

Konzept zum ruhenden Lkw-Verkehr im Güterverkehrszentrum (GVZ) Erfurt

Stand: 13.04.2018

Inhaltsverzeichnis

1 Projektauftrag	4
2 Ausgangslage.....	4
2.1 Historie zur Parksituation im GVZ.....	4
2.2 Rechtlicher Soll-Zustand auf Grundlage der Beschilderung	5
2.3 Tatsächlicher Ist-Zustand vor Ort.....	5
2.3.1 Beschwerden bei der Wirtschaftsförderung.....	5
2.3.2 Ergebnisse aus der Kontrolltätigkeit des Bürgeramtes	6
2.3.3 Erfahrungswerte aus den umliegenden Ortsteilen	8
2.4 Fazit zur Ausgangslage	10
3 Schaffung geeigneter Abstellflächen	10
3.1 Variante A: "SVG"	11
3.1.1 Projektbeschreibung.....	11
3.1.2 Ausgangssituation	11
3.1.2.1 Änderung des Bebauungsplanes.....	12
3.1.2.2 Ausweisung alternativer Ausgleichsflächen	13
3.1.2.3 Ersatz der Ausgleichsmaßnahme an anderer Stelle	13
3.1.2.4 mögliche Fördermittelrückzahlungen.....	14
3.1.3 Kostendarstellung.....	14
3.1.3.1 Kosten der SVG als Käufer und Betreiber	14
3.1.3.2 Kosten für die Landeshauptstadt Erfurt.....	14
3.1.4 Fazit	14
3.2 Variante B: "Halbrund An der Büßleber Grenze - anteilig"	15
3.2.1 Projektbeschreibung.....	15
3.2.2 Ausgangssituation	16
3.2.3 Kostendarstellung.....	16
3.2.3.1 Variante B1 – Grundstücksverkauf an einen Parkplatz-Investor	16
3.2.3.2 Variante B2 – Parkplatzherstellung auf Kosten der Stadt mit anschließender Verpachtung an einen Betreiber	17
3.2.4 Ermittlung eines Betreibers per Interessenbekundungsverfahren.....	18
3.2.5 Beteiligung der Unternehmen vor Ort	18
3.2.6 Fazit	18

3.3 Varianten C und D: "Unter den Oberleitungen"	19
3.3.1 Ausgangssituation	20
3.3.1.1 Heinrich-Queva-Straße	20
3.3.1.2 An der Flurscheide.....	20
3.3.2 Kostendarstellung.....	21
3.3.3 Fazit	21
3.4 Flächen in nicht-städtischem Eigentum	21
3.4.1 Fläche "Bei den Froschäckern"	21
3.4.2 Fläche links von der Hauptzufahrt in den Kreisel.....	21
3.4.3 Privatfläche "An der Büßleber Grenze"	22
3.4.4 Fazit	23
4 Auslastung geeigneter Abstellflächen	23
5 Maßnahmen in der Übergangsphase.....	24
5.1a Aufhebung des bestehenden Parkverbots.....	24
5.1b Durchsetzung des bestehenden Parkverbots.....	25
5.2 Müllbehälter und Dixitoiletten	26
6 Maßnahmen zur Erhöhung der Einhaltung des Parkverbots	27
6.1 Präventive Maßnahmen.....	27
6.2 Repressive Maßnahmen.....	27
7 Voraussetzungen für die Umsetzung des Konzeptes und weitere Verfahrensweise	28
Anlage 1 – Beschwerde-E-Mails	29
Anlage 2 – Kontrollergebnisse des Bürgeramtes im GVZ	31

1 Projektauftrag

Mit der Drucksache 2030/17 "Ruhender Verkehr im GVZ" wurde die Stadtverwaltung Erfurt beauftragt, dem Erfurter Stadtrat ein Konzept vorzulegen, aus dem hervorgeht, wie mit dem ruhenden Lkw-Verkehr im GVZ bzw. in den angrenzenden Ortsteilen künftig umgegangen wird.

Dabei ist dem Ziel, einen Standort / eine Parkmöglichkeit mit entsprechenden hygienischen Rahmenbedingungen einzurichten, eine hohe Priorität einzuräumen.

Die Belastungen der umliegenden Ortsteile sowie der angrenzenden Ausgleichsflächen sind so gering wie möglich zu halten.

Die betroffenen Ortsteile sind vorberatend einzubeziehen.

2 Ausgangslage

Die Stadtverwaltung Erfurt ist ernst- und dauerhaft an einer Ordnung des ruhenden Verkehrs im GVZ interessiert. Die unbefriedigende Situation im Moment zeigt, dass ein Nachsteuern aus Politik und Verwaltung erforderlich ist.

2.1 Historie zur Parksituation im GVZ

Die Rahmenbedingungen, die sich aus der Planung und Erschließung des Gewerbegebietes in den 1990er Jahren ergeben, sind heute nicht oder kaum mehr veränderbar. Eine verkehrstechnische Untersuchung aus dem Jahr 1996, die Grundlage für die Dimensionierung der Verkehrsanlagen war, ging von täglich ca. 9.000 Fahrzeugen des Schwerverkehrs aus. Im Zusammenhang mit der Untersuchung zur 2. Zufahrt GVZ hat das Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung im Jahr 2012 eine Verkehrszählung an der bis dahin einzigen GVZ-Zufahrt veranlasst. Diese hat ergeben, dass tatsächlich täglich nur ca. 2.300 Fahrzeuge des Schwerverkehrs ins GVZ hinein und wieder hinausfahren.

Seit 2012 wurde keine erneute Zählung durchgeführt. Mit den zwischenzeitlich neu angesiedelten Unternehmen und der 2. Ausfahrt haben sich die Rahmenbedingungen für den Verkehr im GVZ weiter verändert.

Abstellmöglichkeiten für Lkw im öffentlichen Verkehrsraum wurden bei der Erschließung des GVZ nicht berücksichtigt. Dies ist nicht als Versäumnis zu werten, sondern liegt darin begründet, dass die Organisation des Lkw-Fernverkehrs gekoppelt an die Zuständigkeit für Bundesautobahnen und –fernstraßen beim Bund liegt.

"Von 2008 bis Ende 2014 haben die Länder im Auftrag des Bundes rund 13.000 neue Lkw-Parkmöglichkeiten geschaffen. Daneben wurde im Jahr 2013 die bundesweite Erhebung der Lkw-Parksituation [aus dem Jahr 2008] wiederholt. Die [...] 2.156 Erhebungsstandorte[] zeig[en], dass für die 71.350 [nächtlich] abgestellten Lkw im April 2013 bundesweit etwa 10.940 Lkw-Parkstände auf und an den Bundesautobahnen zusätzlich benötigt wurden. Ein Vergleich der beiden Erhebungen 2008 und 2013 zeigt, dass die Lkw-Parknachfrage bun-

desweit um 5 % anstieg. Insbesondere die Rastanlagen hatten eine um 10 % erhöhte Parknachfrage [...]."¹

Die baurechtlichen Erfordernisse der einzelnen Unternehmensstandorte der im GVZ ansässigen Unternehmen wurden im Zuge der Erteilung der Baugenehmigung zu seiner Zeit geprüft. Auflagen / Vorgaben der Verwaltung, u. a. nach § 49 Thüringer Bauordnung zu vorzuhaltenden (Lkw-)Stellplätzen auf den Firmengeländen, waren darin enthalten. Die tatsächliche Nutzung oder beispielsweise Zufahrtsbeschränkungen anliefernder Lkw auf bestimmte Zeitfenster durch die Unternehmen entziehen sich dem Einflussbereich der Verwaltung.

2.2 Rechtlicher Soll-Zustand auf Grundlage der Beschilderung

Um dem Problem der willkürlich und unkontrolliert parkenden Lkw im GVZ entgegenzuwirken, hat das Tiefbau- und Verkehrsamt im März 2016 einen Vorschlag unterbreitet, der eine Neuregelung des ruhenden Verkehrs im GVZ vorsieht. Dieser untersagt, abgesehen von den Parkbuchten, das Parken auf den Straßen des GVZ generell.

Im April 2016 wurden die Gewerbetreibenden des GVZ über die Pläne informiert und ihnen eine Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt. Da bis Ende April keine Einwände, sondern ausschließlich Zustimmungen eingingen, wurde der Straßenbetriebshof mit der Umsetzung beauftragt. Seit dem 07.06.2016 gilt durch die neue Beschilderung für alle Straßen des GVZ ein Parkverbot.

2.3 Tatsächlicher Ist-Zustand vor Ort

Tatsächlich berichten Nutzer des GVZ regelmäßig von auf der Straße parkenden Lkw. Auch bei Stichprobenkontrollen des Bürgeramtes und der Wirtschaftsförderung waren stets Lkw in unterschiedlicher Anzahl auf den Straßen des GVZ abgestellt, sodass von einem permanenten Verstoß gegen das bestehende Parkverbot auszugehen ist.

2.3.1 Beschwerden bei der Wirtschaftsförderung

Im Amt für Wirtschaftsförderung gehen regelmäßig Beschwerden der im GVZ ansässigen Unternehmen über die Parksituation ein. Die seit 14.02.2017 eingegangenen schriftlichen Beschwerden sind anonymisiert in Anlage 1 beigefügt. Darüber hinaus gibt es zahlreiche, nicht dokumentierte telefonische und mündliche Beschwerden.

Die den Beschwerden beigefügten Fotos dienen der Veranschaulichung der Situation vor Ort:

¹ Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, 7.02.2018
<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/lkw-parken-in-einem-modernen-bedarfsgerechten-rastanlagensystem.html>



Abb. 1 bis 4: Müllablagerungen „Bei den Froschäckern“, Fotos: A. Schumacher



Abb. 5 und 6: parkende LKW in der „August-Borsig-Straße“, Fotos: R. Knöppel

Auch Stichproben der Wirtschaftsförderung bzw. des Dezernates für Bürgerservice, Sicherheit und Wirtschaft belegen ordnungswidrig parkende Lkw in den Straßen des GVZ:

- 10.01.2018, 11:30 Uhr: 11 Lkw
- 27.02.2018, 14:30 Uhr: 26 Lkw , davon zwei Wechselbrücken und vier Zugmaschinen

2.3.2 Ergebnisse aus der Kontrolltätigkeit des Bürgeramtes

Aufgrund der anhaltenden Beschwerdelage fanden am 17.03.2017, 20.03.2017, 22.03.2017, 03.04.2017, 08.04.2017 und 11.04.2017 sowie am 15.11.2017, 02.03.2018 und 09.03.2018 Vor-Ort-Kontrollen des Sachgebiets Verkehrsüberwachung (Bürgeramt) statt. Dabei bestätigten sich folgende Vermutungen:

- Die parkenden Lkw sind kein Transitverkehr, sondern warten auf Entladung bei den im GVZ ansässigen Unternehmen. Dies bestätigten die Liefer-/Ladepapiere.
- Bei den durchgeführten Kontrollen waren folgende Unternehmen als Lieferziele angegeben: BLG (IKEA), Zalando, Redcoon, Fanus, Emons, Baustoff + Metall sowie DHL.
- Von den dokumentierten Parkverstößen besonders betroffen sind die Straßen "In der Langen Else" und "Bei den Froschäckern", aber auch in der "Heinrich-Queva-Straße" und "An der Flurscheide" wurden Verstöße festgestellt.
- "Bei den Froschäckern" gehörten auch Pkw zu den Parksündern.

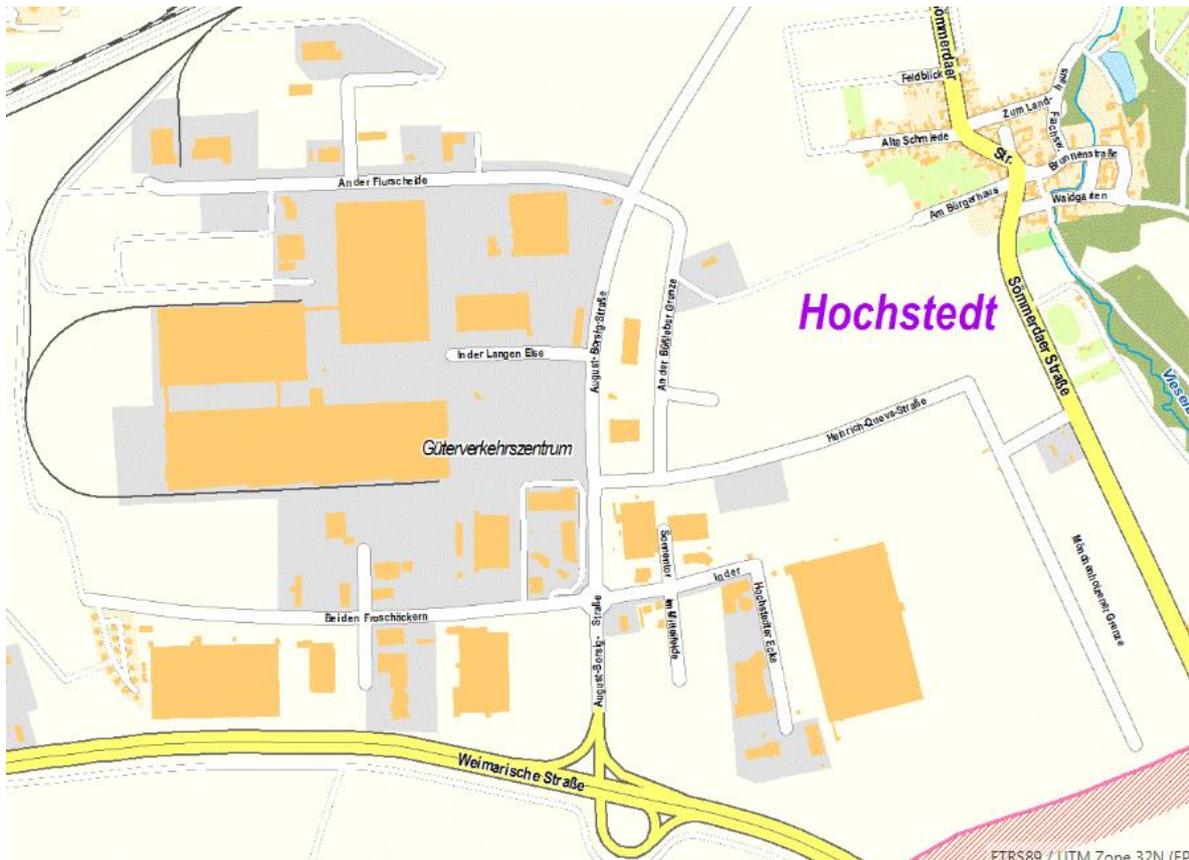


Abb. 7: Straßenübersicht GVZ

Details der Überwachungen können der Anlage 2 entnommen werden.

Folgende Thesen sind daraus abzuleiten:

- Die großteils ausländischen Lkw-Fahrer steuern frühzeitig das GVZ an, um das vorgegebene Lieferfenster zu halten. Zwischen Ankunft und Entladung werden oftmals die gesetzlich vorgegeben Ruhezeiten abgeleistet.
- Mangels Alternativen vor Ort parken die Lkw dafür auf den Straßen des GVZ.
- In dieser Zeit vermeiden die Lkw-Fahrer selbst ein Rangieren der Lkw, da sonst "die Uhr der Lenk- und Ruhezeiten von vorn zu laufen beginnt".

Erschwerend kommt hinzu, dass einige ortsansässige Unternehmen das Befahren ihres Firmengeländes nur zum Be- und Entladen erlauben. Das längere Verweilen auf dem Gelände

wird grundsätzlich abgelehnt. Die gemäß Baugenehmigung beauftragten Lkw-Stellflächen werden teils als Lagerflächen genutzt oder nur bestimmten Personengruppen zur Verfügung gestellt. Einige Fahrer gaben bei der Befragung an, dass vereinzelte Unternehmen eine stündliche Nachfrage zur Entlademöglichkeit abverlangen. Dies kollidiert in erheblichem Maße mit den gesetzlich geforderten Ruhezeiten.

2.3.3 Erfahrungswerte aus den umliegenden Ortsteilen

Ursprünglich sollten die anliegenden Ortsteile Linderbach, Azmannsdorf, Vieselbach, Hochstedt und Büßleben um Stellungnahme zur Situation vor Ort und Benennung der regelmäßig von (falsch) parkenden Lkw betroffenen Stellen in den Ortslagen gebeten werden. Nach telefonischer Rücksprache zwischen dem Amt für Wirtschaftsförderung und dem Beauftragten für Ortsteile und Ehrenamt am 17.01.2018 liegen die Probleme jedoch nicht primär bei direkt in den Ortslagen parkenden Lkw, sondern in den Gemarkungen der o. g. Ortsteile direkt im GVZ einschließlich der mit den parkenden Lkw einhergehenden Vermüllung und Beeinträchtigung der Ortsrandbegrünung / Ausgleichsflächen. In Anbetracht dieser Argumentation wurden keine einzelnen Stellungnahmen der o. g. Ortsteile eingeholt.

Während der Erarbeitung dieses Konzeptes gingen weitere Hinweise aus Hochstedt ein, die an dieser Stelle berücksichtigt werden. Die beigefügten Fotos vom 02.02.2018 belegen insbesondere die Lkw-Parksituation und das damit verbundene Müllproblem, trotz aufgestellten Containern. Die Ortsteile fordern wiederholt eine (regelmäßige) Grundreinigung.



Abb. 8: Parkende Lkw "An der Büßleber Grenze"



Abb. 9: Müllablagerung "An der Büßleber Grenze"

Fotos: R. Blau



Abb. 10 und 11: Müllablagerungen "An der Büßleber Grenze"

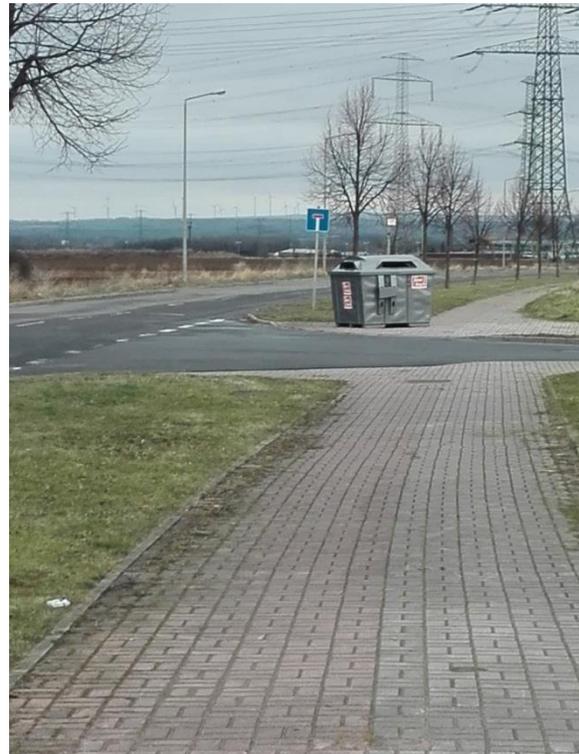


Abb. 12: Müllablagerung und abgestellter Anhänger "An der Büßleber Grenze" (Wendehammer)

Abb. 13: Müllcontainer "An der Büßleber Grenze" Ecke "August-Borsig-Straße"

Fotos: R. Blau

2.4 Fazit zur Ausgangslage

Entgegen der geltenden Beschilderung sind täglich Verstöße durch ordnungswidrig parkende Lkw und Pkw im GVZ festzustellen. Die Lkw-Fahrer nehmen die Ordnungswidrigkeit im Spannungsfeld zwischen pünktlicher Lieferung nach oftmals vielen hundert/tausend Kilometern Anfahrtsweg und Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Lenkzeitunterbrechungen und Ruhepausen in Kauf.

Die Praxis zeigt, dass das Transportaufkommen in Deutschland zunimmt und immer mehr Unternehmen ihre Rohstoffe, Zwischen- und Endprodukte zur Einsparung der Lagerhaltung "Just in Time" an-/ausliefern lassen. Sie verlagern sozusagen ihr Lager auf die Straße. Dass dabei der Idealfall "Lkw kommt leer zu Unternehmen A – lädt ohne Wartezeit auf – Fahrt – kommt auf die Minute bei Unternehmen B an – lädt ab – fährt wieder weg" nur in den seltensten Fällen tatsächlich eintritt und viele weitere Einflüsse, die zu Verzögerungen führen oder führen können, berücksichtigt werden müssen, führt dazu, dass an Start und Ziel mit wartenden Lkw gerechnet werden muss.

Das Kapazitätsproblem entlang der Autobahnen und die damit verbundenen Verdrängungseffekte verschärfen die Parksituation an den Start-/Zielorten außerdem. Begleitscheinungen sind umfangreiche Müllablagerungen, auch konkret im GVZ. Davon sind insbesondere die Flächen betroffen, die sich noch im Eigentum der Landeshauptstadt Erfurt befinden und zur landwirtschaftlichen (Zwischen-)Nutzung überlassen sind, bis ein Investor die Flächen zur Bebauung erwirbt.

Zur Lösung dieses Problems müssen Wege gefunden werden, mit der Parksituation im GVZ umzugehen.

3 Schaffung geeigneter Abstellflächen

Die naheliegendste Lösung für das beschriebene Problem, die Schaffung geeigneter Abstellflächen für Lkw im GVZ als Erfurts meistfrequentierter Start-/Zielort, wird im Folgenden zeitlich, inhaltlich und finanziell näher beleuchtet, um Transparenz und eine Grundlage für weitere Entscheidungen zu schaffen.

Alle aus der theoretischen Auseinandersetzung mit dem Thema verbundenen Varianten sind mit Baumaßnahmen verbunden und können daher selbst nach Klärung und Schaffung aller Voraussetzungen erst mittel- bis langfristig die Situation vor Ort verbessern.

Bei allen nachfolgend betrachteten Flächen verweist die Untere Denkmalschutzbehörde auf deren archäologische Relevanz. Regelmäßig werden archäologische Voruntersuchungen oder Begleitungen von Tiefbaumaßnahmen durch das Thüringische Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie (TLDA) durchgeführt. Vor Baumaßnahmen auf den Flächen, so auch für die Herstellung eines Lkw-Parkplatzes, wird eine frühzeitige Beteiligung des TLDA zur Abstimmung des erforderlichen Umfangs sowie von Dauer und Kosten empfohlen. Dies ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht erfolgt und erhöht zu einem späteren Zeitpunkt möglicherweise die zu erwartenden Kosten.

3.1 Variante A: "SVG"

3.1.1 Projektbeschreibung

Die SVG Straßenverkehrs-Genossenschaft Sachsen und Thüringen eG mit ihrem 2013 eröffneten Regionalzentrum Erfurt, In der Langen Else 2, betreibt im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit bereits zwei Autohöfe in Sachsen. Die Erfurter Niederlassung vermietet bereits heute Lkw-Stellplätze auf ihrem Firmengrundstück an Dauermieter, insbesondere Transportfirmen aus der Region.

Das Unternehmen wäre daran interessiert, sein Erfurter Leistungsportfolio um eine Kurzzeitvermietung von Lkw-Stellplätzen zu erweitern. Synergieeffekte in Sachen Betreuung und Bewachung, die dieses Vorhaben wirtschaftlich interessant machen, entstehen, wenn die SVG auf dem benachbarten Grundstück nach dessen Kauf einen Lkw-Parkplatz für Kurzzeitparker inkl. Sanitäreinrichtung errichten kann. Das Interesse des Unternehmens an dem Vorhaben wurde im gemeinsamen Termin mit der Wirtschaftsförderung und dem Beigeordneten für Bürgerservice, Sicherheit und Wirtschaft am 10.01.2018 erneut bestätigt.

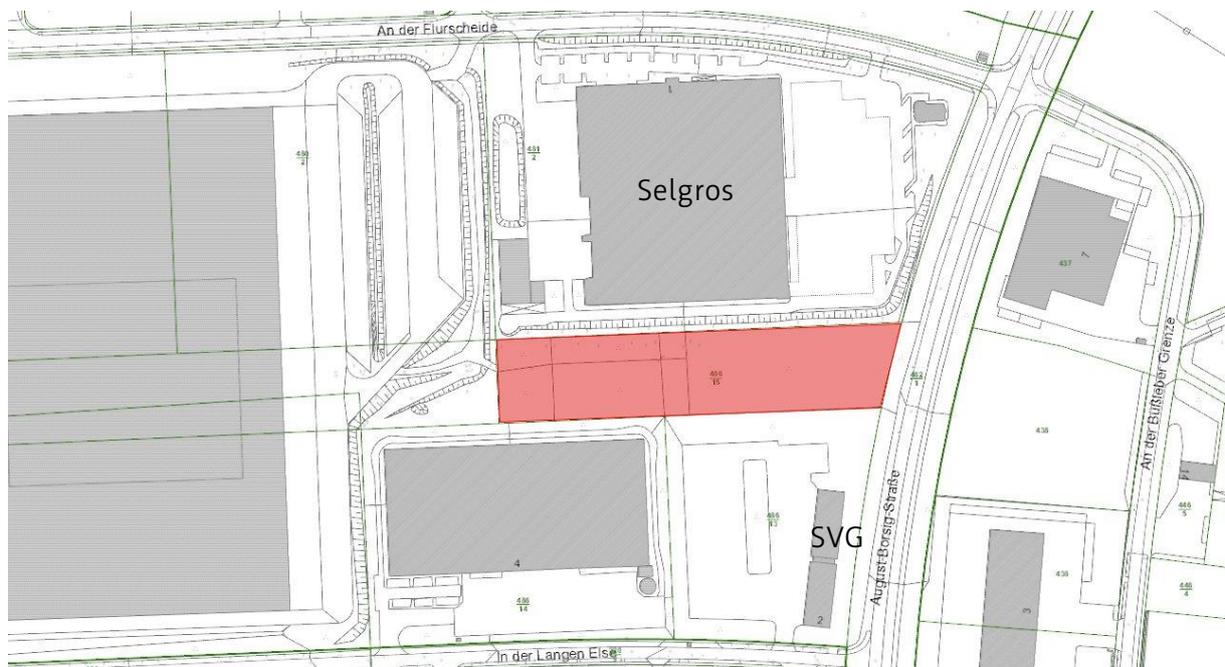


Abb. 14: Lage des Variante-A-Grundstücks im GVZ

Die Fläche ist ca. 10.000 qm groß und könnte nach Schätzungen der Verwaltung unter Einhaltung der gemäß Bebauungsplan vorgegebenen Grundflächenzahl (GRZ) von 0,8 etwa 45 Lkw-Stellplätze fassen. Die Stellplatzanzahl wäre im Rahmen der Planungen des zukünftigen Betreibers zu konkretisieren.

3.1.2 Ausgangssituation

Die Fläche ist lt. gültigem Bebauungsplan LIA284 "Güterverkehrszentrum Erfurt", 5. Änderung als Ausgleichsfläche gewidmet und damit weder zu bebauen, noch zu befestigen.

Um die Fläche wie von der SVG beabsichtigt nutzen zu können, wären folgende Schritte erforderlich:

1. a) Änderung des gültigen Bebauungsplanes oder
b) Zustimmung zum Vorhaben als nicht wesentliche Abweichung vom gültigen Bebauungsplan
2. Ausweisung alternativer Ausgleichsflächen, ggf. dafür erforderlicher Flächenankauf durch die Landeshauptstadt Erfurt
3. Ersatz der Ausgleichsmaßnahme an anderer Stelle, erneute Herstellung der Ausgleichsmaßnahmen auf Kosten der Landeshauptstadt Erfurt oder des Investors
4. Prüfung möglicher Fördermittelrückzahlungen

Die Standpunkte der Fachämter dazu sind im Folgenden kurz zusammengefasst.

3.1.2.1 Änderung des Bebauungsplanes

Dazu das Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung (Amt 61):

Bebauungspläne sind planerische Rahmenvorgaben für die Gesamtentwicklung eines Areals. Anpassungen zur Umsetzung von Einzelvorhaben würden generell dem Sinn von Bauleitplanung widersprechen. Eine Änderung zur Legitimierung von Variante A wird daher abgelehnt.

Die Begründung zur 5. Änderung belegt, dass Anpassungen nur im Sinne der Schaffung und Umsetzung geeigneter Rahmenbedingungen erfolgen:

"Die 5. Änderung des Bebauungsplanes LIA 284 [...] dient [...] dazu, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Zusammenlegung von großflächigen Nutzungseinheiten zu schaffen [...]. Mit Festsetzung der Gewerbeflächen werden zum Eingriffsausgleich zusätzliche Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft notwendig, die als eine Art Schutzgrün der Abschirmung der Gewerbeflächen gegenüber den angrenzenden Ortsteilen dienen. Ferner wird eine 2. Anbindung des GVZ [...] festgesetzt, um die hohen Anforderungen eines Güterverkehrszentrum an eine ständige Erreichbarkeit und stabile Verkehrsprozesse zu gewährleisten."²

Zudem gibt das Amt zu bedenken, dass die Verwaltungsverfahren zur Änderung von Bebauungsplänen zunehmend komplexer werden, insbesondere da in diesem Fall fünf Ortsteile zu beteiligen wären. Von der Vorbereitung über die erforderlichen Gremienbeschlüsse und die Öffentlichkeitsbeteiligung bis zum In-Kraft-Treten sind bei der 5. Änderung zum Bebauungsplan LIA 284 sieben Jahre vergangen. Selbst bei einfachen Planänderungen sind in der Regel zwei Jahre einzuplanen. Eine Variante mit erforderlicher B-Plan-Änderung liegt daher nicht im Interesse einer zeitnahen Lösung des beschriebenen Problems.

Aktuell wird geprüft, inwiefern einem solchen Vorhaben nach Variante A auch ohne Änderung des Bebauungsplanes als Ausnahme im Zuge einer nicht wesentlichen Abweichung vom gültigen Bebauungsplan zugestimmt werden könnte. Außer der Entscheidung selbst müssen dafür ebenfalls die unter 3.1.2 aufgeführten Punkte 2 bis 4 geklärt sein. Amt 61

² Begründung zum Entwurf des Bebauungsplanes LIA 284 "Güterverkehrszentrum (GVZ) Erfurt" 5. Änderung, Stadtverwaltung Erfurt, 2015 (Beschluss zur Drucksache 0680/15)

weist darauf hin, dass für diese Variante eine Zuwegung nur über das bereits im SVG-Eigentum befindliche Grundstück möglich wäre, da für die gesamte August-Borsig-Straße ein Bereich ohne Ein- und Ausfahrten festgesetzt wurde. Die Ergebnisse der Prüfung stehen noch aus.

3.1.2.2 Ausweisung alternativer Ausgleichsflächen

Dazu das Amt für Grundstücks- und Gebäudeverwaltung, Abt. Liegenschaften (Amt 23):

Schon der Auftrag im Rahmen der 5. Änderung eingriffsnaher Ausgleichsflächen zu finden und festzusetzen, Drucksache 0831/10 war nur unter großen Anstrengungen möglich. Der dazu erforderliche Grundstücksverkehr ist noch nicht in Gänze abgeschlossen.

Zur Umsetzung von Variante A wäre ca. 1 ha neue Ausgleichsfläche, geschätzter Ankaufspreis 35.000 EUR, erforderlich. Der Flächenausgleich würde voraussichtlich zulasten landwirtschaftlicher Nutzfläche erfolgen. Das Amt spricht sich daher gegen Variante A aus.

In einem gemeinsamen Termin des Amtes 23 mit dem Bauamt (Amt 60), dem Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung (Amt 61), dem Amt für Wirtschaftsförderung (Amt 80) und dem Dezernat für Bürgerservice, Sicherheit und Wirtschaft wurde alternativ besprochen, als Gewerbeflächen ausgewiesene Flächen unter Oberleitungen als Ausgleichsflächen heranzuziehen. Damit ginge eine Reduzierung der noch vorhandenen bzw. derzeit (teils) verpachteten Gewerbefläche einher.

3.1.2.3 Ersatz der Ausgleichsmaßnahme an anderer Stelle

Dazu das Umwelt- und Naturschutzamt (Amt 31):

Es besteht der Anspruch eines Zusammenhangs von Ausgleichsflächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft.



Abb. 15: Darstellung der zusammenhängenden Ausgleichsflächen lt. Flächennutzungsplan

Im Zuge der Erschließung und Entwicklung des GVZ wurden 2001 Ausgleichsmaßnahmen auf der Variante-A-Fläche realisiert. Die Gesamtkosten der Maßnahme beliefen sich auf ca. 110.000 EUR zzgl. Planungskosten. Davon wurden rund 85.000 EUR aus der Gemein-

schaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" (GRW) bzw. aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) gefördert.

Für eine Verlagerung der Ausgleichsmaßnahme im Sinne einer Wiederholung / Neupflanzung an anderer Stelle schätzt das Amt die Kosten auf ca. 36.000 EUR (30.000 EUR Pflanzung, 6.000 EUR Planungskosten). Hier wäre im Rahmen der Konkretisierung des Vorhabens zu verhandeln, ob die Landeshauptstadt Erfurt oder der Vorhabenträger die Kosten für die Ersatzpflanzung trägt.

3.1.2.4 mögliche Fördermittelrückzahlungen

Dazu das Amt für Wirtschaftsförderung:

Die Zweckbindefrist für Fördermittel, die die Landeshauptstadt Erfurt für Maßnahmen im GVZ erhalten hat, ist ausgelaufen. Inwiefern dennoch Fördermittelrückzahlungen fällig werden könnten, würde mit dem Fördermittelgeber abgestimmt werden, sofern sich die Variante-A-Fläche für die Realisierung des Vorhabens konkretisiert.

3.1.3 Kostendarstellung

3.1.3.1 Kosten der SVG als Käufer und Betreiber

Um auf eigene Kosten einen Parkplatz herzurichten und zu betreiben, rechnet die SVG mit 25 EUR/qm nach dem aktuellen Bodenrichtwert im GVZ als Kaufpreis für das Grundstück und 75 EUR/qm für die Baumaßnahmen zur geeigneten Befestigung der Fläche. Bei einer Grundstücksgröße von 10.000 qm ergibt sich eine Investitionssumme von ca. 1 Mio. EUR. Die Kosten für die Herrichtung der hygienischen Rahmenbedingungen sind darin noch nicht enthalten. Sollte eine Versickerung des Niederschlagswassers auf der Fläche selbst nicht möglich sein, würde sich die Summe weiter erhöhen. Sollte die Stadtverwaltung die Möglichkeit zur Umsetzung auf der Fläche einräumen, würde das Unternehmen eine konkretisierende Wirtschaftlichkeitsbetrachtung anstrengen.

3.1.3.2 Kosten für die Landeshauptstadt Erfurt

Unberücksichtigt der möglichen Fördermittelrückzahlung würden der Landeshauptstadt Erfurt nach den Stellungnahmen von Amt 23 (siehe Punkt 3.1.2.2) und Amt 31 (siehe Punkt 3.1.2.3) voraussichtlich Kosten in Höhe von ca. 71.000 EUR entstehen. Dem gegenüber stünden Einnahmen von ca. 250.000 EUR aus dem Grundstücksverkauf.

Nicht bezifferbar ist der entstehende Verwaltungsaufwand.

3.1.4 Fazit

Das beschriebene Vorhaben nach Variante A lässt sich innerhalb des gültigen Bebauungsplanes LIA 284 nur mit Ausnahmegenehmigung bei Anerkennung der Abweichung als nicht wesentlich realisieren. Dafür müsste der Investor zusätzlich ein Lärmgutachten beauftragen, da die Fläche durch ihre Eigenschaft als Ausgleichsfläche nicht kontingentiert ist. Im Rahmen des Grundstücksverkehrs wäre eine Zweckbindung bezüglich der Nutzung des Grundstückes als Lkw-Parkplatz zu verankern.

Eine Änderung des Bebauungsplanes zugunsten eines Einzelvorhabens wird unter Berücksichtigung der vorhandenen Stellungnahmen der Fachämter ausgeschlossen.

3.2 Variante B: "Halbrund An der Büßleber Grenze - anteilig"

3.2.1 Projektbeschreibung

Aufgrund der Problemlagen bei Variante A schlägt die Verwaltung ein mögliches weiteres Grundstück vor, auf dem gemäß gültigem Bebauungsplan ein Lkw-Parkplatz mit Sanitäreinrichtungen und z. B. einem Imbiss / einer Kantine für den örtlichen Bedarf zulässig wäre.

Mit Autohöfen oftmals verbundene Einnahmequellen wie Übernachtungsmöglichkeiten (Hotel/Motel) oder Spielotheken sind gem. B-Plan im gesamten GVZ unzulässig. Auch Einzelhandel ist planungsrechtlich ausgeschlossen. Ein Tankstellenshop ist nur im Zusammenhang mit einer Tankstelle zulässig, er muss der Tankstelle untergeordnet sein.

Schank- und Speisewirtschaft ist ausnahmsweise zulässig. Eine solche Ausnahme kann erteilt werden, wenn die Einrichtungen der Versorgung des Gewerbegebietes dienen. Im Rahmen einer Schank- und Speisewirtschaft wäre ein untergeordneter Verkauf von Waren, die der Gebietsversorgung dienen, zulässig.

Die noch zur Verfügung stehenden (in städtischem Eigentum befindlichen), vermarktbareren Flächen im GVZ schränken den Spielraum für einen Vorschlag stark ein. Über 90 Prozent der Flächen im GVZ sind bereits bebaut bzw. verkauft.

Vorgeschlagen wird ein Grundstück in städtischem Eigentum, das von der Größe her geeignet und von der Lage am nächsten an den beiden Zufahrten des Gewerbegebietes liegt. Das Grundstück "An der Büßleber Grenze" ist ca. 16.000 qm groß und würde nach ersten Schätzungen des Konzeptverfassers unter Einhaltung der gemäß Bebauungsplan vorgegebenen Grundflächenzahl (GRZ) von 0,8 ca. 70 bis 80 Lkw-Stellplätze fassen können. Die Stellplatzanzahl wäre im Rahmen der Planungen eines zukünftigen Betreibers zu konkretisieren.



Abb. 16: Lage des Variante-B-Grundstücks im GVZ

Zur Zufahrt: Die erste Ausbaustufe der Straße mit Wendehammer ist vorhanden. Im Zuge einer weiteren bevorstehenden Ansiedlung wurde dieser Straßenabschnitt an den Investor mit verkauft. Für die Zuwegung des Variante-B-Grundstücks wäre entweder ein Wegerecht mit dem Nachbarinvestor zu vereinbaren oder eine Zuwegung direkt von der Straße "An der Bülleber Grenze" zu ermöglichen.

3.2.2 Ausgangssituation

Variante B ist aktuell mit keinem konkreten Investor/Betreiber untersetzt. Dieser müsste erst noch gefunden werden. Ob sich unter den geltenden Rahmenbedingungen (Grundstückskaufpreis, Zulässigkeit von weiteren Einnahmequellen lt. B-Plan, etc.) eine Betreuung wirtschaftlich abbilden lässt, vermag die Verwaltung nicht einzuschätzen. Dies könnte im Rahmen eines Interessenbekundungsverfahrens ermittelt werden.

Im Gespräch am 10.01.2018 hat die SVG für Variante B die Alternative eines Parkplatzbaus durch die Stadt selbst mit anschließender Verpachtung an einen Betreiber als Idee eingebracht. Dieser Vorschlag kommt für die Stadtverwaltung Erfurt dann nicht in Frage, wenn im Rahmen des Interessenbekundungsverfahrens Angebote zum Kauf der Fläche eingehen. Da jedoch die Möglichkeit besteht, dass mit der Voraussetzung eines Flächenkaufs kein Angebot abgegeben wird, soll in der folgenden Betrachtung dieser Vorschlag B2 ebenfalls bewertet werden.

Das Amt für Wirtschaftsförderung gibt zu bedenken, dass die Variante-B-Fläche eine der wenigen noch vorhandenen, lukrativen Flächen für Unternehmensansiedlungen im GVZ ist. Nach Stand vom 08.02.2018 liegen zwar aktuell keine Anfragen für die Fläche vor, würde aber ein potentieller Investor für sein Bauvorhaben eine Fläche dieser Größe suchen, würde diese mit angeboten werden. Die aktuelle Diskussion über einen möglichen Lkw-Parkplatz auf der Fläche reicht nicht aus, um die Fläche zurückzuhalten. Dies wäre erst gerechtfertigt, wenn ein Investor eines Lkw-Parkplatzes seine konkreten Kaufabsichten erklärt.

3.2.3 Kostendarstellung

3.2.3.1 Variante B1 – Grundstücksverkauf an einen Parkplatz-Investor

Dies ist die Vorzugsvariante der Verwaltung. Die Fläche würde zum regulären Bodenrichtwert des GVZ³ von aktuell 25 EUR/qm an einen noch zu ermittelnden Parkplatz-Investor verkauft werden. Bei der Grundstücksfläche von ca. 16.000 qm wäre dies mit einer Einnahme in Höhe von 400.000 EUR verbunden.

Anschließend würde der Investor auf eigene Kosten die Fläche befestigen sowie Sanitäreinrichtungen und entsprechend seinem Konzept ggf. Gebäude für "Zuverdienstmöglichkeiten" (Schank-/Speisewirtschaft) herstellen. Eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung im Rahmen des vorzuschaltenden Interessenbekundungsverfahrens unterliegt der wirtschaftlichen Tätigkeit und dem wirtschaftlichen Risiko des Betreibers.

Die Landeshauptstadt Erfurt hat die Flächen im Jahr 2011 vom damaligen Eigentümer zu einem Preis knapp unter dem Bodenrichtwert erworben. Auch wenn die Stadt Erfurt an der

³ Vorgabe des Thüringer Landesverwaltungsamtes

Lösung des Lkw-Parkproblems im GVZ interessiert ist, wäre ein Unterwertverkauf nur mit Genehmigung des Thüringer Landesverwaltungsamtes zulässig. Zudem ist zu berücksichtigen, dass ein solcher Verzicht als verdeckter Zuschuss bzw. direkte Einzelförderung eines Gewerbetreibenden zu werten und damit auch steuerrechtlich zu hinterfragen ist. Da die Fläche keinen Mangel hat, wären eine eingehende Einzelfallprüfung zur Bewertung des öffentlichen Interesses und rechtssicheren Begründung gegenüber der Genehmigungsbehörde sowie ein entsprechender Stadtratsbeschluss erforderlich.

3.2.3.2 Variante B2 – Parkplatzherstellung auf Kosten der Stadt mit anschließender Verpachtung an einen Betreiber

Die Kosten für die Herstellung lägen zu 100 Prozent bei der Landeshauptstadt Erfurt. Fördermöglichkeiten z. B. über die Widmung der Fläche als Autohof würden geprüft werden, wenn der Stadtrat die Weiterverfolgung der Variante B2 beauftragt.

Im Rahmen der Drucksache 1873/15 war "Die Verwaltung [...] [bereits] beauftragt zu prüfen, ob im Bereich des GVZ geeignete Flächen für die Errichtung eines LKW-Parkplatzes vorhanden sind. Des Weiteren soll[t]en die damit einhergehenden Kriterien bzgl. einer Errichtung / Betreibung aufgelistet werden." Die eine Fläche, die 2015 dafür betrachtet wurde, steht mittlerweile durch eine Neuansiedlung nicht mehr zur Verfügung. Die zweite Fläche war Grundlage für Variante B. Allerdings wurde damals von einem kleineren Flächenzuschnitt von knapp 9.000 qm ausgegangen.

Für die Befestigung der Fläche wurden 2015 seitens der Stadtverwaltung Erfurt aus ihren Erfahrungswerten heraus ca. 150 EUR/qm veranschlagt. Diese Zahl verdeutlicht insbesondere im direkten Vergleich mit den von der SVG kalkulierten 75 EUR/qm (siehe 3.1.3.1), dass ein privater Investor gegenüber der öffentlichen Verwaltung, die an förmliche Ausschreibungsverfahren und Fristen gebunden ist, deutlich bessere Preise für die Herstellung einer Parkplatzfläche erzielen kann.

Übertragen auf die heutige Variante-B-Fläche von 16.000 qm wäre ein von der Landeshauptstadt Erfurt beauftragter Lkw-Parkplatz mit Herstellungskosten in Höhe von ca. 2,4 Mio. EUR verbunden. Zudem sind die Kosten für Planung, Bauüberwachung sowie Versorgungsmedien zu berücksichtigen. Anhand der vorliegenden Zahlen aus den Fachämtern ist dafür ein Kostenumfang von ca. 100.000 EUR zu erwarten, vorbehaltlich der weiteren baulichen Anlagen. Grünausgleich ist darin noch nicht enthalten. Um allein die Summe von rund 2,5 Mio. EUR über eine Pacht innerhalb von 20 Jahren zu refinanzieren, wäre eine monatliche Pacht von 10.500 EUR anzusetzen.

Darin noch nicht berücksichtigt sind die "Aufbauten". Die dafür anfallenden Kosten könnten erst im Rahmen konkreter Planungen genauer beziffert werden. Diese sind abhängig von der Form der Betreibung.

Neben den Herstellungskosten von 2,5 Mio. EUR + x wären auch die um 400.000 EUR reduzierten Einnahmen aus Grundstücksverkäufen im GVZ im Haushalt (2019) einzuplanen.

Auch in Anbetracht, dass die Landeshauptstadt Erfurt damit in den Markt eingreifen und ein Problem der privaten Wirtschaft "vergesellschaftlichen" würde, wird von einer Weiterverfolgung der Variante B2 abgeraten.

3.2.4 Ermittlung eines Betreibers per Interessenbekundungsverfahren

Um die Variante B1 weiter voranzubringen, wäre im nächsten Schritt ein Investor für den Lkw-Parkplatz zu finden.

Die SVG ist vom Betrieb eines Lkw-Parkplatzes generell nicht abgeneigt. Das Unternehmen hat im Gespräch am 10.01.2018 in Aussicht gestellt, sofern Variante A ausscheidet, auch eine Parkplatzvariante nach B zu prüfen. Die gleiche Firma steht auch hinter der Aussage des Erfurter GVZ-Vereins / der Deutschen GVZ-Gesellschaft DGG zu einem potentiellen Betreiber laut TA-Artikel vom 08.02.2018.

Tankpool24 wurde ebenfalls angesprochen. Das Unternehmen betreibt seit 2017 eine Kartentankstelle im GVZ in unmittelbarer Nachbarschaft des Variante-B-Grundstücks und könnte an einer Parkplatzbetreuung interessiert sein.

Um allen potentiellen Investoren unter Skizzierung einheitlicher Rahmenbedingungen das Vorhaben vorzustellen und einen Betreiber zu ermitteln, empfiehlt sich ein Interessenbekundungsverfahren. Sollten weitere Unternehmen, die aktuell noch nicht in den Fokus der Wirtschaftsförderung gerückt sind, Angebote abgeben wollen (hier kämen im GVZ selbst möglicherweise noch der Tankstellenbetreiber oder die Lkw-Waschanlage sowie auswärtige Unternehmen und Autohofbetreiber in Frage), stünde ihnen dies im Rahmen des Interessenbekundungsverfahrens offen. Das Verfahren würde im Auftrag des Stadtrates durch die Wirtschaftsförderung in Verbindung mit Amt 23 durchgeführt werden.

Sollte sich vorher die Absichtserklärung der SVG zu einer Investitionszusage weiterentwickeln, wäre ein Interessenbekundungsverfahren entbehrlich.

3.2.5 Beteiligung der Unternehmen vor Ort

Im Rahmen der Betreuung wäre es denkbar, dass sich die im GVZ ansässigen Logistiker an der Lösung des Problems der parkenden Lkw beteiligen, indem sie beispielsweise ein Kontingent auf dem Parkplatz buchen oder "Parkgutscheine" an ihre Lieferanten verteilen. Diese Einbindung ist jedoch erst mittelfristig nach Betreiberermittlung, Bauphase und Inbetriebnahme des Lkw-Parkplatzes möglich.

3.2.6 Fazit

Das beschriebene Vorhaben nach Variante B lässt sich innerhalb des gültigen Bebauungsplanes LIA 284 realisieren. Die Variante B2 wird jedoch aus mehreren Gründen (siehe Punkt 3.2.3.2) zurückgestellt. Zur Umsetzung der favorisierten Variante B1 müsste ein Betreiber gefunden werden.

Nach Bindung eines Investors wäre die Realisierung eines solchen Bauvorhabens innerhalb eines Jahres möglich.

3.3 Varianten C und D: "Unter den Oberleitungen"

Zwei weitere mögliche Flächen unter den Oberleitungen wurden ebenfalls vorgeschlagen und geprüft.

Beide Flächen sind gewerbliche Bauflächen gemäß des seit 27.05.2006 wirksamen Flächennutzungsplans, neu bekannt gemacht mit Veröffentlichung im Amtsblatt vom 14.07.2017. Zudem befinden sie sich im Geltungsbereich des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes LIA284 „Güterverkehrszentrum Erfurt“, 5. Änderung. Daher wären aus planungsrechtlicher Sicht vom Grundsatz her an beiden Standorten Lkw-Parkflächen realisierbar.

Die dargestellten Flächen teilen sich in einen 25 m breiten nicht überbaubaren Streifen und einen überbaubaren Streifen. Stellplätze sind nach § 12 BauNVO in allen Baugebieten zulässig. Der Bebauungsplan trifft keine regulierende Festsetzung dazu. Die Leitungsträger sollten bei der Standortwahl einbezogen werden.



Abb. 17: Lage des Variante-C-Grundstücks im GVZ unter den Oberleitungen, Heinrich-Queva-Str.



Abb. 18: Lage des Variante-D-Grundstücks im GVZ unter den Oberleitungen, An der Flurscheide

Das Umwelt- und Naturschutzamt (Amt 31) verweist in seiner Stellungnahme vom 28.03.2018 allerdings auf das Thema elektromagnetische Felder. Die überspannende 110- und 380 kV-Oberleitung unterliegt den Regularien der 26. Verordnung zur Durchführung des BImSchG (Verordnung über elektromagnetische Felder – 26. BImSchV). Weiterhin sind die Ausführungen in den LAI-Hinweisen zur Durchführung der Verordnung über elektro-

magnetische Felder maßgeblich. Demnach ist zu maßgeblichen Immissionsorten ist ein Abstand von 10 m (110kV) bzw. 20 m (380 kV) vom äußeren Leiter einzuhalten.

Maßgebliche Immissionsorte sind Orte, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen in Gebäude und auf Grundstücken bestimmt sind und sich im o. g. Bereich einer Anlage (Oberleitung) befinden. Das schutzwürdige Grundstück muss nicht notwendigerweise einem dauernden Aufenthalt, z. B. zum Wohnen, dienen. Als Anhaltspunkt ist dabei die üblicherweise anzunehmende durchschnittliche Aufenthaltsdauer einer einzelnen Person heranzuziehen. Bei den Lkw-Parkplätzen (gesetzlich vorgeschrieben Lenkzeitunterbrechung und Ruhepause) wären in der Regel die Grundstücke zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt. Die Verweilzeit des Einzelnen ist regelmäßig länger (mehrere Stunden).

Zusammengefasst bedeutet dies, dass unter den Oberleitungen zwar Lkw abgestellt werden, die Fahrer sich zur Einhaltung der Ruhezeiten aber nicht in den Fahrzeugen aufhalten dürften.

3. 3.1 Ausgangssituation

3.3.1.1 Heinrich-Queva-Straße

Der Standort Heinrich-Queva-Straße wird von 110 kV und 380 kV-Leitungen überspannt. Die Gewerbeflächen unter der Hochspannungsleitung sind nur eingeschränkt für eine Bebauung geeignet, aber für Lkw-Stellplätze durchaus nutzbar. Die Zulässigkeit der Errichtung von sanitären Einrichtungen oder Nebenverdienstmöglichkeiten (Imbiss) für einen zukünftigen Betreiber ist durch die Lage unter den Oberleitungen fraglich.

Aufgrund der vorhandenen Straßenanbindungen wäre die Anlage an der Heinrich-Queva-Straße besser geeignet. Hier stehen auch größere Flächen zur Verfügung. Jedoch ist zu berücksichtigen, dass die Flächen bereits anteilig für den bestehenden Solarpark genutzt werden und verpachtet sind.

3.3.1.2 An der Flurscheide

Das Flurstück soll einen Zusammenhang für ein größeres Gewerbegebiet zwischen den Flächen südlich der Bahnanlagen / KV-Terminal und den Flächen "An der Flurscheide" herstellen. Die genannte Teilfläche liegt unter der 110 kV-Hochspannungsleitung, unter der nur Lager/Stellflächen etc. entstehen können. Insofern eignen sich diese Flächen für Lkw-Stellplätze, würden aber eine zusammenhängende Gewerbeansiedlung für ein größeres Unternehmen blockieren und dem Ziel der 5. Änderung des Bebauungsplanes LIA284 „Güterverkehrszentrum Erfurt“, größere zusammenhängende Gewerbeflächen zu schaffen, entgegenstehen.

Zudem handelt es sich hierbei um ein gefangenes Grundstück, für dessen Zuwegung über den Wendehammer "An der Flurscheide" als nächstgelegener Anbindepunkt weitere Kosten entstehen würden.

3.3.2 Kostendarstellung

Aufgrund der dargelegten Rahmenbedingungen wird zum aktuellen Zeitpunkt auf eine flächenspezifische Kostendarstellung verzichtet.

3.3.3 Fazit

Inwiefern sich für diese Flächen ein Investor / Betreiber findet, ist fraglich, insbesondere da sich die Lkw-Fahrer zur Einhaltung der Ruhezeiten nicht im Fahrzeug aufhalten dürften.

3.4 Flächen in nicht-städtischem Eigentum

In der Kommunikation mit den beteiligten Akteuren wurden im Rahmen der Gespräche im GVZ am 27.02.2018 und 28.02.2018 weitere Flächen diskutiert:

3.4.1 Fläche "Bei den Froschäckern"

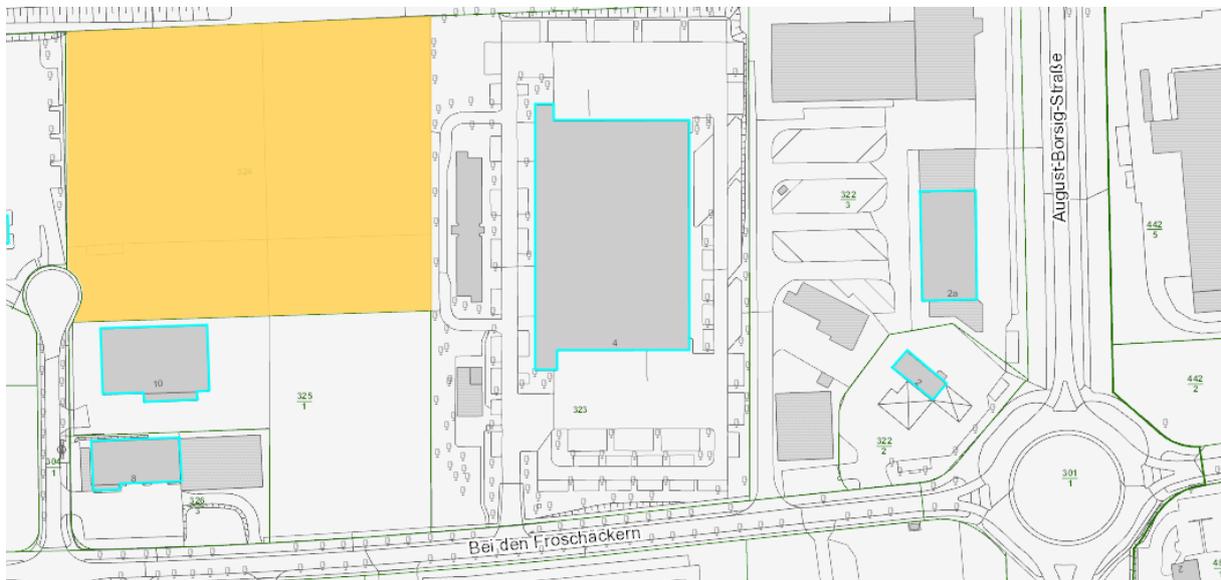


Abb. 19: Lage der Fläche "Bei den Froschäckern"

Bei dieser Fläche (22.244 qm) ist zu berücksichtigen, dass kein Kauf, sondern nur eine Erbpacht möglich ist. Aus diesem Grund scheidet die Fläche für die SVG als Betreiber nach eigener Aussage des Unternehmens aus. Auch die Lage "in zweiter Reihe" scheint für das Parkplatzvorhaben weniger geeignet.

3.4.2 Fläche links von der Hauptzufahrt in den Kreisel

Die Lage der Fläche (26.208 qm) unmittelbar an der Einfahrt des GVZ wäre für einen Lkw-Parkplatz prädestiniert. Allerdings wurde die Fläche im Zuge der Ansiedlung auf dem Nachbargrundstück bereits als Erweiterungsfläche mit verkauft. Inwiefern der Eigentümer Interesse haben könnte, die Fläche an einen Parkplatz-Investor weiterzuverkaufen, müsste direkt zwischen den beiden Unternehmen besprochen werden.

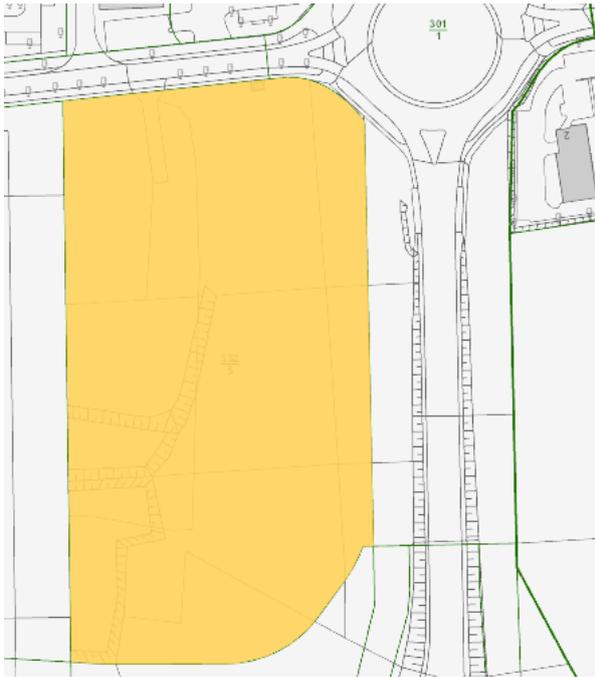


Abb. 20: Lage der Fläche am Kreisel

Amt 31 in seiner Funktion als untere Bodenschutzbehörde verweist in seiner Stellungnahme vom 28.03.2018 darauf, dass im südwestlichen Bereich der Fläche in der Historie eine Tongrube lokalisiert war. Bei Untersuchungen zur Erschließung des GVZ im Jahr 1993 wurden hier Aufschüttungen aus einem Gemisch von Ton, Kies, Sand und Bauschuttresten festgestellt. Hinweise auf Bodenkontaminationen lagen nicht vor. Bei künftigen Tiefbau- und Gründungsmaßnahmen ist ggf. mit Mehraufwand zu rechnen (Bodenaushub der Auffüllung hinsichtlich Gründung).

3.4.3 Privatfläche "An der Bülleber Grenze"



Abb. 21: Lage der Privatfläche "An der Bülleber Grenze"

Für diese 9.324 qm große Privatfläche zwischen August-Borsig-Straße und der Büßleber Grenze (Zufahrt über Büßleber Grenze!) sind ebenfalls Verkaufsabsichten der Eigentümerin bekannt. Auch diese Fläche könnte aufgrund der Größe, Lage und des Flächenzuschnitts für einen Parkplatzinvestor von Interesse sein. Die Verhandlungen sind direkt mit der Eigentümerin zu führen.

3.4.4 Fazit

Insbesondere die Fläche aus 3.4.2 wäre lagetechnisch für das Vorhaben prädestiniert. Da sich alle drei Flächen jedoch nicht (mehr) in städtischem Eigentum befinden, hat die Stadtverwaltung Erfurt keinen Einfluss auf die Verkaufsabsicht und die Preisvorstellungen der Eigentümer. Diese Flächen werden im Rahmen des Konzeptes daher nicht weiter betrachtet.

4 Auslastung geeigneter Abstellflächen

Ein zukünftiger Betreiber eines Lkw-Parkplatzes im GVZ könnte neben direkten Absprachen mit den Unternehmen im GVZ, die Stellflächen bei ihm mieten und zufälligem Suchverkehr auch über das Lkw-Stellplatzreservierungssystem park-your-truck.com die neu geschaffenen Stellflächen belegen.

Das Unternehmen UnserParkplatz GmbH, das die genannte Plattform betreibt, vermittelt Alternativstellplätze für Lkw zu den überfüllten Parkplätzen entlang der Autobahnen im Umkreis von zehn Kilometern zur nächsten Autobahnauf-/abfahrt. Durch die Lage Erfurts an den Autobahnen A4 und A71 liegen sowohl die A4-Anschlussstellen Erfurt – Ost, als auch Erfurt – Vieselbach innerhalb dieses 10-km-Radius¹. Bis zur A71 Anschlussstelle Erfurt – Nord sind es über die B7 ebenfalls nur elf Kilometer. Damit kämen Lkw-Stellflächen im GVZ für eine Listung bei park-your-truck.com gleich mehrfach in Betracht und könnten zwischen dem künftigen Betreiber und der UnserParkplatz GmbH verhandelt werden.

Über die Plattform des Unternehmens bieten Parkplatzbetreiber, Speditionen und andere Eigentümer ihre Lkw-geeigneten Stellflächen auf park-your-truck.com an. Speditionen können über ihre Disponenten aus dem Angebot täglich bis 16:30 Uhr auswählen und für ihren Lkw/Fahrer einen geeigneten, sicheren Stellplatz für die Nacht buchen. An der gegenüber der Spedition erhobenen Reservierungsgebühr wird der Parkplatzbetreiber zusätzlich zu seiner Parkplatzgebühr anteilig beteiligt, sodass sich für beide Seiten eine lukrative Möglichkeit einer Zusammenarbeit eröffnet.

Aktuell spricht die Branche bereits von 30.000 fehlenden Lkw-Stellplätzen in Deutschland und der Fernverkehr soll bis 2025 noch um 71 Prozent wachsen, was das Problem weiter verstärkt.⁴ Hinzu kommen jährlich ca. 2 Mrd. EUR Schaden in Deutschland, der durch Überfälle auf Lkw auf meist ungesicherten Parkplätzen entsteht.⁵

⁴ Quelle: Zürich Versicherung

⁵ Quelle: Study of TAPA Emea

Diesen Herausforderungen der Speditionen:

- sinkende Margen durch hohen Wettbewerbsdruck aus Osteuropa und durch den Online-Handel
- steigende Kosten durch Überfälle auf Fahrzeuge
- hohe Kosten durch Parkaufwand und Lenkzeitüberschreitungen
- Fahrermangel

und der Lkw-Fahrer:

- innerhalb der Lenkzeit einen Parkplatz für die Nacht finden (Parksuchverkehr)
- Anfahrt von durchschnittlich vier bis fünf Parkplätzen, bis ein Nachtstellplatz gefunden wurde
- Freizeiten auf ungesicherten Parkplätzen ohne Sanitäreinrichtungen
- Überfallrisiko

versucht die Firma UnserParkplatz GmbH mit ihrem Geschäftsmodell zu begegnen und steht einer Zusammenarbeit mit dem zukünftigen Parkplatzbetreiber im GVZ lt. Aussagen gegenüber der Stadtverwaltung Erfurt am 19.03.2018 offen gegenüber.

5 Maßnahmen in der Übergangsphase

Bis zum Wirksamwerden einer der Varianten aus Punkt 3 sollten kurzfristige Maßnahmen zur Verbesserung der Situation vor Ort ergriffen werden. Dafür scheint geeignet:

1a) das Parkverbot in Teilen wieder aufzuheben, verbunden mit der Prüfung einer Veränderung der Verkehrsführung/einseitigen Parkmöglichkeit auf bestimmten Straßenabschnitten des GVZ durch Amt 66

und/oder

1b) das Parkverbot mittels Kontrollen des Bürgeramtes durchzusetzen, wohlweislich des möglichen Verdrängungseffektes in die Ortslagen sowie

2) Müllbehälter und Dixitoiletten aufzustellen.

5.1a Aufhebung des bestehenden Parkverbots

Solange vor Ort im GVZ keine rechtskonforme Alternative zum Parken für Lkw angeboten werden kann, wird vorgeschlagen, das bestehende Parkverbot in Teilen wieder aufzuheben. Die Lkw-Fahrer als "letztes Glied der Kette" wären ansonsten die Leidtragenden dieses infrastrukturellen Problems. Zudem sind bei verstärkten Kontrollen Verdrängungseffekte bis in die Ortslagen der umliegenden Ortsteile zu befürchten.

Anhand der Situation vor Ort wurde sowohl von den Gewerbetreibenden als auch aus der Verwaltung angeregt zu prüfen, ob auf bestimmten Straßenabschnitten einseitiges Parken für Lkw zugelassen werden kann. Möglicherweise wäre dies in Verbindung mit einer Einbahnstraßenregelung eine Alternative. Vor Ort wird dies - aktuell allerdings ordnungswid-

rig - regelmäßig praktiziert. Hiervon sind insbesondere der Nordabschnitt der August-Borsig-Straße sowie die Heinrich-Queva-Straße betroffen.

Die Beurteilung der Situation aus verkehrsplanerischer Sicht hat ergeben, dass eine Einbahnstraßenführung für die August-Borsig-Straße als HAUPTerschließungsstraße selbst als Interimslösung abgelehnt wird. Einer der Grundzüge der Bebauungsplanung war eine leistungsfähige Trasse in Nord-Süd-Richtung zur Verteilung der Verkehrsströme zu den Zielen und Quellen. Eine Einbahnstraßenlösung verlängert die Wege und führt zu höheren Umweltbelastungen. Insbesondere für die "In der langen Else" und "An der Flurscheide" ansässigen Unternehmen würde eine Einbahnstraßenführung in der August-Borsig-Straße die Erreichbarkeit deutlich verschlechtern.

Möglich wäre aus verkehrsplanerischer Sicht eine solche Einrichtung einer Einbahnstraße in der Straße "An der Büßleber Grenze". Im Zuge dessen könnten einseitig Stellplätze für Lkw angeordnet werden.

In Verbindung mit einer zukünftigen Parkplatzmöglichkeit gemäß Punkt 3 könnten diese Flächen als temporäre Parkmöglichkeiten mit zeitlicher Begrenzung ausgewiesen werden, um Wartezeiten bis zum Be- oder Entladen zu überbrücken, während für die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten bzw. als Nachtstellplatz der Lkw-Parkplatz genutzt wird.



Abb. 21: mögliche Einbahnstraßenregelung im GVZ mit Lkw-Parkmöglichkeiten

Sollte dieser Vorschlag zur Umsetzung kommen, würde das Amt für Wirtschaftsförderung die Gewerbetreibenden vor Ort umfassend z. B. im Rahmen einer Gewerbegebietsversammlung informieren.

5.1b Durchsetzung des bestehenden Parkverbots

Alternativ zu 5.1a könnte das bestehende Parkverbot im GVZ mittels regelmäßiger Kontrollen durch das Bürgeramt, Bereich Verkehrsüberwachung durchgesetzt werden. Die dafür zur Verfügung stehenden Maßnahmen reichen von Ermahnungen über Verwarngelder bis hin zum Abschleppen von Lkw. Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ist dabei stets zu beachten.

Der Termin mit dem GVZ-Verein am 28.02.2018 hat jedoch gezeigt, dass sich die Firmen der mangelnden Alternativen für die Lkw-Fahrer bewusst sind. Insbesondere Unternehmer, die selbst Bezug zum Lkw-Fahren haben, sahen diese Maßnahmen zulasten der Fahrer kritisch. An dieser Stelle wurde nochmal deutlich, dass die Schaffung geeigneter Abstellflächen für Lkw (siehe Punkt 3) auch nach Behandlung dieses Konzeptes im Stadtrat 2018 intensiv weiter verfolgt werden muss.

5.2 Müllbehälter und Dixitoiletten

Sowohl die derzeitige Situation, als auch bei Umsetzung des Vorschlages nach 5.1a beeinträchtigen fehlende sanitäre Einrichtungen und Möglichkeiten zur Abfallentsorgung insbesondere die Grünflächen im und um das GVZ. Zur Verbesserung der Situation vor Ort könnten Müllbehälter und Dixitoiletten aufgestellt werden. Dabei wären nicht nur die Kosten für das Aufstellen, sondern auch für eine regelmäßige Reinigung / Leerung im Haushalt 2019 (ff.) zu berücksichtigen.

Anfang März 2018 hat der Straßenbetriebshof in Eigenleistung Reinigungsleistungen zur Bekämpfung der Vermüllung begonnen. Die Fortführung und Fertigstellung ist jedoch ohne Fachfirma nicht zu gewährleisten.

Bereits im Jahr 2015 wurde von der SWE Stadtwirtschaft GmbH ein Kostenangebot zur Reinigung des GVZ eingeholt. Es wurde mit der Bereitstellung von 20 Papierkörben und der wöchentlichen Leerung für einen Zeitraum von einem Jahr gerechnet. Dafür wurden 3.106,37 EUR brutto veranschlagt, wobei mindestens zehn Papierkörbe aufgestellt werden müssten, damit sich die Anfahrt rentiert. Für einen sauberen Ausgangszustand wurden die Kosten für eine einmalige Grundreinigung der SWE Stadtwirtschaft GmbH auf ca. 8.700 EUR brutto geschätzt.

Am 28.02.2018 haben die Unternehmen des GVZ-Vereins zugesagt, nach Abschluss der Grundreinigung sich selbst für den Erhalt dieses sauberen Zustandes nach dem Vorbild des amerikanischen Projektes "adopt a highway" einzusetzen.

Zwischenzeitlich hat die Stadtwirtschaft im Auftrag des Dezernats Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften für den Müll zwei große Container bereitgestellt. Der erste ist bereits platziert (siehe Seite 9, Abb. 13). Für den zweiten Container wird noch ein geeigneter Standplatz gesucht.

Die Maßnahmen würden die Initiativen der Gewerbetreibenden, die entlang ihrer Zäune Müllbehälter angebracht und auf eigene Kosten leeren lassen, unterstützen. Allerdings ist aus den Erfahrungswerten dieser Aktion zu berichten, dass damit keine wesentliche Verbesserung der Sauberkeit des Gewerbegebietes erreicht werden konnte.

Des Weiteren wurde 2018 ein Kostenvoranschlag zur Aufstellung und Leerung von Dixitoiletten im GVZ eingeholt. Es wurde mit fünf Toilettenkabinen für den Zeitraum von einem Jahr bei wöchentlicher Leerung kalkuliert. Das Angebot beläuft sich auf 6.342,70 brutto.

6 Maßnahmen zur Erhöhung der Einhaltung des Parkverbots

6.1 Präventive Maßnahmen

Präventive Maßnahmen sind hauptsächlich Aufgabe der ortsansässigen Unternehmen in eigenem Interesse, unterstützt vom Amt für Wirtschaftsförderung.

Zum einen könnten die ansässigen Unternehmen ihre Zulieferer besser über die Situation vor Ort informieren. Eine intensive Kommunikation zwischen Auftraggeber und Transportunternehmen, z. B. in Form einer "Infoblattkampagne", bei der die Erfurter Unternehmen unterstützt durch die Stadtverwaltung Erfurt über die Parksituation vor Ort informieren und diese Informationen mehrsprachig (in Muttersprache der Lkw-Fahrer) anlegen, könnte zu einer Verbesserung der Situation beitragen. Um so Effekte zu erzielen, wäre aber mindestens eine Unterstützung durch Maßnahme 5.2 erforderlich.

Weiterhin sollten die Unternehmen prüfen, inwiefern sie Stellplätze auf ihren Firmengeländen als separate "Wartezone" ausweisen könnten. Bisher erhalten viele der Zulieferer nur in einem bestimmten Zeitfenster eine Zufahrtsberechtigung zum Firmengrundstück des Empfängers. Eine Art "Vorhofsituation", die zu früh ankommenden Lkw als Wartemöglichkeit dient, bevor sie sich konkret auf den bevorstehenden Entladevorgang vorbereiten, könnte die Situation vor Ort entlasten.

6.2 Repressive Maßnahmen

Bei diesem Punkt sei vorweggenommen, dass eine engmaschigen Kontrolle und Ahndung von Verstößen erst mit Umsetzung einer Variante nach 3 Sinn macht. Unter unveränderten Rahmenbedingungen ist neben Verdrängungseffekten zulasten der Ortslagen mit erheblichem Personalaufwand innerhalb der Verwaltung hinsichtlich der Feststellung der Ordnungswidrigkeiten und nachfolgenden Vollstreckungsbemühungen, oftmals ins Ausland ohne gewünschten Effekt, zu rechnen, der mit dem vorhandenen Personal nicht abgedeckt werden kann und das Problem selbst nicht löst.

Sobald alternative Parkmöglichkeiten vorhanden sind, könnte als Auftaktmaßnahme ein mehrwöchiger Kontrollzeitraum festgelegt werden, in dem an unterschiedlichen Wochentagen zu unterschiedlichen Zeiten kontrolliert und geahndet sowie im Nachgang Fallzahlen, Auffälligkeiten, Probleme, etc. ausgewertet werden. Anschließend würden die Straßen des GVZ wieder in die routinemäßigen, anlassbezogenen Kontrollen der Verkehrsüberwachung einbezogen werden.

Solange jedoch keine Parkmöglichkeiten für die Lkw-Fahrer vorhanden sind, sollte von einer Intensivierung der Kontrollen und Sanktionen abgesehen werden.

7 Voraussetzungen für die Umsetzung des Konzeptes und weitere Vorgehensweise

Ziel sollte sein, im Anschluss an die Behandlung dieses Konzeptes im Stadtrat 2018 die Bemühungen zur Umsetzung der Punkte 3.1 oder 3.2.3.1 und 5 fortzuführen. Dafür ist eine Mitwirkung der politischen Gremien (Stadtrat, Ausschüsse) in Form einer konkreten Beschlussfassung zur weiteren Vorgehensweise und finanziellen Untersetzung mit Mitteln im nächsten Haushalt erforderlich.

In den Terminen am 27. und 28.02.2018 im GVZ wurde zudem die Erstellung eines Verkehrskonzeptes für das GVZ zwischen der Stadtverwaltung und dem GVZ-Verein vereinbart. Darin sollen insbesondere der fließende Pkw-Verkehr zu den Stoßzeiten (Schichtbeginn/-ende), der ruhende Lkw-Verkehr und eine verbesserte ÖPNV-Anbindung an den Bahnhof Vieselbach beleuchtet werden.

Auch den Gesprächen mit dem Land Thüringen bezüglich einer Widmung der Variante-B-Fläche als Autohof und dem damit möglicherweise verbundenen Zugang zu Fördermitteln soll weiter nachgegangen werden.

Anlage 1 – Beschwerde-E-Mails

E-Mail vom 14.02.2017, 10:22

„[...] leider hat sich in unserer Seitenstraße zu unserem Unternehmen [in der Straße] „Bei den Froschäckern“ in 99098 Erfurt, nichts geändert.

Täglich parken hier LKWs und behindern den Verkehr.

Dabei handelt es sich nicht um LKWs mit ausländischen Kennzeichen. Zu über 90% sind die LKWs lt. Kennzeichen aus der Region Thüringen.

Bitte kümmern Sie sich nochmals.

Nennen Sie mir auch den Ansprechpartner, damit wir zukünftig direkt unser Anliegen melden können.

Herzlichen Dank [...]“

E-Mail vom 09.03.2017, 16:35

„[...] als Mitarbeiter eines im GVZ ansässigen Unternehmens nutze ich täglich die Straße An der Bübleber Grenze. Seitdem das GVZ jedoch als Parkverbotszone ausgewiesen ist, wird dies immer schwieriger! Die Straße verkommt zu einem Parkplatz für Lieferanten [...]!

Durch die örtlichen Gegebenheiten ist es mitunter sehr gefährlich, an den parkenden Sattelzügen vorbei zu fahren, da die Straße über eine Kuppe führt und auch noch eine leichte Biegung macht! So kann man aus Richtung Mönchenholzhausen kommend oft nicht erkennen, ob Gegenverkehr kommt. Erschwerend kommt noch hinzu, dass zwischen den LKW meist keine ausreichenden Lücken sind, um ausweichen zu können! Zur Verdeutlichung füge ich zwei Fotos bei!

Vielleicht sollte man das Konzept hier nochmals überdenken oder das Parkverbot auch entsprechend überwachen. [...]“

E-Mail vom 20.03.2017, 16:57

„[...] zurückkommend auf unser Gespräch, wegen den fehlenden Parkplätzen. Ich habe [...] ein paar Bilder der Verunreinigung im GVZ auf Grund fehlender Parkplätze, nur in der Straße „Bei den Froschäckern“].

Daraus ist zu erkennen wie dringend Parkmöglichkeiten benötigt werden. [...]“

E-Mail vom 13.04.2017, 11:50

„[...] anbei schicke ich Ihnen einen Zeitungsartikel der Thüringer Allgemeinen. In diesem wird noch einmal auf die Dringlichkeit der Parksituation und deren Folgen hingewiesen. Bei der Vermüllung des GVZ sind natürlich nicht nur die LKW-Fahrer verantwortlich, sondern auch die Anlieger, was durch das Bildmaterial dargestellt wird.

Wir als Verein weisen nochmals auf die Dringlichkeit der Parkmöglichkeiten im GVZ hin. [...]“

E-Mail vom 24.05.2017, 10:52

„[...] gerade hat mich die Beschwerde eines Anwohners [aus] Hochstedt erreicht, der sich darüber beklagt hat, dass heute 6 bis 10 LKW im öffentlichen Straßennetz gewartet haben, weil die Zufahrt zu ihrem Unternehmen nicht möglich war. Dies wäre in letzter Zeit häufiger der Fall.

Ich bitte Sie in Ihrer Logistik solche Zustände möglichst auszuschließen, bzw. wenn es sich um die direkte Anlieferung handelt über Alternativen zum Abstellen der LKW auf Ihrem Gelände nachzudenken. [...]“

E-Mail vom 24.05.2017, 11:13 (Antwort)

„[...] danke für Ihre freundliche Mail. Die Meldung des „Anwohners aus Hochstedt“ kann ich nicht nachvollziehen, sowohl quantitativ, als auch qualitativ. Die Frage ist, wie dieser Mitbürger zu der Gewissheit gelangt, dass es sich um LKW handelt, die in Zusammenhang mit unserem Unternehmen stehen. Des Weiteren ist die Spanne von „6 bis 10 LKW“ meines Erachtens ungenau und könnte ggf. emotional beeinflusst sein.

Umso erstaunter bin ich, dass Sie diese Aussage ungeprüft übernehmen [...]. Ich kann diese Angaben jedenfalls nicht nachvollziehen. Sollte es im GVZ Probleme mit im Parkverbot haltenden LKW geben, so ist meines Erachtens das Ordnungsamt der geeignete Ansprechpartner, um die allgemein geltenden Regelungen durchzusetzen. [...]“

E-Mail vom 20.02.2018, 16:35

„[...] ich schicke Ihnen ein paar Bilder [...]. Das ist in der Straße [„Bei den Froschäckern“]. Da ist ersichtlich, wie dringend wir einen vernünftigen Parkplatz benötigen. Unabhängig davon müssen die Fäkalien beseitigt werden. Wir können keinem unserer Mitarbeiter diese Arbeit zumuten. Das ist öffentlicher Raum und ist Aufgabe der Stadtverwaltung. [...]“

Anlage 2 – Kontrollergebnisse des Bürgeramtes im GVZ

Datum	Straße	LKW	Halteverbot		PK W	Halteverbot	
			ingeschr.	absolut		ingeschr.	absolut
17.03.2017	Heinrich-Queva-Str.	6	6	0	0	0	0
17.03.2017	An der Flurscheide	1	1	0	0	0	0
17.03.2017	In der langen Else	8	7	1	0	0	0
17.03.2017	Bei den Froschäckern	3	3	0	3	3	0
20.03.2017	Heinrich-Queva-Str.	0	0	0	0	0	0
20.03.2017	An der Flurscheide	0	0	0	0	0	0
20.03.2017	In der langen Else	5	4	1	0	0	0
20.03.2017	Bei den Froschäckern	2	2	0	0	0	0
22.03.2017	Heinrich-Queva-Str.	2	2	0	0	0	0
22.03.2017	An der Flurscheide	1	1	0	0	0	0
22.03.2017	In der langen Else	4	4	0	0	0	0
22.03.2017	Bei den Froschäckern	1	1	0	0	0	0
03.04.2017	Heinrich-Queva-Str.	0	0	0	0	0	0
03.04.2017	An der Flurscheide	0	0	0	0	0	0
03.04.2017	In der langen Else	7	7	0	0	0	0
03.04.2017	Bei den Froschäckern	5	5	0	0	0	0
08.04.2017	Heinrich-Queva-Str.	0	0	0	0	0	0
08.04.2017	An der Flurscheide	0	0	0	0	0	0
08.04.2017	In der langen Else	5	4	1	0	0	0
08.04.2017	Bei den Froschäckern	7	7	0	3	3	0
11.04.2017	Heinrich-Queva-Str.	1	1	0	0	0	0
11.04.2017	An der Flurscheide	1	1	0	0	0	0
11.04.2017	In der langen Else	6	6	0	0	0	0
11.04.2017	Bei den Froschäckern	1	1	0	8	8	0
15.11.2017	Heinrich-Queva-Str.	0	0	0	0	0	0
15.11.2017	An der Flurscheide	0	0	0	0	0	0
15.11.2017	In der langen Else	6	6	0	0	0	0
15.11.2017	Bei den Froschäckern	5	5	0	5	5	0
15.11.2017	August-Borsig-Str.	1	1	0	0	0	0
02.03.2018	In der Hochst. Ecke	4	4	0	0	0	0
09.03.2018	In der Hochst. Ecke	0	0	0	1	0	0
09.03.2018	Im Mittelfelde	0	0	0	1	1	0
09.03.2018	Heinrich-Queva-Str.	3	3	0	0	0	0
09.03.2018	An der Flurscheide	2	2	0	0	0	0
09.03.2018	In der langen Else	3	0	1	3	0	0
09.03.2018	Bei den Froschäckern	5	4	0	2	2	0