

Titel der Drucksache:

Park-and-Ride-Konzeption Landeshauptstadt  
Erfurt

Drucksache

**0516/20**

Stadtrat

Entscheidungsvorlage

öffentlich

Beratungsfolge	Datum	Behandlung	Zuständigkeit
Dienstberatung OB	25.05.2020	nicht öffentlich	Vorberatung
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt, Klimaschutz und Verkehr	09.06.2020	nicht öffentlich	Vorberatung
Stadtrat	01.07.2020	öffentlich	Entscheidung

**Beschlussvorschlag**

01

Die Park-and-Ride-Konzeption (Anlage 1) wird als Handlungsgrundlage für die Stadtverwaltung Erfurt bestätigt.

02

Der Maßnahmenkatalog (Anlage 2) bildet die Grundlage für die weitere Umsetzungsstrategie.

25.05.2020 i.V. gez. Hofmann-Domke

Datum, Unterschrift

<b>Nachhaltigkeitscontrolling</b> <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, siehe Anlage	<b>Demografisches Controlling</b> <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, siehe Anlage			
<b>Finanzielle Auswirkungen</b> <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja → ↓	<b>Nutzen/Einsparung</b> <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, siehe Sachverhalt Personal- und Sachkosten (in EUR) / Personalkosteneinsparung (in VbE)			
<b>Deckung im Haushalt</b> <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	<b>Gesamtkosten</b> <b>EUR</b>			
↓				
	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
Verwaltungshaushalt Einnahmen	EUR	EUR	EUR	EUR
Verwaltungshaushalt Ausgaben	EUR	EUR	EUR	EUR
Vermögenshaushalt Einnahmen	EUR	EUR	EUR	EUR
Vermögenshaushalt Ausgaben	EUR	EUR	EUR	EUR
<input type="checkbox"/> <b>Deckung siehe Entscheidungsvorschlag</b>				

**Fristwahrung**

Ja  Nein

**Anlagenverzeichnis**

Anlage 01 – Park-and-Ride-Konzeption Landeshauptstadt Erfurt  
 Anlage 02 – Maßnahmenkatalog

Die Anlagen liegen im Bereich OB und den Fraktionen zur Einsichtnahme aus.

**Sachverhalt**

**Veranlassung:**

Die Landeshauptstadt Erfurt verfügt über Erfahrungen mit Park-and-Ride-Konzepten zur Lösung von innerstädtischen Parkproblemen, die bis in die 1970er Jahre zurück reichen. Die notwendige Infrastruktur wurde in verschiedenen Phasen der Stadtentwicklung geschaffen und weist heute sehr differenzierte Qualitäten auf.

Die letzte umfassende Konzeption wurde im Auftrag der EVAG durch die FH Erfurt im Jahr 2008 unter Berücksichtigung von Großveranstaltungen erarbeitet. Zwischenzeitlich haben sich wesentliche Rahmenbedingungen sowie Aussagen zur Parkraumauslastung und Dimensionierung der vorhandenen Anlagen gegenüber diesem Konzept deutlich verändert.

Insbesondere mit der voranschreitenden Bebauung innerstädtischer Brachflächen, die zuvor häufig als kostengünstige Parkflächen vorwiegend von Einpendlern genutzt wurden, sowie die Einführung der Begegnungszone in der Erfurter Innenstadt mit einer ausgeweiteten Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraumes, führen zu einer nachweislich gestiegenen

Nachfrage an Park-and-Ride Plätzen. Ebenso lässt sich ein gesteigener Bedarf bei der Durchführung von Großveranstaltungen nachweisen.

Mit dem vorliegenden neuen Konzept soll insbesondere der notwendige und zukünftige Bedarf quantifiziert werden und eine entsprechende stadträumliche Zuordnung erfolgen. Als entscheidendes Potential werden dabei Berufspendler eingeschätzt, die durch die Lage ihres Wohnortes infolge einer ungünstigen Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel über keine tatsächliche Alternative zum Pkw verfügen. Der strategische Fokus der Untersuchung besteht darin, dass Park-and-Ride mittelfristig für alle anderen Pendler nach Erfurt nur die drittbeste Lösung darstellen kann. Die Parkraumkonflikte durch Einpendler müssen vor allem dadurch gelöst werden, dass die komplette Strecke (Beispiel: Jena-Erfurt, Gotha-Erfurt) mit dem ÖPNV zurückgelegt wird, bzw. von einem wohnungsnahen Park-and-Ride-Platz (Beispiel: P+R am Bahnhof Neudietendorf oder am Bahnhof Apolda). Die Umsetzung dieser beiden Strategien liegt allerdings nicht in der Planungshoheit der Stadt Erfurt und erfordert in stärkerem Maße als bisher eine interkommunale Zusammenarbeit. Mit dem Verbundtarif Mittelthüringen und seiner geplanten Ausweitung ab 13.12.2020 auf zusätzliche Streckenabschnitte des Schienenpersonennahverkehrs sind dafür gute Voraussetzungen gegeben.

### **Beschlussgrundlagen:**

Der Verkehrsentwicklungsplan, Teil Innenstadt und Wirtschaftsverkehr, Beschluss. Nr. 0160/12 vom 18.07.2012, verweist als strategisches Ziel zum Thema Parken auf die Verlagerung der Dauerparker auf den ÖPNV und das vorhandene Park-and-Ride-Angebot sowie die Fortschreibung des Parkraumkonzeptes für die Innenstadt.

Die Parkraumkonzeption für die Innenstadt, Beschluss Nr.: 0129/14 vom 29.01.2015, sieht in BP 09 eine bedarfsgerechte Erweiterung der P+R-Plätze in den nächsten Jahren vor.

### **Ergebnisse:**

Im vorliegenden Park-and-Ride-Konzept werden die vorhandenen Park-and-Ride-Anlagen analysiert, eine eigens für dieses Konzept durchgeführte Pendlerbefragung ausgewertet und mehrere Szenarien für den Bedarf an P+R-Anlagen mit den entsprechenden Maßnahmen ausgearbeitet.

Zielgruppe des P+R sind dabei Personen, die außerhalb eines fußläufigen Einzugsbereichs des auf die Erfurter Innenstadt ausgerichteten ÖPNV ihren Startpunkt haben. Dabei ist es unerheblich, ob dieser innerhalb oder außerhalb der Erfurter Stadtgrenzen liegt.

Derzeit befinden sich auf den acht an das Stadtbahnnetz angeschlossene P+R-Anlagen ca. 1.400 Stellplätze, welche sehr unterschiedlich ausgelastet sind. Die durchgeführten Erhebungen zeigen sehr deutlich, dass die P+R-Anlagen Europaplatz, Ringelberg, Thüringenhalle, Messe und Hauptfriedhof ihre Kapazitätsgrenzen erreicht haben, während auf den P+R-Anlagen Zoopark, Grubenstraße und Urbicher Kreuz noch freie Stellplätze zur Verfügung stehen. An der Stadteinfahrt aus Richtung Weimar fehlt eine P+R-Anlage.

Neben einer Analyse der bestehenden Ausstattung der P+R-Anlagen wurden ebenfalls die Reisezeit, die Fahrtkosten sowie die Auslastung der Stadtbahnen als wichtige Qualitätskriterien betrachtet.

Eine Pendlerbefragung, die im Januar 2019 durchgeführt wurde, bildet eine wichtige Grundlage

für die Strategieweiseausrichtung des Konzeptes einschließlich möglicher Umsetzungsszenarien.

Seitens des Gutachters wurden drei Szenarien entworfen, um den zukünftigen Bedarf an P+R-Stellplätzen in Erfurt abzuschätzen.

Szenario A berücksichtigt lediglich die in der Innenstadt durch städtebauliche Entwicklungen oder verkehrsorganisatorische Maßnahmen entfallenden Stellplätze

→ notwendige P+R-Stellplätze in Summe 1.350

Szenario B leitet aus der Befragung einen moderaten Bedarf an P+R-Stellplätzen ab

→ notwendige P+R-Stellplätze in Summe 1.900

Szenario C leitet aus der Befragung einen maximalen Bedarf an P+R-Stellplätzen ab

→ notwendige P+R-Stellplätze in Summe 2.800

Da vor allem die durch Bebauung entfallenden privaten Stellplätze nur schwer zu beziffern sind, kann das Szenario A keine verlässliche Zielgröße benennen. Es kann lediglich einen Mindestbedarf festlegen. Kurz- und mittelfristig sollte mindestens die Deckung der Potentiale des Szenarios B angestrebt werden. Soweit flächenseitig möglich, ist das Szenario C umzusetzen.

In der Anlage 02 sind die notwendigen Maßnahmen für die einzelnen P+R-Anlagen zusammengestellt und mit Prioritäten versehen.

Erweiterungsbedarf von P+R-Stellplätzen wird an den P+R-Anlagen Europaplatz (Erweiterung des 1. Bauabschnittes ist bereits realisiert, der 2. Bauabschnitt wurde am 16.03.2020 begonnen), Ringelberg und Messe (Planungen zur Erweiterung sind abgeschlossen, Baubeginn ist April 2020) herausgearbeitet.

Die P+R-Anlagen Zoopark und Grubenstraße liegen nicht optimal im Straßennetz, können jedoch den Bedarf an P+R-Stellplätzen in diesem Bereich sehr gut abdecken. Langfristig wurde ein Suchraum im Bereich Stotternheimer Straße – Bunsenstraße – Am Roten Berg festgelegt. Dort wird ein optimaler Standort für einen P+R-Platz gesehen. Aufgrund der angrenzenden Kleingartenanlagen und der gewerblichen Nutzung wird in diesem Bereich eine Umnutzung jedoch als sehr problematisch eingeschätzt. Dennoch sollte der Suchraum detaillierter geprüft und sollten mögliche Standorte hinsichtlich Eignung und Auswirkungen umfassend beurteilt werden.

Die Abmessungen der Stellplätze auf der P+R-Anlage Urbicher Kreuz entsprechen nicht mehr dem heutigen Standard, so dass ein Umbau nach dem aktuellen Stand der Technik notwendig ist.

Die P+R-Anlagen Thüringenhalle und Hauptfriedhof leiden unter einer sehr hohen Fremdnutzung. Durch den Gutachter wurde ein mit der EVAG und den zuständigen Ämtern abgestimmter Vorschlag unterbreitet, eine Fremdnutzung durch eine Bewirtschaftung der Flächen zu minimieren und damit den P+R-Nutzern weiterhin einen kostenfreien Stellplatz bereitzustellen. Dazu erwerben die ÖV-Kunden mit dem Fahrschein ein Parkticket, während andere Nutzer eine Parkgebühr begleichen müssen. Im Falle von negativen Auswirkungen einer Bewirtschaftung auf angrenzende Wohngebiete, kann auch die Möglichkeit einer Erweiterung der Anlage Thüringenhalle geprüft werden. Dazu besteht formal Planungsrecht.

Die P+R-Anlage Ringelberg an der Leipziger Straße kann ebenerdig nicht erweitert werden, daher

wurde durch den Gutachter auch ein theoretisch mögliches Parkdeck unter Mitnutzung des angrenzenden Parkplatzes geprüft. Auf Grund der auch damit verbundenen nur begrenzten Erweiterungsflächen, der notwendigen Inanspruchnahme privater Parkplatzflächen und zu erwartender immissionsschutzrechtlicher Konflikte mit der geplanten Bebauung ist eine solche Lösung jedoch nicht weiter zu verfolgen. Vielmehr wird der Neubau eines P+R Platzes auf einem unmittelbar angrenzenden städtischen Grundstück nördlich der Leipziger Straße als Lösungsansatz favorisiert, auf dem die notwendigen Kapazitäten geschaffen werden können. Dazu ist als erster Schritt Planungsrecht herzustellen.

An der Weimarschen Straße fehlt im System der P+R-Plätze in Erfurt eine Anlage. Durch den Gutachter wurde ein Suchraum zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Eisenberger Straße definiert und als optimaler Standort die derzeitige Ackerfläche zwischen Ostumfahrung und An der Henne benannt. Diese Fläche wird aktuell mit einem Bauleitplanverfahren (LIN587) mit einer anderen Zielstellung überplant. Für einen Standort in diesem Bereich besteht daher noch Klärungsbedarf.

Als weiteres wichtiges Qualitätsziel zur Stärkung des P+R Verkehrs sollte eine identische Ausstattung und Wegweisung für ein einheitliches Erscheinungsbild angestrebt werden.