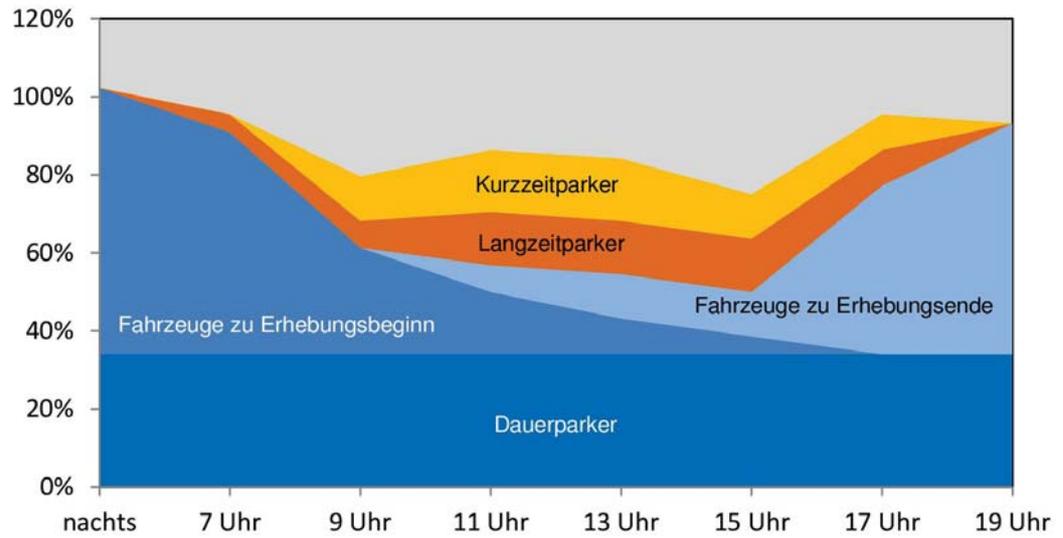
Spielbergtor zwischen Windthorststraße und Clara-Zetkin-Straße,  
79 Parkstände, (Quelle: Stadt Erfurt)



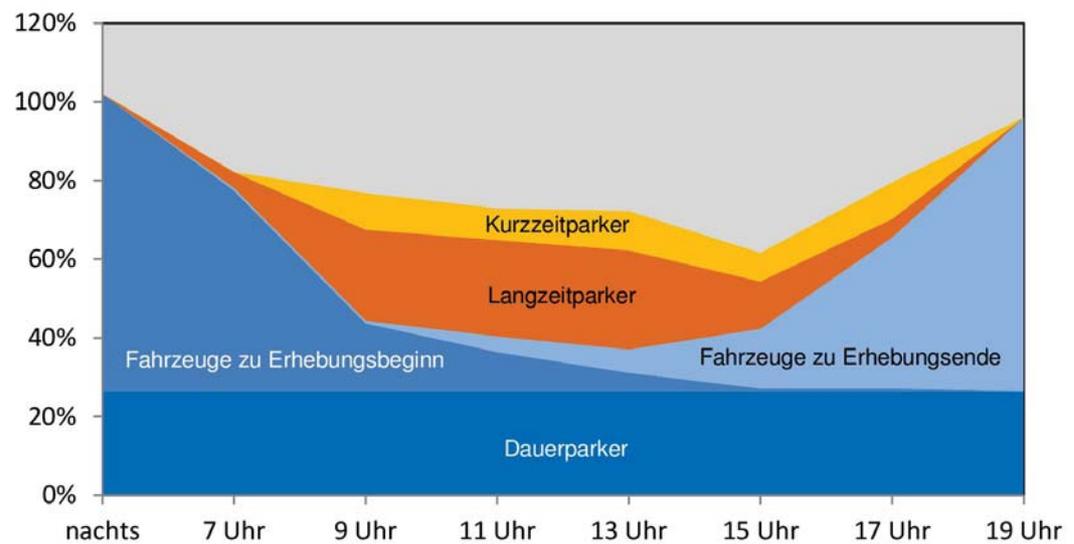
Clara-Zetkin-Straße zwischen Nonnenrain und Weimarische Straße,  
13 Parkstände



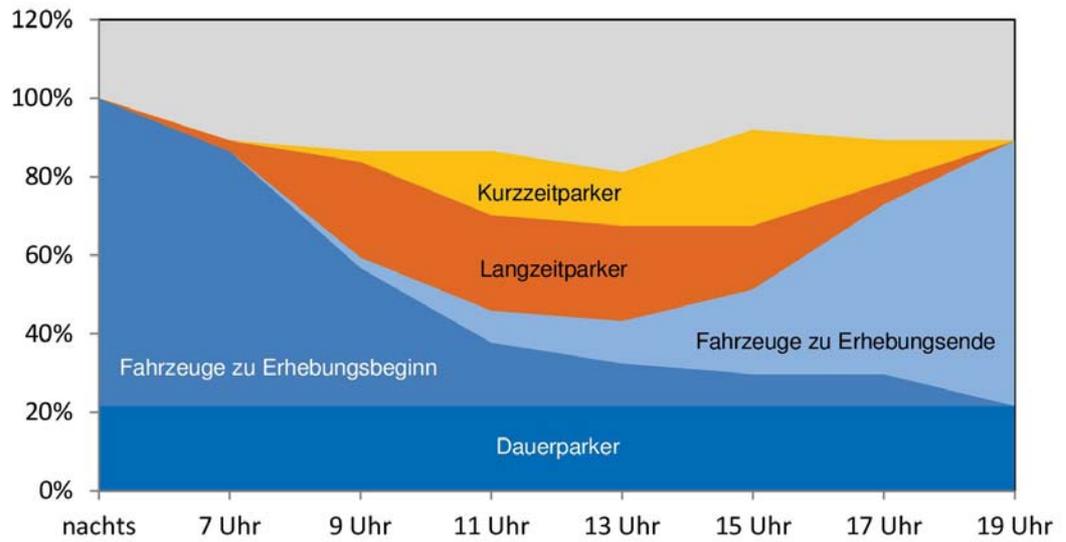
Wilhelm-Busch-Straße zwischen Nonnenrain und Weimarische Straße,  
13 Parkstände



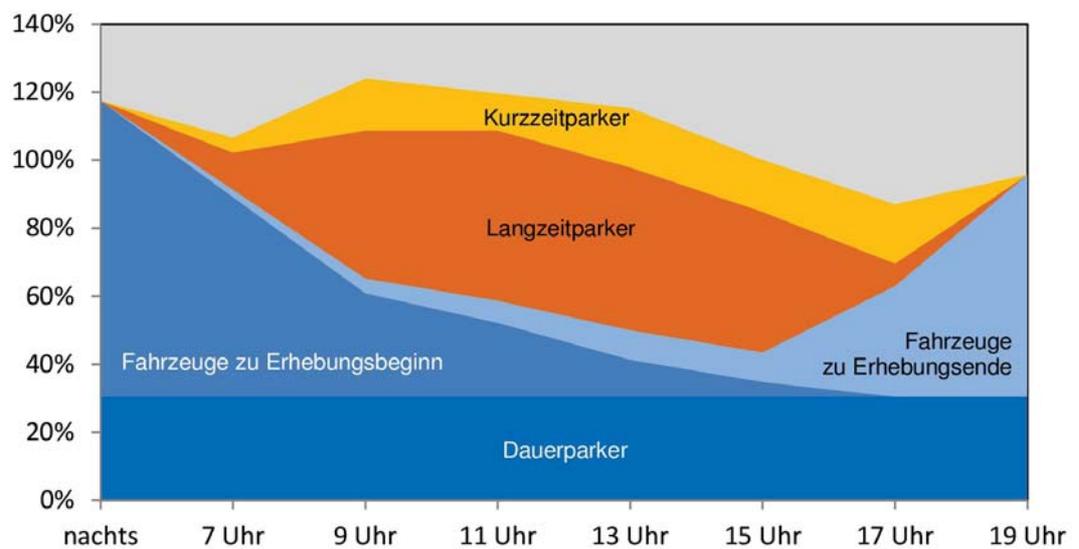
Nonnenrain zwischen Clara-Zetkin-Straße und Wilhelm-Busch-Straße,  
44 Parkstände



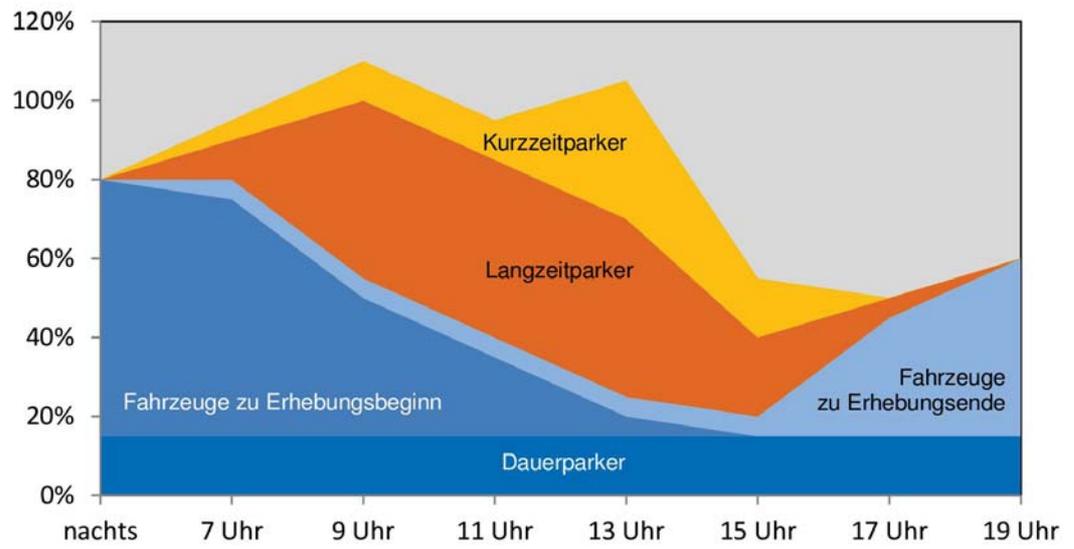
Nonnenrain zwischen Wilhelm-Busch-Straße und Sorbenweg,  
151 Parkstände



Spielbergtor zwischen Clara-Zetkin-Straße und Wilhelm-Busch-Straße,  
37 Parkstände



Spielbergtor zwischen Wilhelm-Busch-Straße und Sorbenweg,  
46 Parkstände



Sorbenweg, 20 Parkstände

## 9.2 Befragung

### Befragung Ein/Aussteiger Erfurt Hauptbahnhof

„Guten Tag. Wir führen im Auftrag der Stadt Erfurt und des Landes Thüringen eine Befragung von Bahnfahrern durch, die hier am Hauptbahnhof in den Zug ein- oder aussteigen. Es wäre sehr freundlich, wenn Sie uns 6 kurze Fragen beantworten würden. Es dauert nur etwa 2 Minuten.“

1. Einsteiger  Aussteiger
2. In/aus Zug: ..... (Bezeichnung)
3. Startort der heutigen Reise.....
4. Zielort der heutigen Reise.....
5. Verkehrsmittel auf dem Weg zum (Einsteiger)/vom (Aussteiger) HBF Erfurt
  - zu Fuß
  - Fahrrad
  - Bus/Straßenbahn
  - Zug
  - Pkw (Selbstfahrer)  wo geparkt:.....
  - P + R  wo geparkt:.....
  - Pkw (Bringen/Holen)
  - Sonstiges:.....
6. Zweck der Reise
  - Arbeit
  - Ausbildung
  - Dienstreise
  - Einkauf, Erledigung
  - Freizeit
  - Urlaub/Städtereise
  - Sonstiger:.....

„Das war's schon. Vielen Dank für Ihre Unterstützung und einen schönen Tag noch.“

Uhrzeit: .....

Weiblich  Männlich  ungefähres Alter .....

Besonderheiten: .....

 verkehrskonzept

 plan.publik.