

Landeshauptstadt Erfurt
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung
Warsbergstraße 3

99086 Erfurt

Park-and-Ride-Konzeption Landeshauptstadt Erfurt

Bericht, 9. April 2020

Bearbeitung:



Kasinostraße 63
52066 Aachen

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

1	Aufgabenstellung und Vorgehensweise	4
2	Analyse	6
2.1	Pendler.....	6
2.2	Bestehende Park-and-Ride-Plätze	7
2.2.1	Europaplatz.....	9
2.2.2	Zoopark.....	12
2.2.3	Grubenstraße	15
2.2.4	Ringelberg	18
2.2.5	Urbicher Kreuz	21
2.2.6	Thüringenhalle	24
2.2.7	Messe.....	27
2.2.8	Hauptfriedhof	30
2.3	Reisezeitvergleiche	33
2.4	Fahrkosten im ÖPNV	33
2.5	Auslastung Straßenbahnlinien	34
2.6	Parkkosten in der Erfurter Innenstadt.....	36
2.7	Planungen der Stadt Erfurt	37
2.7.1	P+R-Platz Europaplatz.....	37
2.7.2	P+R-Platz Messe.....	39
2.7.3	Überlegungen zu einem P+R-Platz Weimarische Straße.....	40
2.8	Angebote im Umland.....	42
2.9	Befragung.....	45
2.10	Zusammenfassung und Bewertung	58
3	Grundsätzliche Überlegungen	60
4	Potentiale für P+R	62
4.1	Szenario A: Ersatz für wegfallende Stellplätze in der Innenstadt	62
4.2	Szenario B: Ableitung aus der Befragung, moderat	63
4.3	Szenario C: Ableitung aus der Befragung, maximal	64
4.4	Gegenüberstellung der einzelnen Ansätze und Verteilung auf die einzelnen Einfallstraßen	65
5	Kurz- und mittelfristige Strategie für Park-and-Ride in der Landeshauptstadt Erfurt..	66
5.1	Entwicklung von Maßnahmen zu Verbesserung bzgl. Kapazität, Anbindung und Zweckmäßigkeit bestehender Anlagen.....	67
5.1.1	Hannoversche Straße/Sonderhäuser Straße	67
5.1.2	Stotternheimer Straße.....	67
5.1.3	Leipziger Straße	69
5.1.4	Am Herrenberg.....	71
5.1.5	Arnstädter Chaussee	72

5.1.6	Eisenacher Straße / Gothaer Straße	73
5.1.7	Binderslebener Landstraße	74
5.2	Ergänzung von neuen Anlagen	76
5.2.1	Stotternheimer Straße.....	76
5.2.2	Weimarische Straße	76
5.2.3	Hersfelder Straße/Binderslebener Landstraße	77
5.3	Wegweisung.....	79
5.4	Maßnahmen zur Verhinderung von Fremdnutzung.....	81
5.5	Empfehlungen für eine einheitliche Ausstattung	84
5.5.1	Überschlägige Kostenschätzung	85
5.6	Kommunikationsmittel zur Bewerbung.....	87
5.7	Vorschläge zur Ergänzung im ÖPNV	89
5.8	Bike-and-Ride	90
6	Zusammenfassung.....	92

1 Aufgabenstellung und Vorgehensweise

Verschiedene Maßnahmen im Innenstadtbereich der Stadt Erfurt führen dazu, dass der Parkraum für gebietsfremde Langzeitparker deutlich geringer wird. Zum einen sind in der Innenstadt die Bewohnerparkgebiete neu geordnet, zum anderen werden durch die positive städtebauliche Entwicklung in Erfurt immer mehr Brachflächen, die gegenwärtig noch zum Parken genutzt werden, entfallen. Diese Flächen werden häufig durch Berufspendler genutzt. In beiden Fällen wird auf Park-and-Ride als Alternative verwiesen.

Somit ist ein weiterhin steigender Bedarf nach attraktiven Park-and-Ride-Stellplätzen nachweisbar. Im Zusammenhang mit weiteren aktuellen Entwicklungen und politischen Forderungen ist die Erarbeitung einer neuen Park-and-Ride-Konzeption für Erfurt erforderlich.

Es ist ein Park-and-Ride-Konzept zu erarbeiten, welches Ziele, Möglichkeiten und Kapazitäten für Park-and-Ride in enger Verknüpfung mit dem ÖPNV unter den spezifischen Erfurter Rahmenbedingungen definiert.



Bild 1: bestehende Park-and-Ride-Plätze in Erfurt (Quelle: Aufgabenstellung Park-and-Ride-Konzeption Erfurt)

Basis der Bearbeitung ist eine intensive Analyse:

- Erhebungen zur Belegung der acht bestehenden Park-and-Ride-Plätze liegen städtischerseits vor.
- Die bestehenden Plätze werden nach Ausstattung, Erreichbarkeit, Zweckmäßigkeit und Kapazität vor Ort überprüft.
- Ebenfalls werden die Kapazitäten im ÖPNV auf den Strecken von/zu den P+R-Anlagen einbezogen (Übernahme von Auslastungsdaten der EVAG), denn für ein attraktives P+R ist ein ausreichendes Angebot im ÖPNV erforderlich
- Übernahme von Pendlerdaten, soweit verfügbar. Interessant ist, wieviele Pendler von welchem Ort mit dem Kfz nach Erfurt pendeln.
- Vorhaben im ÖPNV, auch regional zu P+R an Bahnhöfen im Umfeld (Hier besteht eventuell die Alternative bereits P+R an Bahnhöfen im Umland zu betreiben statt nach Erfurt zu fahren und erst dort auf den ÖPNV umzusteigen)

Um Anhaltspunkte für einen zukünftigen Bedarf zu bekommen und um bestehende Vorbehalte und Widerstände gegenüber P+R zu ermitteln wird eine Befragung von Kfz-Pendlern durchgeführt.

Neben den Auslastungsdaten der bestehenden P+R-Plätze mit insgesamt 1.400 Stellplätzen wären deshalb folgende Unterlagen/Daten wünschenswert:

- Auslastungen der Erfurter Straßenbahnlinien
- Pendlerdaten, wie viele Kfz-Pendler von welchen Startorten nach Erfurt fahren
- Vorhaben im regionalen SPV und an P+R-Anlagen an Regionalbahnhöfen

Ausgehend von den Ergebnissen der Analyse und deren Bewertung erfolgt die Überprüfung denkbarer Entwicklungen auf unterschiedlichen gesellschaftlichen Ebenen in bis zu drei Szenarien. Die Inhalte der Szenarien werden mit dem Auftraggeber abgestimmt, dabei finden auch die Einflüsse aktueller Entwicklungen bzw. Mobilitätsdienstleistungen und Mobilitätsmuster Eingang.

Aus den Ergebnissen der Szenarien erfolgt die Ableitung einer kurz- und mittelfristig umsetzbaren gesamtstädtischen Strategie zu Park-and-Ride.

Wesentliche Bestandteile dieser Strategie sind:

- Maßnahmen zu Verbesserungen bzgl. Kapazität, Anbindung, Zweckmäßigkeit der bestehenden Anlagen
- Ergänzungen von neuen Anlagen
- Möglichkeiten zur Verhinderung von Fremdparken auf den Park-and-Ride-Stellplätzen
- Empfehlungen für eine einheitliche sinnvolle Ausstattung der Plätze inklusiv einer groben Kostenschätzung
- Empfehlungen für geeignete Kommunikationsmittel zur Bewerbung und Vermarktung der vorhandenen Anlagen
- aber auch Empfehlungen für evtl. Ergänzungen im ÖPNV (Takt, Gefäßgröße etc.)

Darüber hinaus werden Möglichkeiten für Bike-and-Ride-Anlagen dargestellt. Dabei geht es eher um Musterlösungen und grobe Standortvorschläge.

2 Analyse

2.1 Pendler

Die Hauptzielgruppe für P+R sind die Berufs- und Ausbildungspendler. Diese sind gleichzeitig die Gruppen, die durch Parkraumbewirtschaftung im eigentlichen Zielgebiet am ehesten auf den öffentlichen Verkehr und damit auch auf P+R verlagert werden können.

Nach der offiziellen Statistik sind Pendler Personen, die sich von außerhalb der Stadtgrenze nach Erfurt hineinbewegen. Nach Erfurt pendeln fast 50.000 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte (Stand 2017) ein.

Die Stadt mit den größten Pendlerbeziehungen zu Erfurt ist Weimar (3.106), gefolgt von Gotha (1.845), Arnstadt (1.600), Jena (1.437) und Sömmerda (1.373).

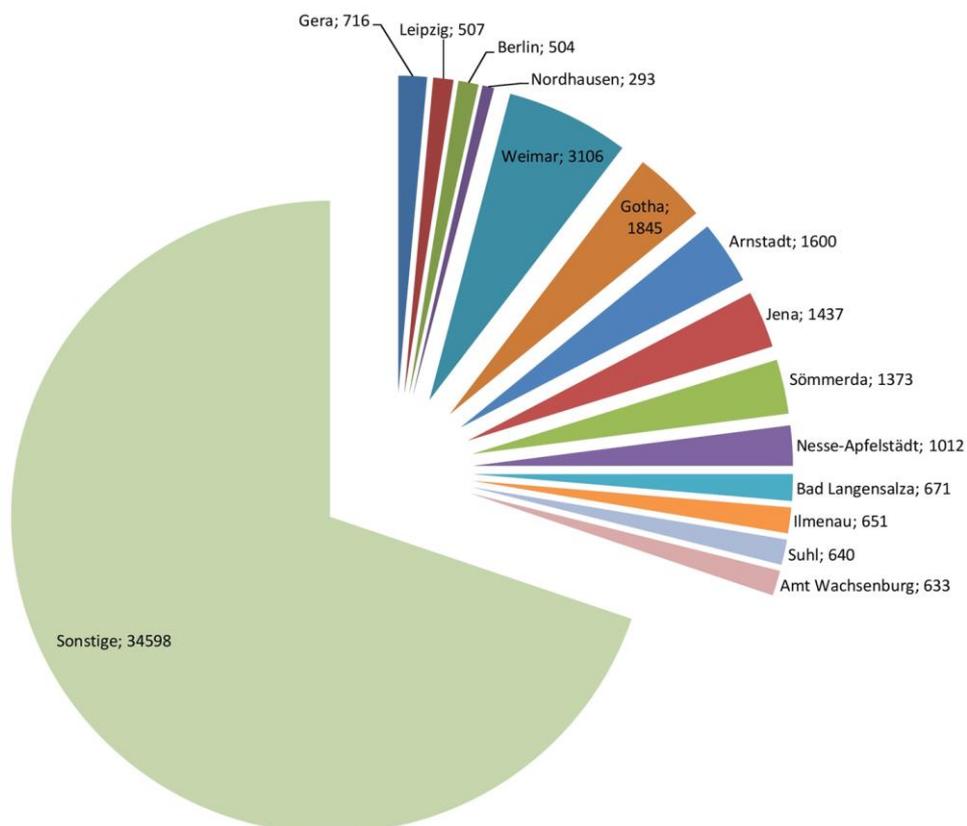


Bild 2: Berufspendler nach Erfurt nach Herkunft (Quelle: spiegel.de, Basis: Daten der Bundesagentur für Arbeit für sozialversicherungspflichtig Beschäftigte 30. Juni 2017)

Zielgruppe für P+R sind abweichend zu der oben genannten Definition von Pendlern, alle diejenigen, die sich nach Erfurt bewegen und außerhalb der Einzugsbereiche des nach Erfurt fahrenden ÖPNV wohnen.

2.2 Bestehende Park-and-Ride-Plätze

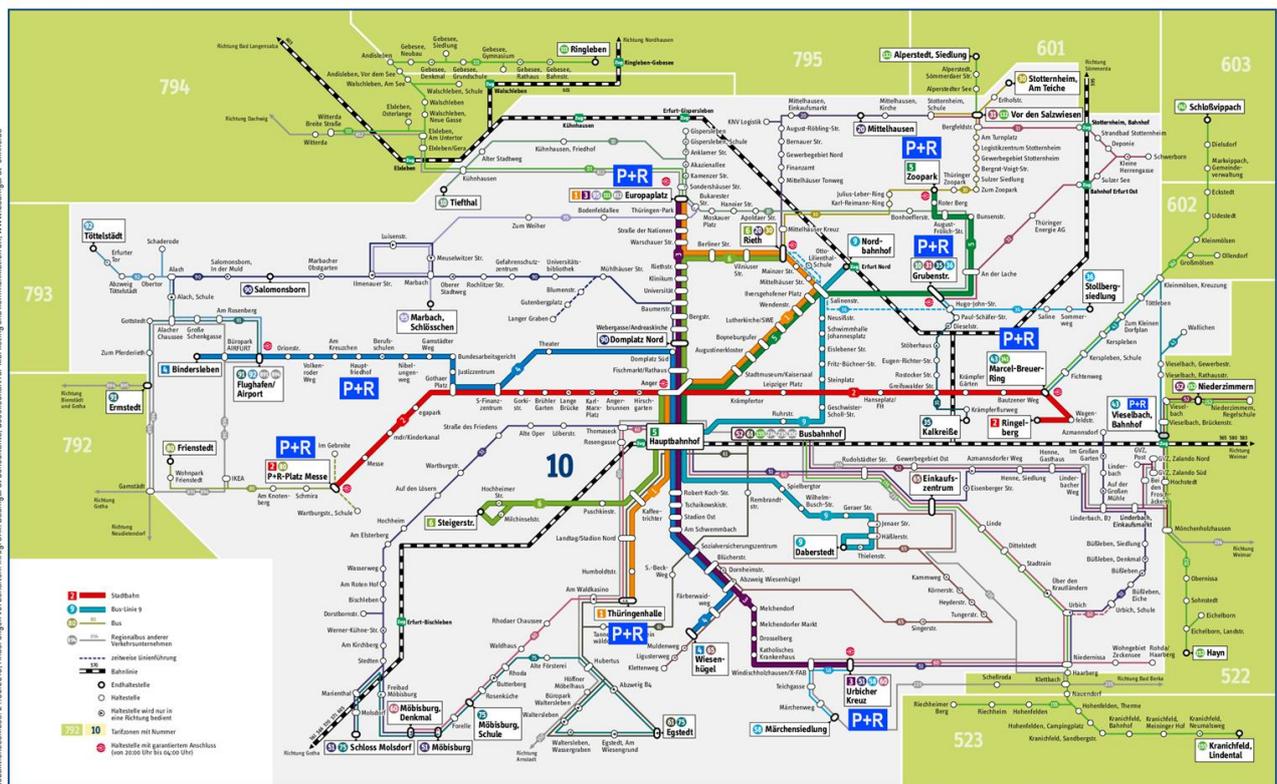
Die Landeshauptstadt Erfurt verfügt heute über acht P+R-Plätze mit insgesamt rund 1.400 Stellplätzen. Der P+R-Platz am Bahnhof Vieselbach wurde wegen seiner geringen Größe (18 Stellplätze) und nur 6 Fahrten zwischen 6 und 9 Uhr Richtung Erfurt Hauptbahnhof (6:12 Uhr, 6:20 Uhr, 6:51 Uhr, 7:22 Uhr, 7:51 Uhr und 8:36 Uhr) nicht weiter betrachtet.

Die Stadt Erfurt hat in 2017/2018 Erhebungen zur Belegung der P+R-Plätze durchgeführt. Die Ergebnisse sind der folgenden Tabelle dargestellt.

Die Ergebnisse decken sich weitgehend mit den Erhebungen von 2014, die im Rahmen einer Masterthesis erfolgten.

Netzplan Erfurt

gültig ab 25.10.2018



Ein Tarif. Ein Ticket. Ein Verbund. BUS Zug Tram Erfurter Verkehrsbetriebe AG · Service-Telefon: 0361 19449 · www.evag-erfurt.de · evag@stadtwerke-erfurt.de

Bild 3: Liniennetzplan der Erfurter Verkehrsbetriebe AG mit den bestehenden P+R-Plätzen

In der damaligen Erhebungen (siehe Bild 4) wurde festgestellt, dass bis auf die zwei Plätze Europaplatz und Messe, Fremdnutzung die tatsächliche P+R-Nutzung teilweise deutlich überwiegt.

Tabelle 1: P+R-Plätze in Erfurt, Kapazitäten und Auslastung (Quelle: Erhebungen der Stadt Erfurt 2017/2018)

	Anzahl Stellplätze	Maximale Belegung	Max. Auslastung
Europaplatz	85	82	96%
Zoopark	196	11	6%
Grubenstraße	274	97	35%
Ringelberg	90	85	95%
Urbicher Kreuz	167	61	37%
Thüringenhalle	344	303	100%*
Messe	72	64	89%
Hauptfriedhof	169	189	112%
Summe	1.397	892	

* Der Parkplatz an der Thüringenhalle hat zwar eine theoretische Kapazität von 340 Stellplätzen, aufgrund der fehlenden Markierungen war er aber mit 303 Fahrzeugen vollständig ausgelastet.



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
Summe / Mittelwert	1.475	866	59	31	71	17

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

Bild 4: Auslastung der Erfurter P+R-Anlagen, Quelle: Masterthesis P+R in Erfurt von Andreas Haese 2014)

2.2.1 Europaplatz

Der P+R-Platz „Europaplatz“ liegt an der Endhaltestelle der Straßenbahnlinien 1 (P+R Europaplatz – P+R Thüringenhalle) und 3 (P+R Europaplatz – P+R Urbicher Kreuz) innerhalb der Wendeschleife. Er verfügt über 85 Stellplätze. Er liegt nicht unmittelbar an einer Einfallstraße nach Erfurt-Mitte. Der Kfz-Verkehr von der A 71 und der B 4 erreicht den P+R-Platz von der Hannoverschen Straße über die Demminer Straße und Ulan-Bator-Straße.

Beide Straßenbahnlinien verkehren zwischen 6 und 18 Uhr im 10 min-Takt.

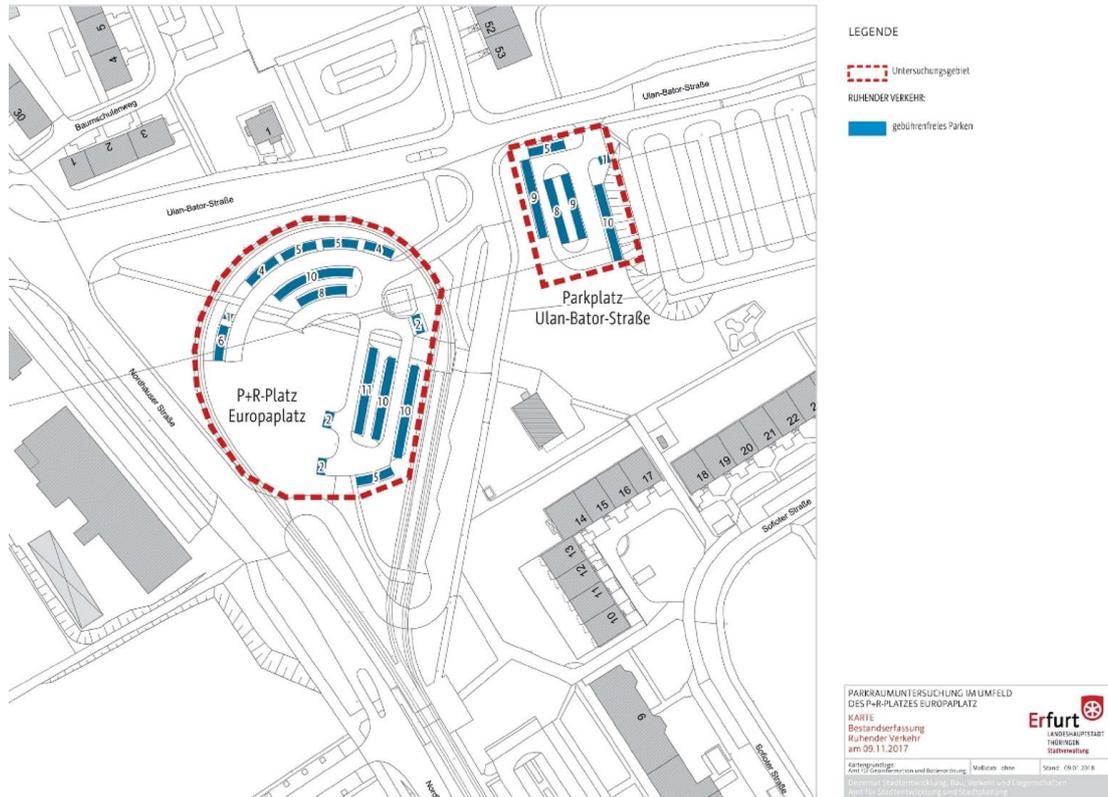


Bild 5: Lageplan P+R-Platz Europaplatz



Bilder 6 und 7: P+R-Platz Europaplatz



Bilder 8 und 9: P+R-Platz Europaplatz, Fahrradabstellanlage links, Telefon und Toiletten für EVAG –Personal rechts

Der P+R-Platz Europaplatz besitzt eine moderne überdachte Haltestellenanlage für Straßenbahnen und Busse mit elektronischen Anzeigetafeln. Es sind 6 Fahrradboxen und 8 überdachte Fahrradständer vorhanden. Darüber hinaus sind eine Telefonsäule und Toiletten für das Bus-/Bahnpersonal vorhanden.



Bilder 10 und 11: P+R-Platz Europaplatz, überdachte Haltestellenanlage mit Fahrkartenautomat und Anzeigetafeln links, P+R-Hinweisschild auf der Ulan-Bator-Straße rechts

Der P+R-Platz Europaplatz ist mit seinen 85 Stellplätzen vollständig ausgelastet. Die Tatsache, dass der benachbarte Parkplatz an der Ulan-Bator-Straße (41 Stellplätze) ebenfalls morgens einen höheren Zufluss zu verzeichnen hat, spricht dafür, dass auch auf diesem Berufspendler parken.

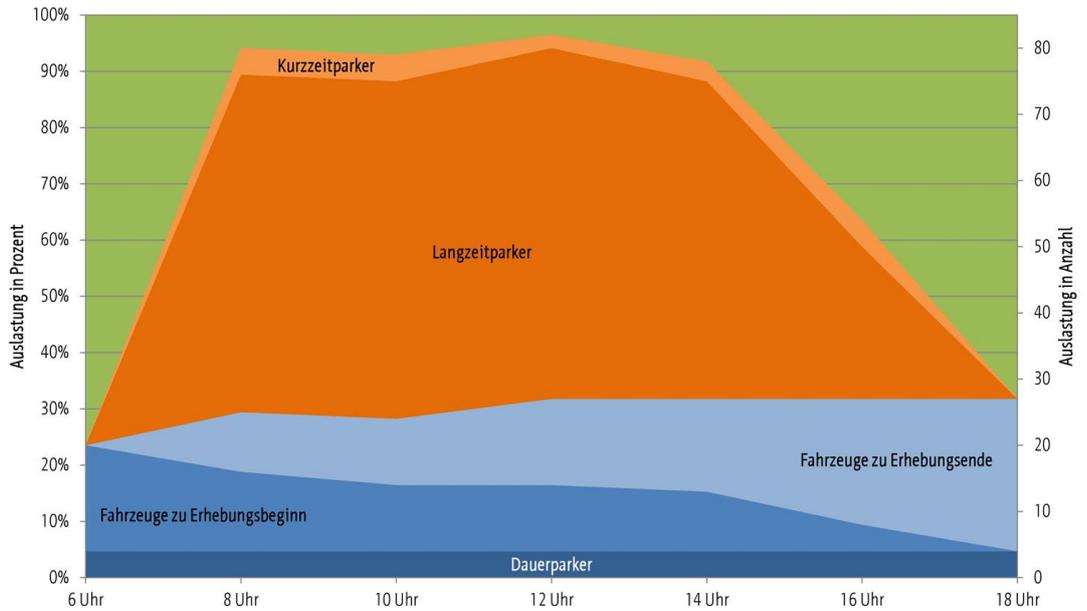


Bild 12: Auslastung und Parkdauer P+R-Platz Europaplatz (städtische Erhebung vom 9.1.2018)

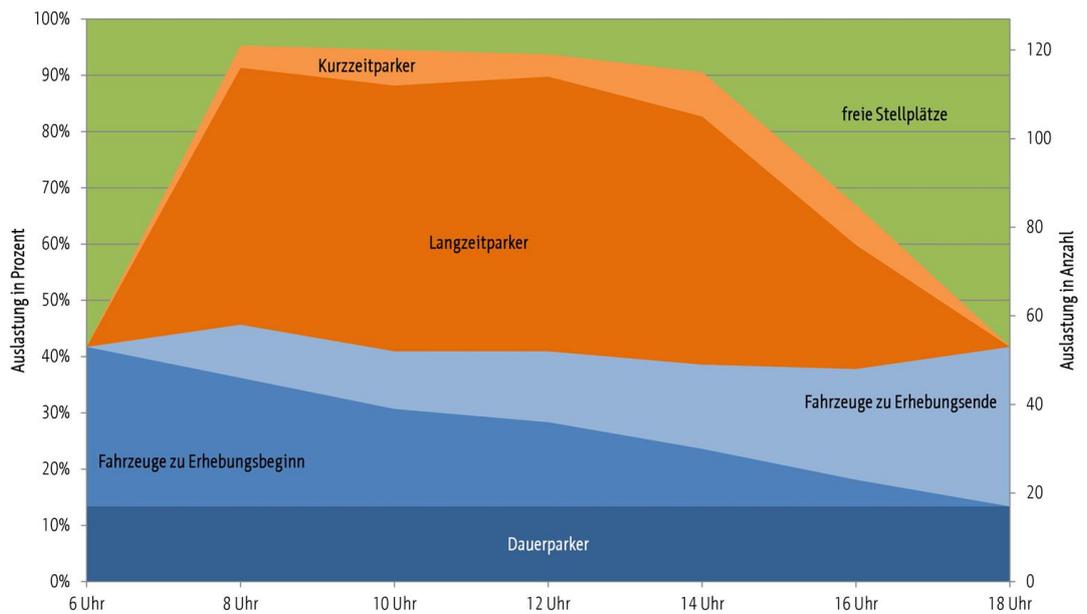


Bild 13: Auslastung und Parkdauer P+R-Platz Europaplatz und Umgebung (städtische Erhebung vom 9.1.2018)

2.2.2 Zoopark

Der P+R-Platz „Zoopark“ liegt an der Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 5 (P+R Zoopark - Hauptbahnhof). Er verfügt über ca. 196 Stellplätze¹. Die Linie 5 verkehrt im 10 min-Takt.

Der Kfz-Verkehr erreicht den P+R-Platz von der A 71 über die Stotternheimer Straße und Am Zoopark. Der P+R-Platz „Zoopark“ liegt als einziger P+R-Platz in Erfurt nicht unmittelbar an einer Einfallstraße, sondern liegt an einem ca. 900 m langen Stich.

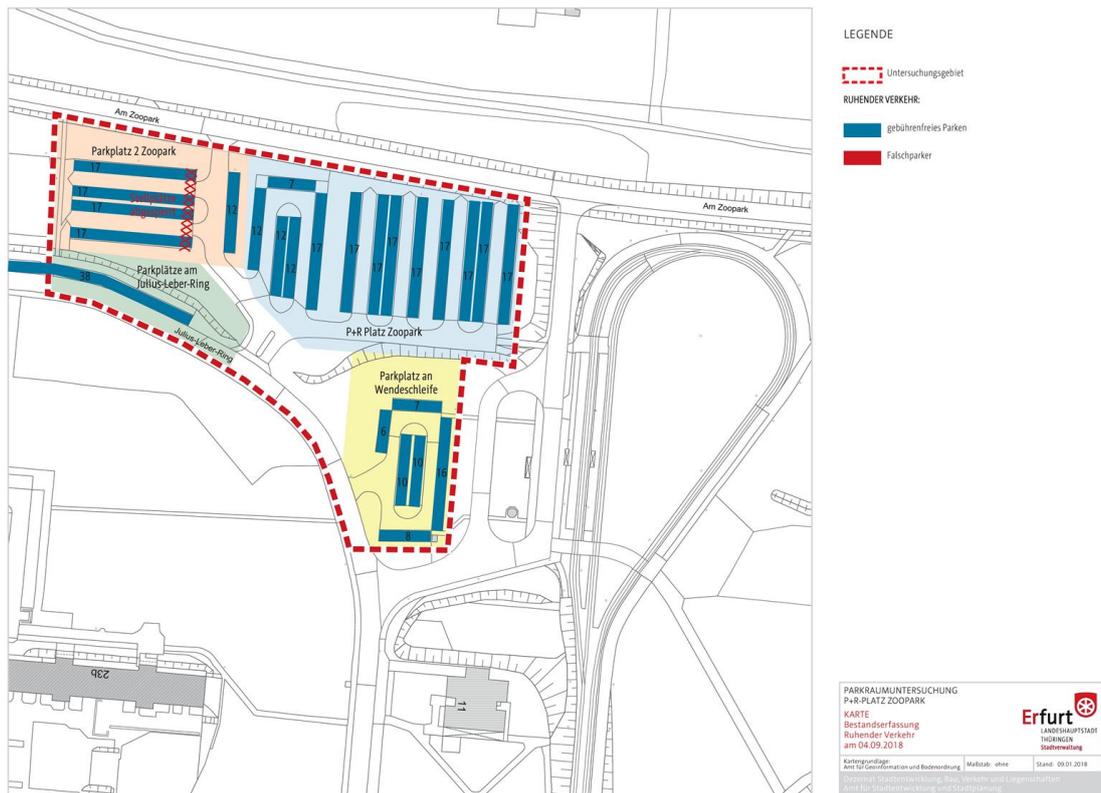


Bild 14: Lageplan P+R-Platz Zoopark



Bilder 15 und 16: Parkplatz an der Wendeschleife (links) und P+R-Platz Zoopark (rechts)

Der Parkplatz an der Wendeschleife befindet sich im Besitz der Landeshauptstadt Erfurt, der heute als P+R-Platz ausgeschilderte Bereich nicht. Beide Flächen sind öffentlich gewidmet.

¹ Die einzelnen Stellplätze sind nicht markiert



Bilder 17 und 18: P+R-Platz Zoopark, „Dienstraum“ ,links, und Toiletten für EVAG -Personal, rechts

Der Parkplatz und die Zufahrt sind in einem renovierungsbedürftigen Zustand, die Abmessungen entsprechen nicht mehr den heutigen Empfehlungen, Stellplatztiefen und Fahrgassenbreiten sind zu knapp bemessen.

Die Anlage insgesamt macht einen etwas heruntergekommenen Eindruck. Es fehlt an sozialer Kontrolle.



Bild 19: Haltestellenanlage P+R-Platz Zoopark

Die Haltestellenanlagen verfügt über Fahrgastunterstände, Fahrscheinautomaten und eine elektronische Anzeige.

Fahrradabstellanlagen sind nicht vorhanden.

Im Oktober 2018 wurde auf dem dynamischen städtischen Informationstafeln an der Stotternheimer Straße auf die Nutzung von P+R hingewiesen, das Hinweisschild auf die Anlage Zoopark war aber von der Fahrbahn weggedreht.

Der P+R-Platz Zoopark wird zurzeit so gut wie nicht angenommen. Am 4. September 2018 parkten maximal 11 Fahrzeuge auf der Anlage.

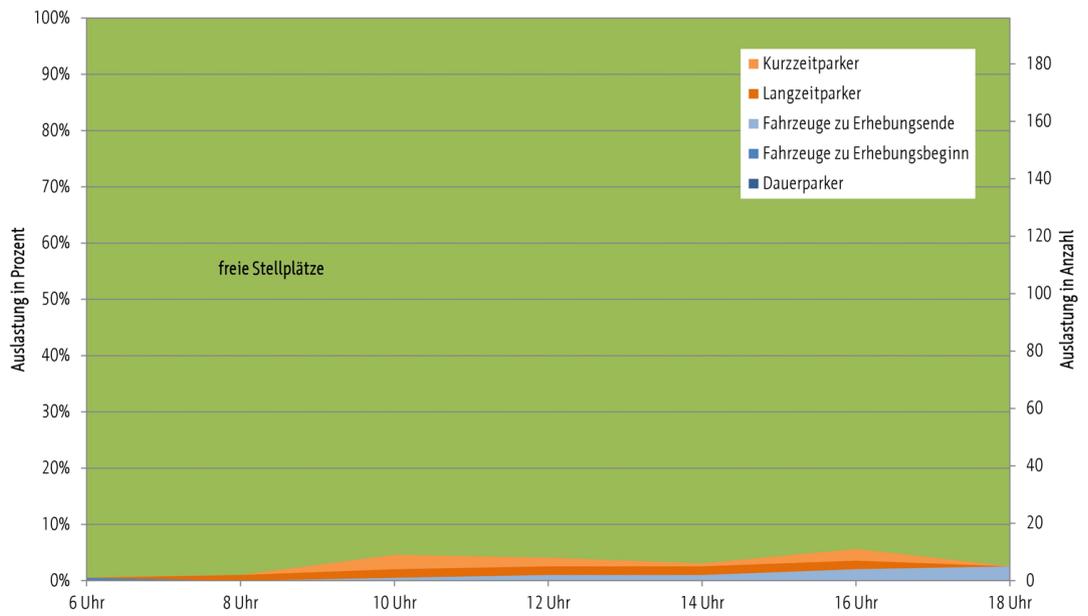


Bild 20: Auslastung und Parkdauer P+R-Platz Zoopark (städtische Erhebung vom 4.9.2018)

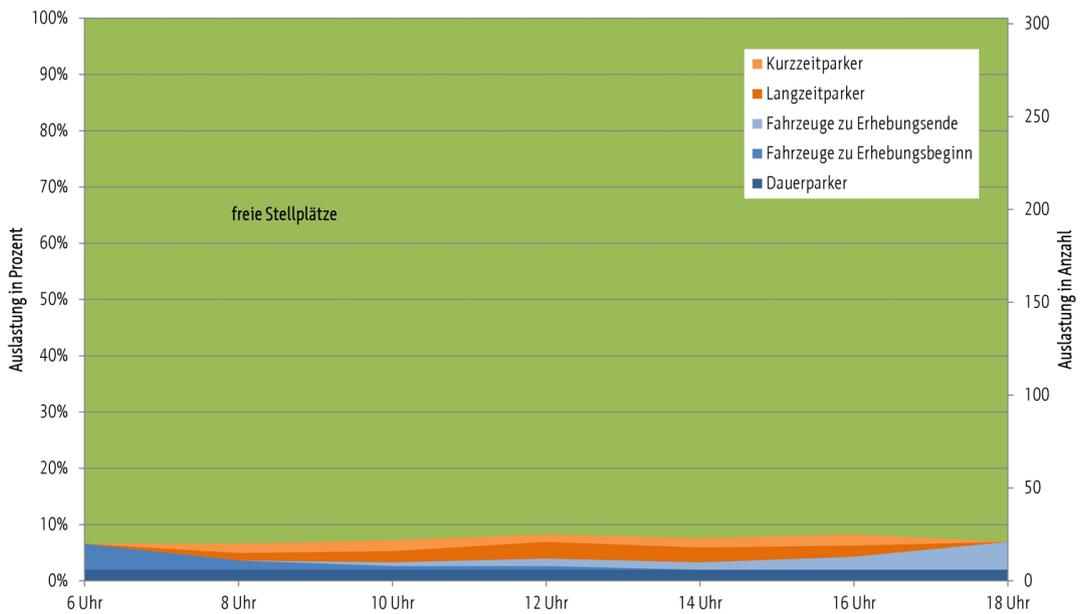


Bild 21: Auslastung und Parkdauer P+R-Platz Zoopark und Umgebung (städtische Erhebung vom 4.9.2018)

2.2.3 Grubenstraße

Der P+R-Platz „Grubenstraße“ liegt an der Straßenbahnlinie 5 (P+R Zoopark - Hauptbahnhof). Er verfügt über ca. 273 Stellplätze². Die Linie 5 verkehrt im 10 min-Takt.

Der Kfz-Verkehr erreicht den P+R-Platz von der B 7 über die Bunsenstraße, Stotternheimer Straße und Hugo-John-Straße.

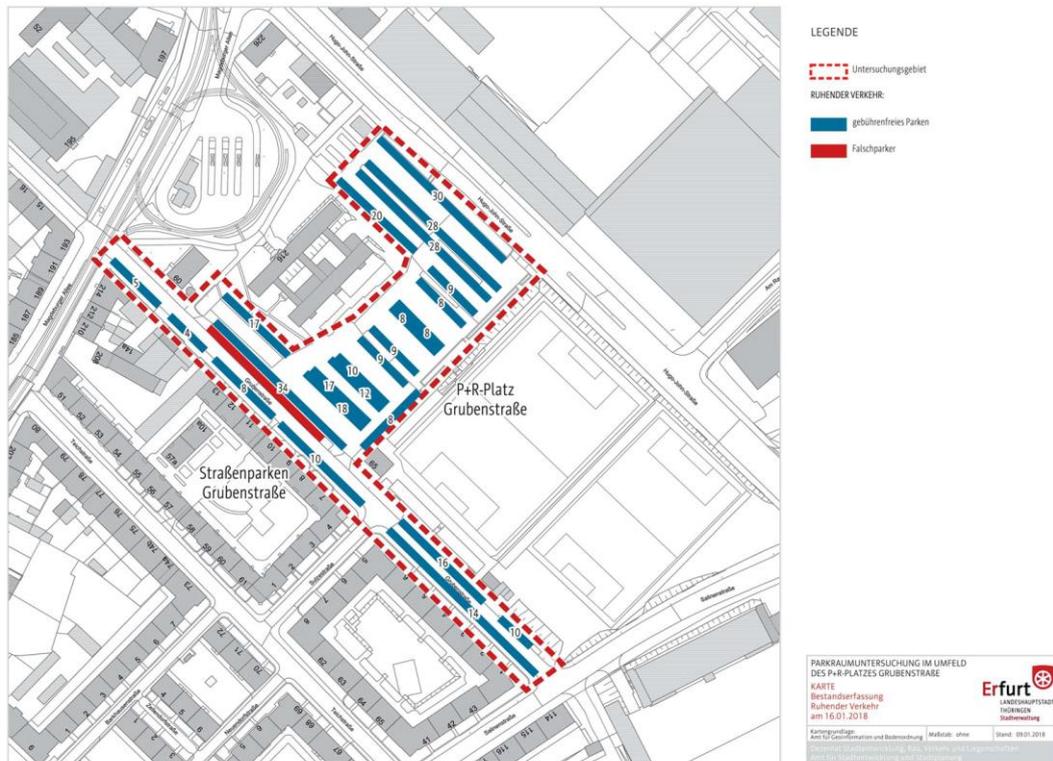


Bild 22: Lageplan P+R-Platz Grubenstraße

Der P+R-Platz ist eine unmarkierte Fläche, die Oberfläche besteht teilweise aus großen Betonplatten, teilweise ist sie asphaltiert.

Die Haltestellenanlage ist vom Parkplatz aus nicht einsehbar, der Zugang zur Haltestelle ist nur über die Grubenstraße möglich.

Der Parkplatz ist weitgehend unbeleuchtet und außerhalb sozialer Kontrolle.



Bilder 23 und 24: P+R-Platz Grubenstraße

² Die einzelnen Stellplätze sind nicht markiert.

Die Haltestellenanlage verfügt über Fahrgastunterstände und dynamische Anzeigen, darüber hinaus sind Fahrscheinautomat und eine Telefonsäule vorhanden. Fahrradabstellanlagen fehlen.



Bilder 25 und 26: P+R-Platz Grubenstraße. Haltestellenanlage (links), Fahrscheinautomat und Telefon (rechts)

An der Hugo-John-Straße sind sowohl dynamische Hinweise mit den Abfahrtszeiten der nächsten beiden Bahnen als auch statische Wegweisung vorhanden.



Bilder 27 und 28: Wegweisung an der der Hugo-John-Straße

Die Auslastungskurven (siehe Bild 29) lassen darauf schließen, dass der P+R-Platz Grubenstraße kaum für P+R genutzt wird.

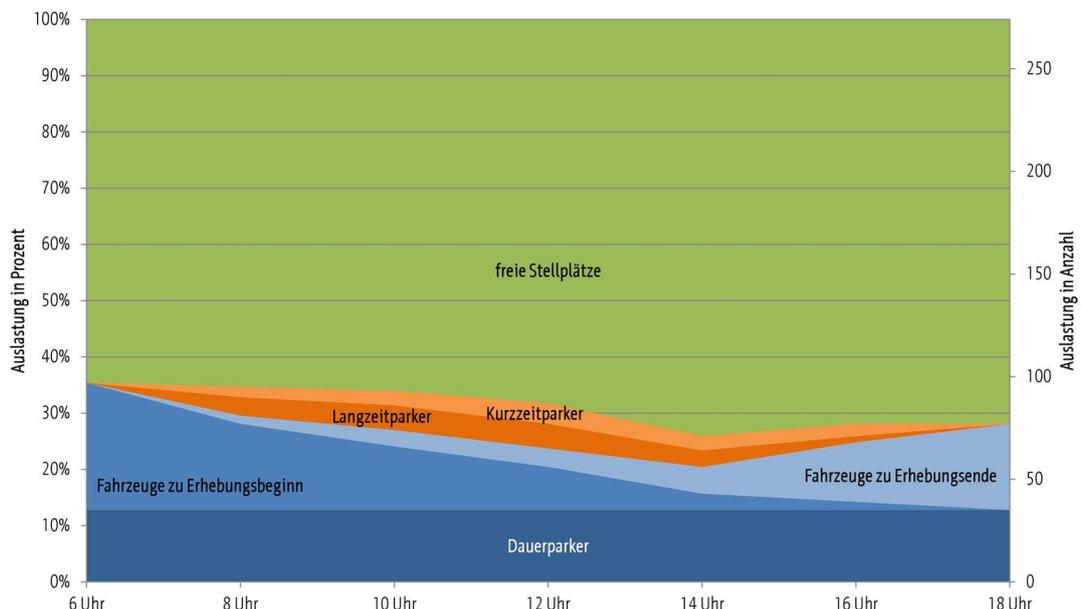


Bild 29: Auslastung und Parkdauer P+R-Platz Grubenstraße (städtische Erhebung vom 16.1.2018)

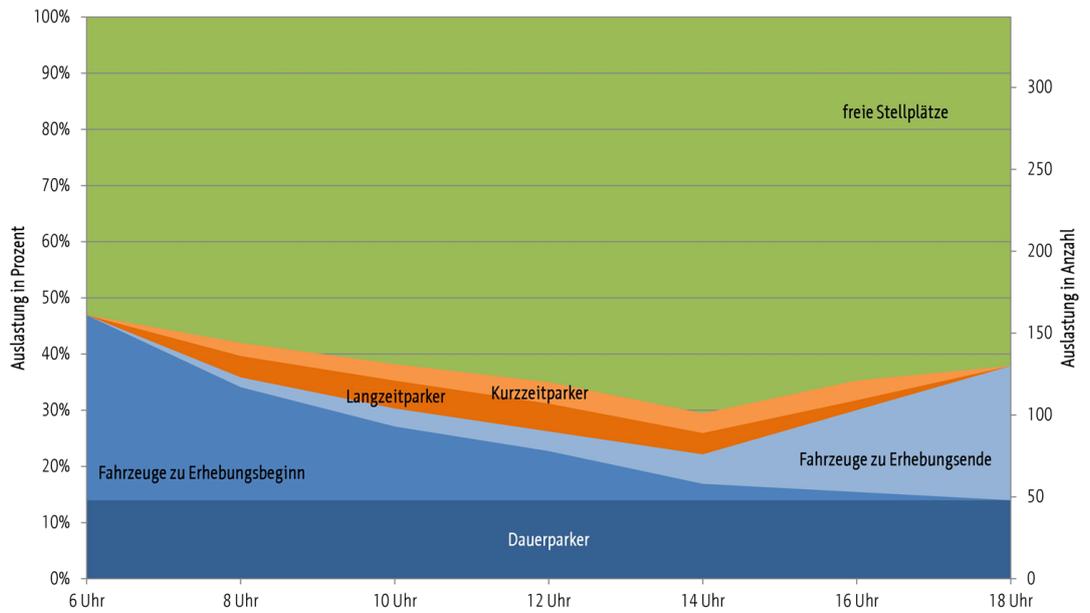


Bild 30: Auslastung und Parkdauer P+R-Platz Grubenstraße und Umgebung (städtische Erhebung vom 16.1.2018)

2.2.4 Ringelberg

Der P+R-Platz „Ringelberg“ liegt an der Straßenbahnhaltestelle „Marcel-Breuer-Ring“ der Linie 2 (Ringelberg – P+R Messe). Er verfügt über 90 Stellplätze. Die Linie 2 verkehrt im 10 min-Takt.

Der Kfz-Verkehr erreicht den P+R-Platz von der Leipziger Straße über den Marcel-Breuer-Ring. Zwischen den P+R-Parkplätzen und der Haltestellenanlage liegt der Parkplatz eines Supermarkts. Die Entfernung des P+R-Platzes zur Haltestellenanlage beträgt ca. 100 m.

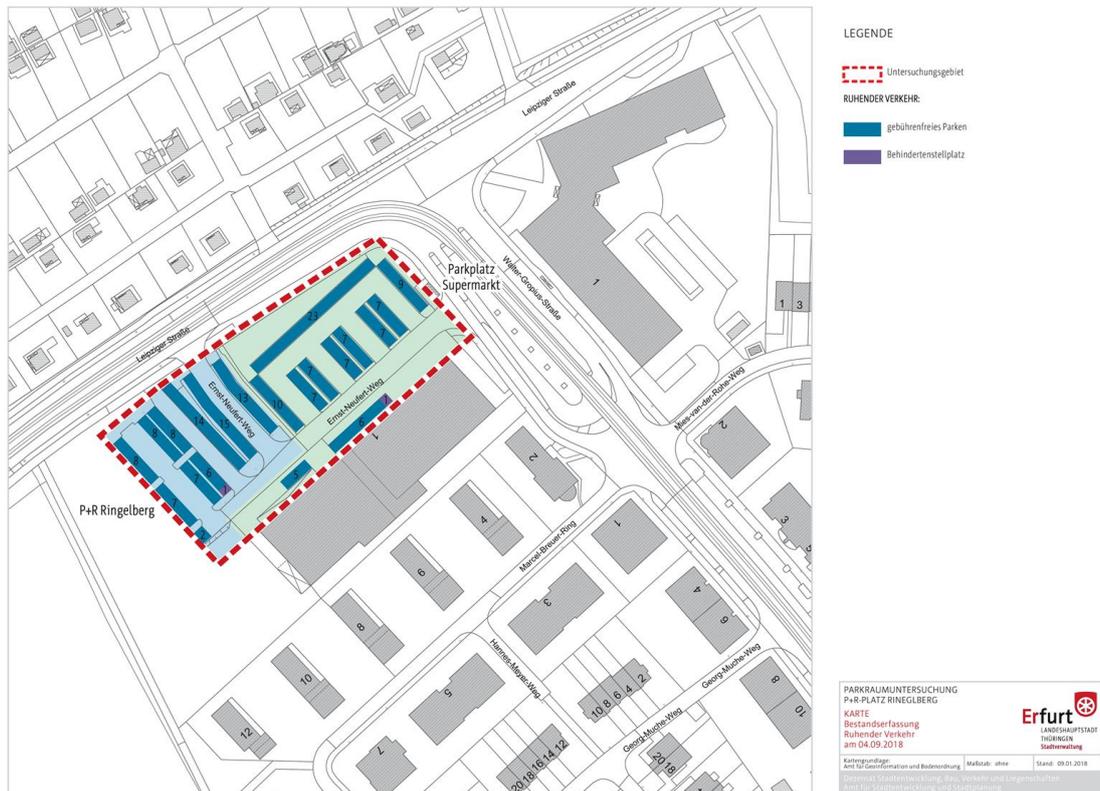


Bild 31: Lageplan P+R-Platz Ringelberg



Bilder 32 und 33: P+R-Platz Ringelberg (links) und Parkplatz Supermarkt (rechts)

Die Haltestellenanlage verfügt über Fahrgastunterstände und dynamische Anzeigen und Fahrscheinautomat. Es sind 7 überdachte Fahrradabstellplätze vorhanden. Am Parkplatz ist die Filiale einer Bäckereikette mit Café und eine Bankfiliale angesiedelt.



Bilder 34 und 35: P+R-Platz Ringelberg. Haltestellenanlage

An der Leipziger Straße ist eine statische Wegweisung mit Hinweis auf die Fahrzeit mit der Straßenbahn in die Innenstadt installiert.



Bild 36: Fahrradabstellanlagen (Foto Stadt Erfurt)



Bild 37: Wegweisung an der Leipziger Straße

Der P+R-Platz Ringelberg ist zwischen 10 und 14 Uhr fast vollständig ausgelastet. Die Parkdauern sprechen dafür, dass der weitaus größte Teil auch P+R-Kunden sind. Auch auf dem Parkplatz des Supermarkts parken einige Langzeitparker, was dafür spricht, dass auch hier P+R-Nutzer parken.

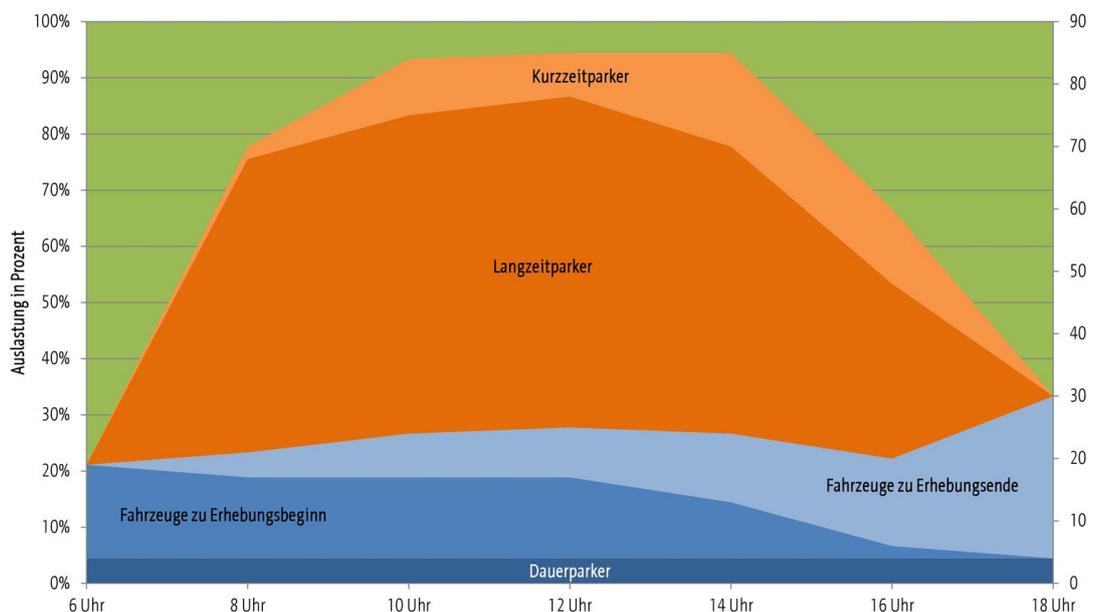


Bild 38: Auslastung und Parkdauer P+R-Platz Ringelberg (städtische Erhebung vom 4.9.2018)

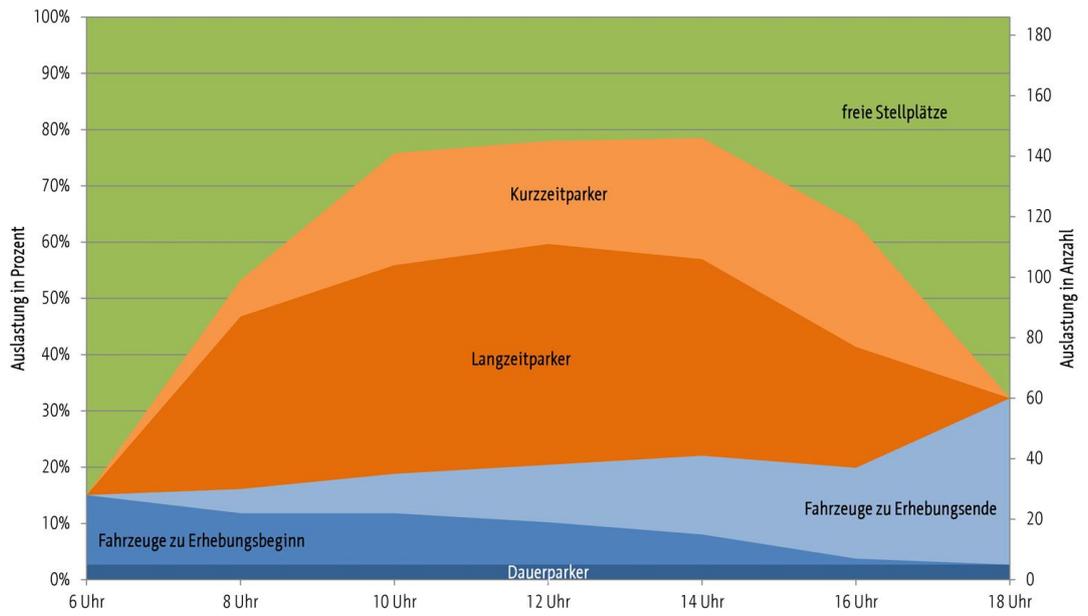


Bild 39: Auslastung und Parkdauer P+R-Platz Ringelberg und Parkplatz Supermarkt (städtische Erhebung vom 4.9.2018)

2.2.5 Urbicher Kreuz

Der P+R-Platz „Urbicher Kreuz“ liegt an der Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 3 (P+R Urbicher Kreuz – P+R Europaplatz). Er verfügt über ca. 167 Stellplätze. Die Linie 3 verkehrt im 10 min-Takt.

Der Kfz-Verkehr erreicht den P+R-Platz von der A 4 über die L 1052 (Am Herrenberg). Um die Haltestellenanlagen zu erreichen, muss die Straße „Am Urbicher Kreuz“ überquert werden.

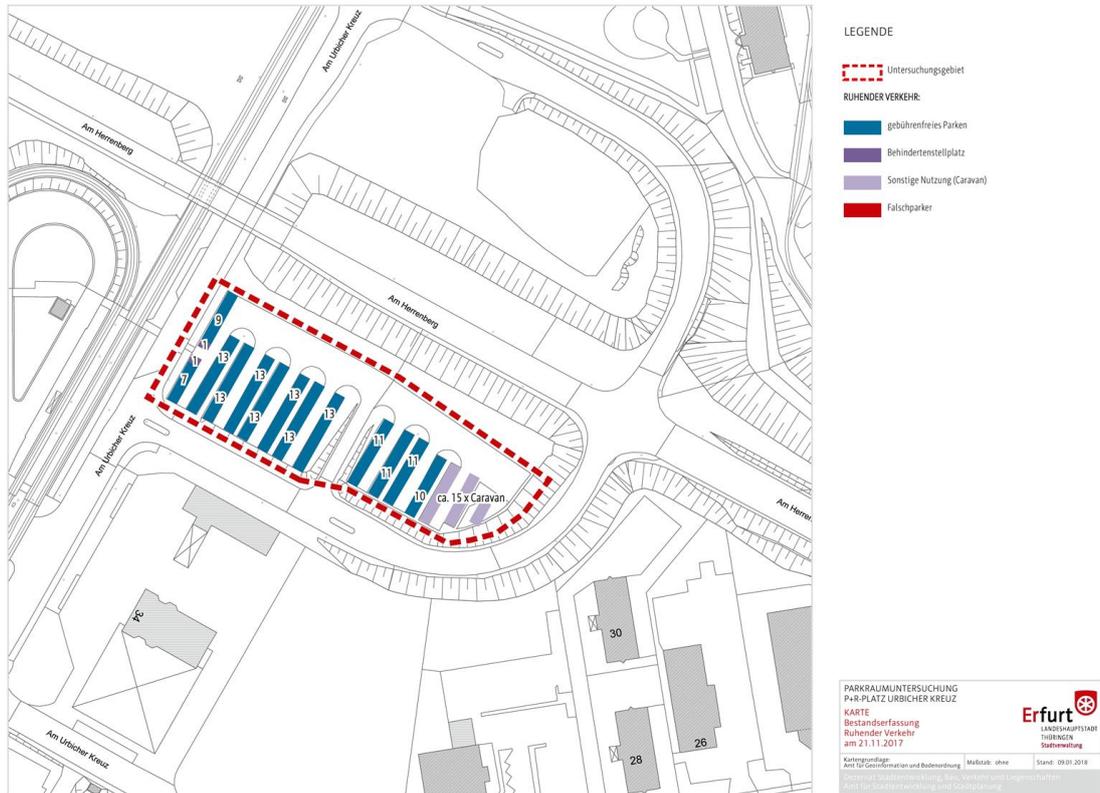


Bild 40: Lageplan P+R-Platz Urbicher Kreuz



Bilder 41 und 42: P+R-Platz Urbicher Kreuz

Der Parkplatz wird zu einem beträchtlichen Teil durch Lkw genutzt. Die Parkstandstiefen und die Fahrgassenbreiten entsprechen nicht den aktuellen Regelbreiten. Hinzu kommt, dass die begrenzenden Borde teilweise sehr hoch sind, so dass parkende Fahrzeuge mit dem Überhang nicht über die Begrenzung ragen können. Insofern bietet der Parkplatz de facto deutlich weniger Raum als für 167 Fahrzeuge. Die tatsächliche Kapazität dürfte etwa bei 125 Fahrzeugen liegen



Bilder 43 und 44: P+R-Platz Urbicher Kreuz, unpassende Abmessungen und hohe Borde

Die Haltestellenanlage verfügt über Fahrgastunterstände und dynamische Anzeigen und Fahrscheinautomaten. Es ist sind eine überdachte Fahrradabstellanlage für sieben Fahrräder und sechs Fahrradboxen vorhanden. Neben dem Parkplatz befindet sich eine große Tankstelle.



Bilder 45 und 46: P+R-Platz Urbicher Kreuz: Haltestellenanlage (links) und Fahrradabstellanlagen (rechts)

Die Anlage weist große Reserven auf. Die Auslastung liegt bei rund 40% der nominellen Stellplätze.

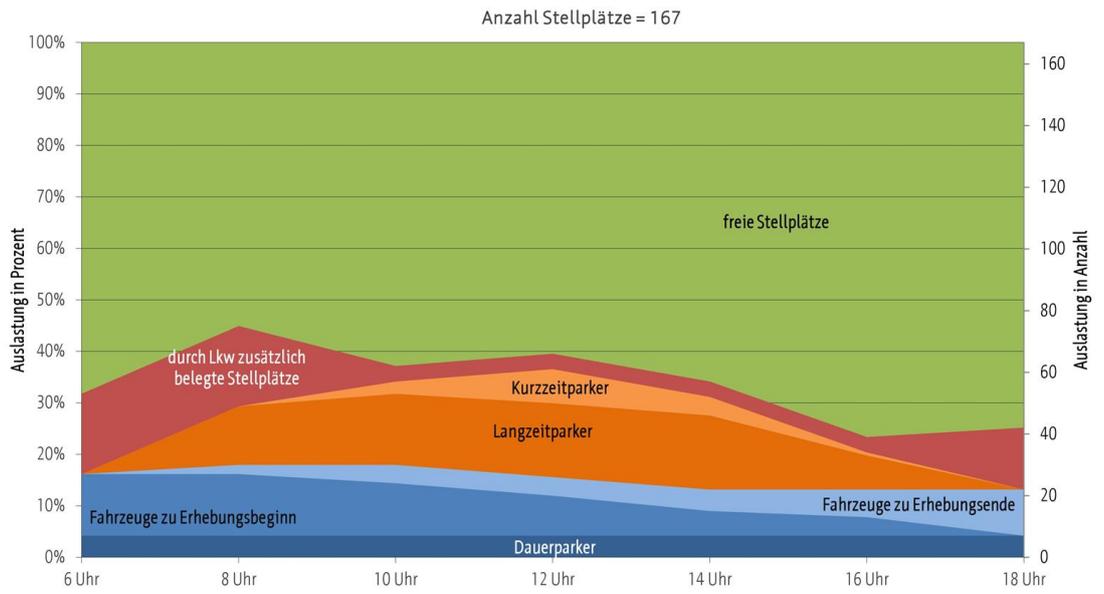


Bild 47: Auslastung und Parkdauer P+R-Platz Urbicher Kreuz (städtische Erhebung vom 21.11.2017)



Bilder 51 und 52: P+R-Platz Thüringenhalle: Parkplatz



Bilder 53 und 54: P+R-Platz Thüringenhalle: Trampelpfad zu den Bürogebäuden (links) und Ladestationen (rechts)

Aufgrund der umliegenden Büronutzung wird der Parkplatz stark von den in der Umgebung Beschäftigten genutzt, wie man an den eingetretenen Wegen erkennen kann. Der Anteil an Fremdparkern ist damit sehr hoch.

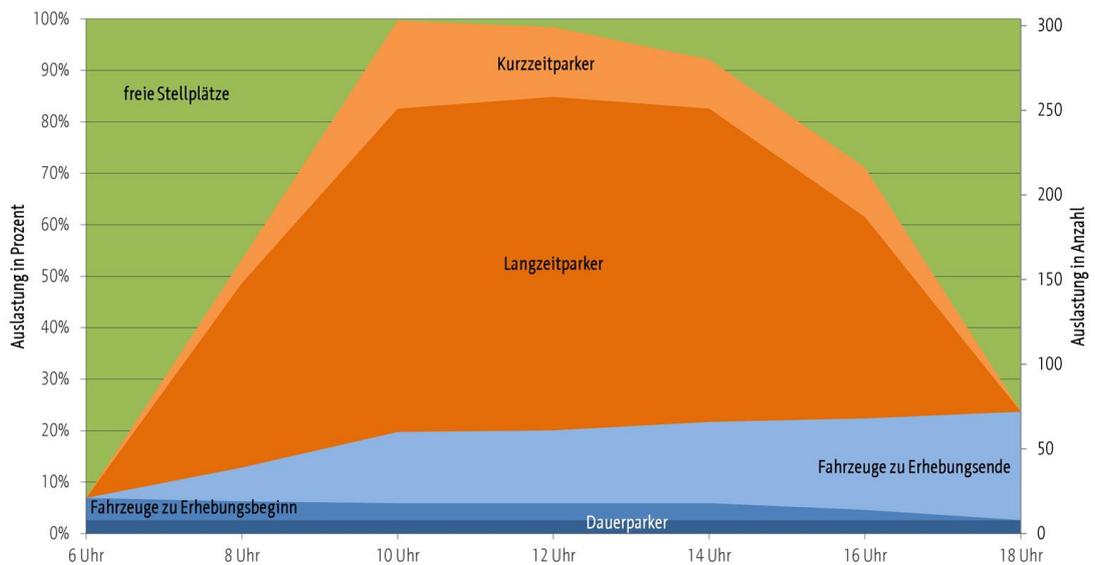


Bild 55: Auslastung und Parkdauer P+R-Platz Thüringenhalle (städtische Erhebung vom 3.11.2016)

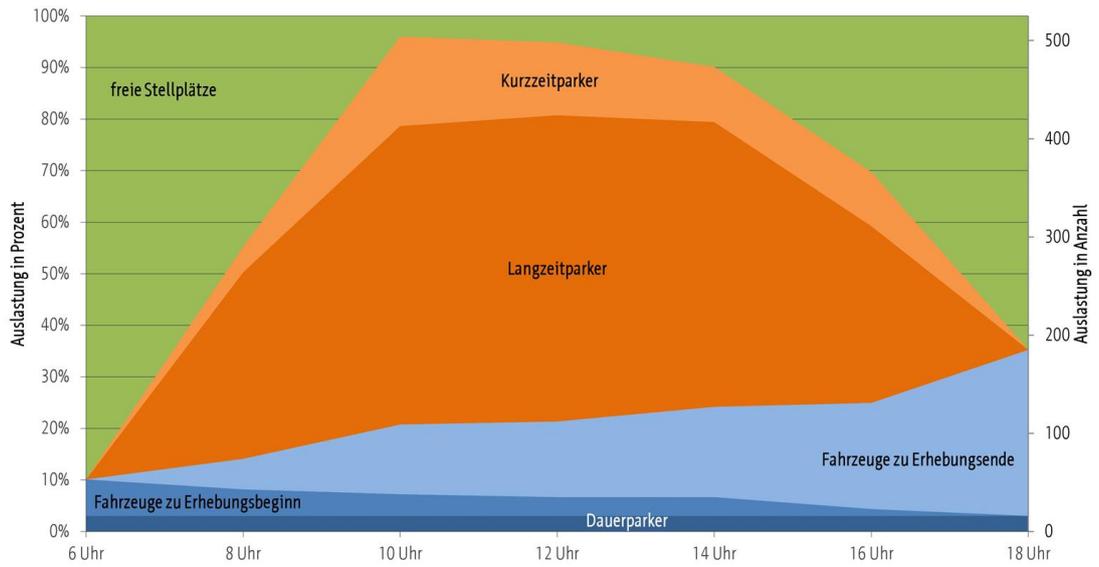


Bild 56: Auslastung und Parkdauer P+R-Platz Thüringenhalle und Umgebung (städtische Erhebung vom 3.11.2016)

2.2.7 Messe

Der P+R-Platz „Messe“ liegt an der Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 2 (P+R Messe - Ringelberg). Er verfügt über 72 Stellplätze. Die Linie 2 verkehrt im 10 min-Takt.

Der Kfz-Verkehr erreicht den P+R-Platz von der A 71 und der B 7 über die Eisenacher Straße.

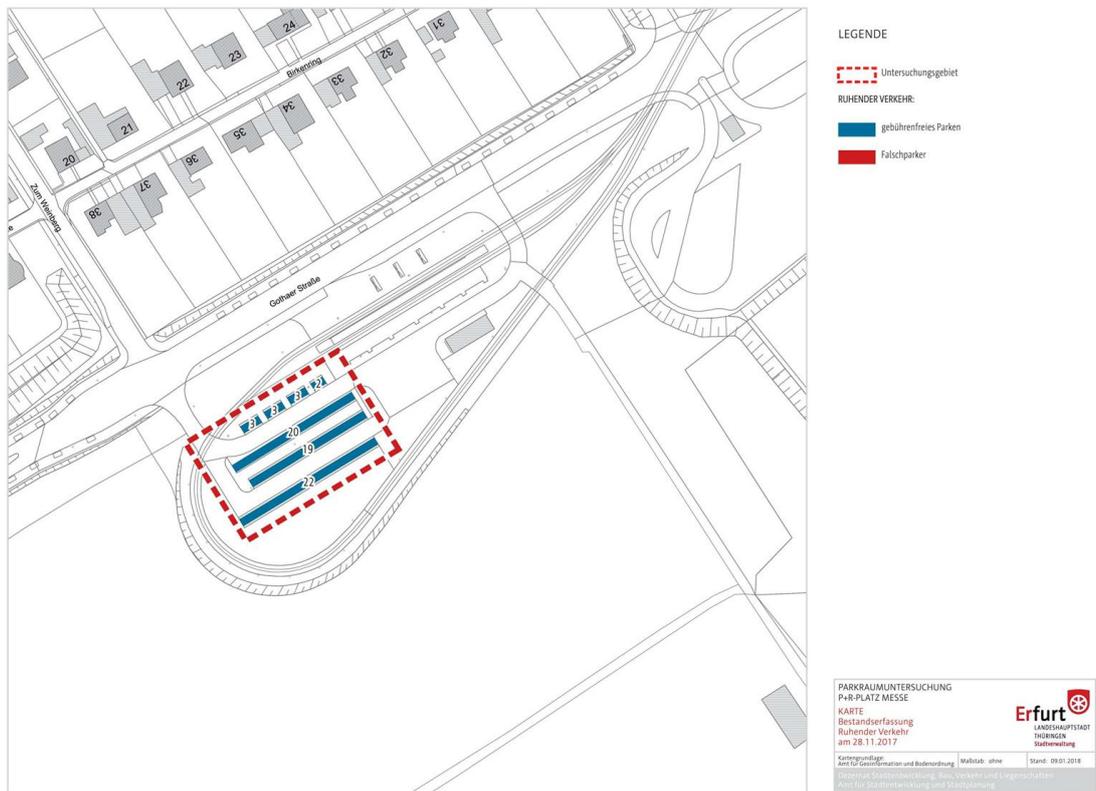


Bild 57: Lageplan P+R-Platz Messe



Bilder 58 und 59: P+R-Platz Messe

Die Haltestellenanlage verfügt über Fahrgastunterstände und dynamische Anzeigen und Fahrscheinautomaten. Fahrradabstellanlagen sind nicht vorhanden.



Bilder 60 und 61: P+R-Platz Messe: Haltestellenanlage

An der Gothaer Straße ist eine dynamische Anzeige mit den Abfahrtszeiten der nächsten Straßenbahnen vorhanden.



Bild 62: Wegweisung an der Gothaer Straße

Die Auslastung der Anlage lag am Tag der städtischen Erhebung (28.11.2017) bei 90%.

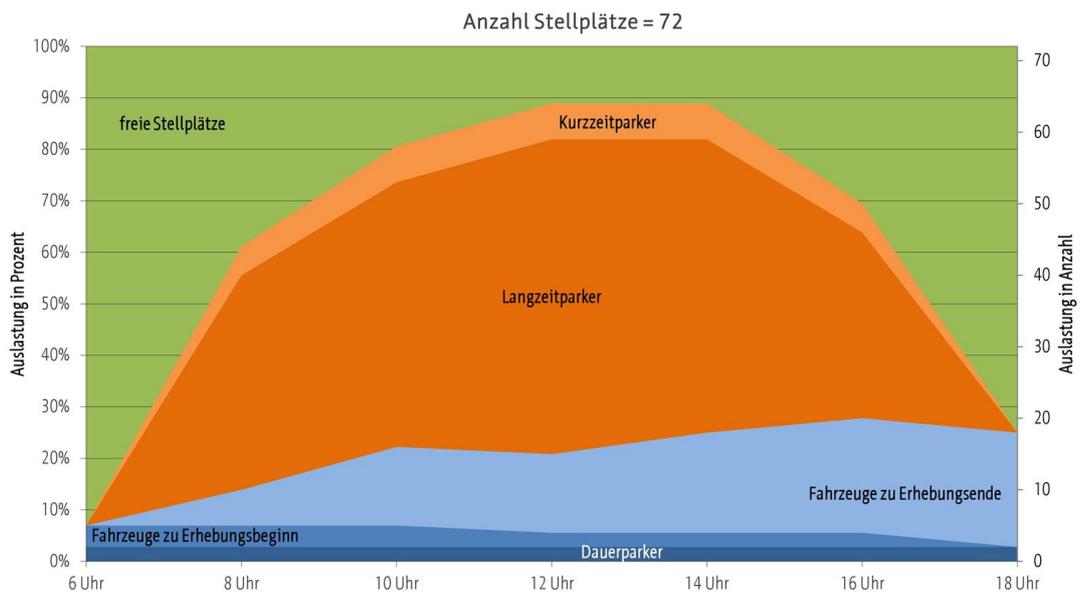


Bild 63: Auslastung und Parkdauer P+R-Platz Messe (städtische Erhebung vom 28.11.2017)

Beobachtungen am 15. und 16. Januar 2019 zeigten an beiden Tagen eine Überbelegung. Es wurde zusätzlich auf Rangierflächen, im Grün und auf der Fahrgasse geparkt.



Bilder 64 und 65: P+R-Platz Messe: Überbelegung



Bilder 66 und 67: P+R-Platz Messe: Überbelegung

2.2.8 Hauptfriedhof

Der P+R-Platz „Hauptfriedhof“ liegt an der Straßenbahnlinie 4. Er verfügt über 169 Stellplätze. Die Linie 4 (Bindersleben – Wiesenhügel) verkehrt im 10 min-Takt. Außerhalb der Hauptverkehrszeiten ist die Haltestelle Hauptfriedhof Endstation für jede zweite Fahrt der Linie 4.

Der Kfz-Verkehr erreicht den P+R-Platz von der A 71 über die Hersfelder Straße und Binderslebener Landstraße.

Um die Haltestelle Richtung Innenstadt zu erreichen, ist es erforderlich die Binderslebener Landstraße an einer Signalanlage zu überqueren.

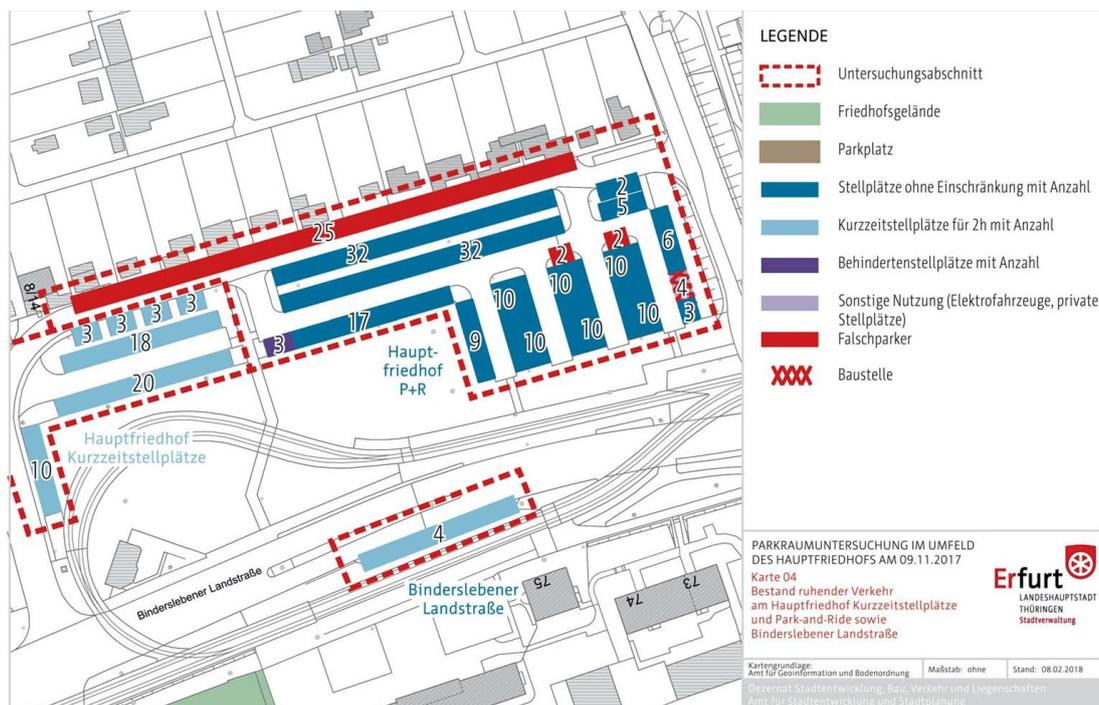


Bild 68: Lageplan P+R-Platz Hauptfriedhof

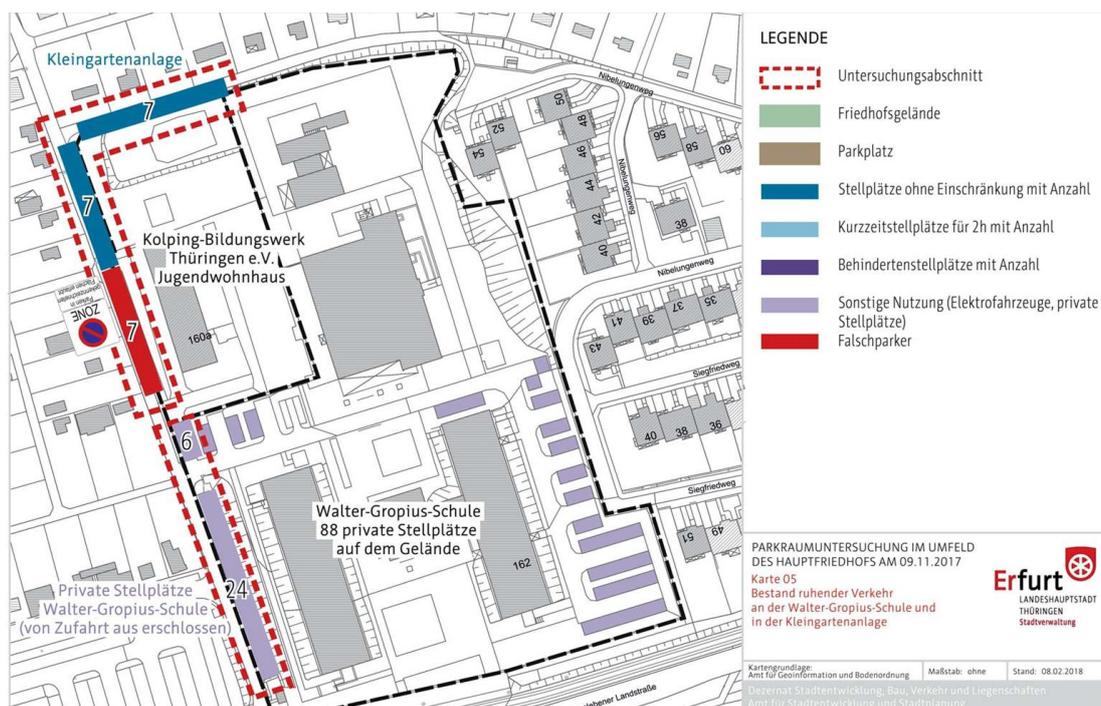


Bild 69: Lageplan unmittelbare Nachbarschaft des P+R-Platzes Hauptfriedhof

Unmittelbar westlich des P+R-Platzes befindet sich der Parkplatz für Friedhofsbesucher (Höchstparkdauer mit Scheibe 2 h). Östlich des P+R-Platzes liegt die Walter-Gropius-Schule (Berufsschule).

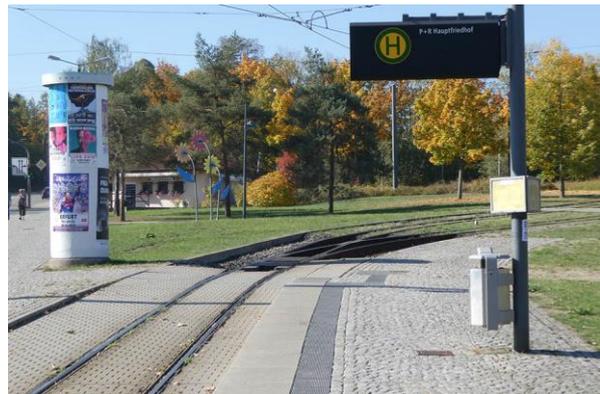
Auf dem P+R-Platz ist eine Ladestation für vier Elektroautos vorhanden.

Die Haltestellenanlage ist mit Fahrgastunterständen, dynamische Anzeigen und Fahrscheinautomaten ausgestattet.

Auf der Binderslebener Landstraße wird mit statischer Wegweisung auf den P+R-Platz hingewiesen.



Bilder 70 und 71: P+R-Platz Hauptfriedhof, Kurzparkbereich vorne, P+R hinten (links), Ladestation (rechts)



Bilder 72 und 73: P+R-Platz Hauptfriedhof, Haltestellenanlage



Bild 74: Wegweisung auf der Binderslebener Landstraße

Der P+R-Platz ist vormittags zu mehr als 100% ausgelastet. Ein Großteil der Parker ist auf die Nachbarschaft der Walter-Gropius-Schule (Berufsschule) zurückzuführen.

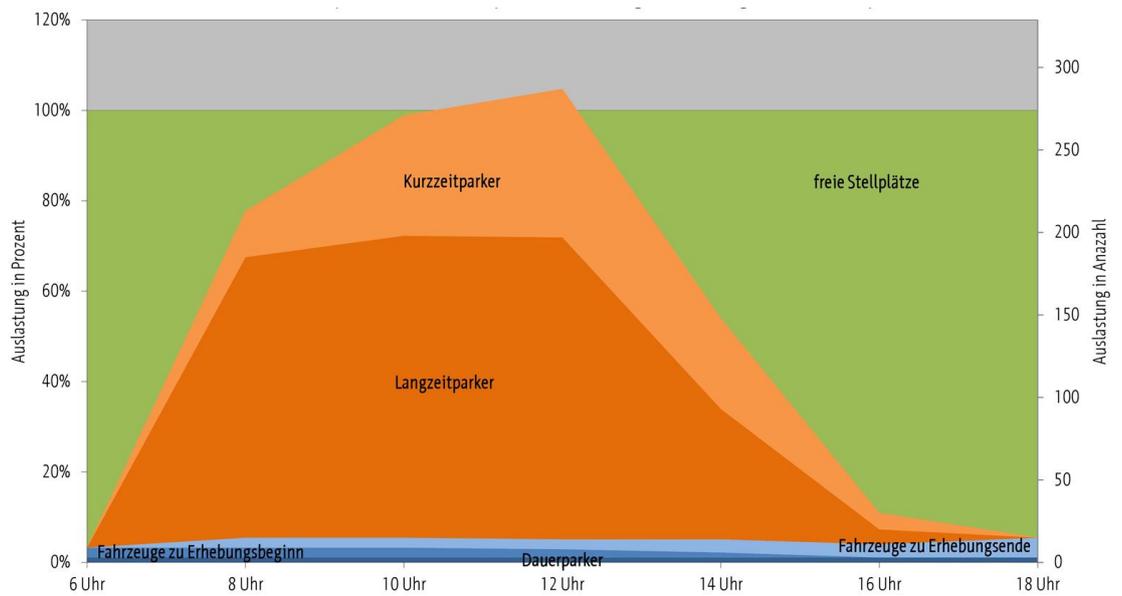


Bild 75: Auslastung und Parkdauer P+R-Platz Hauptfriedhof und unmittelbare Umgebung (städtische Erhebung vom 9.11.2017)

2.3 Reisezeitvergleiche

Die reine Fahrzeit von den P+R-Plätzen mit der Straßenbahn in die Innenstadt ist in keinem Fall mehr als 10 min länger als mit dem Pkw. Von den Plätzen Ringelberg und Grubenstraße ist die Fahrt mit der Straßenbahn zum Anger sogar deutlich schneller.

Beim P+R-Platz Zoopark muss man allerdings noch den etwa 900 m langen Umweg hinzurechnen.

Allgemeine Reisezeitvergleiche sind nur von einer begrenzten Aussagekraft, da sowohl die Haltestellen als auch der Parkort des Kfz nur in den seltensten Fällen, der tatsächliche Zielort der Reise sind. So sind sowohl die Wartezeiten an der Einstiegshaltestelle und der Fußweg zum eigentlichen Ziel als auch die Parkplatzsuche und der Fußweg vom Parkplatz zum eigentlichen Ziel in der Gegenüberstellung nicht mit eingerechnet.

Tabelle 2: Reisezeitvergleich ÖPNV - IV von den P+R-Plätzen zur Innenstadt (rot mit Umstieg)

von	zum Anger		zum Domplatz	
	Straßenbahn	Kfz	Straßenbahn	Kfz
Europaplatz	17 bzw. 22 min	14 min	13 min	8 min
Zoopark	18 min	18 min	23 min	13 min
Grubenstraße	12 min	15 min	19 min	15 min
Ringelberg	9 min	13 min	16 min	13 min
Urbicher Kreuz	22 min	16 min	26 min	16 min
Thüringenhalle	10 min	9 min	16 min	9 min
Messe	15 min	10 min	16 min	7 min
Hauptfriedhof	16 min	10 min	12 min	5 min

2.4 Fahrkosten im ÖPNV

Das Parken auf P+R-Plätzen ist in Erfurt kostenlos. Für die anschließende Fahrt mit der Straßenbahn ist der normale Tarif zu bezahlen.

Eine Einzelfahrt in die Innenstadt kostet 2,10 €, mit der Vierfahrtenkarte (7,60 €) 1,90 €. Ab dem 1. August 2020 werden die Preise auf 2,20 bzw. 7,90 € angehoben.

Eine Wochenkarte (gültig 7 Tage ab Fahrscheinkauf) kostet 19,30 € (ab 1.8.2020 19,80 €). Sie ist übertragbar. Für Berufspendler ist diese Karte eher unattraktiv, da sie bei 10 Fahrten in der Woche keinen Vorteil gegenüber der Vierfahrtenkarte bietet.

Eine Monatskarte kostet 60,50 € (ab 1.8.2020 62,00 €). Auch diese ist übertragbar.

Im Abonnement (mindestens vier Monate Laufzeit) kostet die Monatskarte in der Solo-Variante (nicht übertragbar) 49,40 € und in der übertragbaren Plus-Variante 54,40 € (ab 1.8.2020 50,60 € bzw. 55,80 €). In letzterer ist auch die Mitnah-

memöglichkeit von einem weiteren Erwachsenen und zwei Kindern nach 18 Uhr und an Wochenenden enthalten.

2.5 Auslastung Straßenbahnlinien

Die EVAG teilte auf Anfrage zu den Auslastungen der einzelnen Straßenbahnlinien Folgendes mit:

Die Entwicklung der Fahrgastzahlen in den letzten Jahren ist rasant steigend. In den Spitzenzeiten, insbesondere im Frühverkehr, ist bei bestimmten Kursen die Kapazitätsgrenze erreicht. Mit Lieferung der neu bestellten Stadtbahnwagen, mit deren Lieferung Ende 2020, also vor Beginn der Bundesgartenschau in Erfurt im Frühjahr 2021 gerechnet wird, wird es eine gewisse Entlastung geben.

Ca. 30% der Stadtbahn-Kurse sind mit Zählfahrzeugen besetzt. Diese laufen auf unterschiedlichen Kursen. Nach den statistischen Vorgaben des Verbundvertrages erfolgt mit dieser Erfassung der Ein- und Aussteiger eine entsprechende Hochrechnung der Linienbeförderungsfälle je Quartal und Linie. Eine reine Mittelwertbildung von den vorliegenden Erhebungsdaten ergibt kein verwertbares Bild der Besetzung, da die Kurse in der Nutzung sehr unterschiedlich sind. Auch ist die Ganglinie über das Jahr sehr schwankend.

Die Stadtbahn-Linien werden auch heute schon von P+R-Nutzern frequentiert. Die betreffenden Streckenabschnitte sind unterschiedlich zu bewerten. Auf bestimmten Abschnitten gibt es in den Spitzenzeiten noch freie Kapazitäten, da die Lastrichtung entgegen gesetzt liegt. Das betrifft in jedem Fall den Abschnitt Thüringenhalle – Hauptbahnhof. Die Streckenabschnitte Ringelberg – Anger und Zoopark – Anger (Magdeburger Allee) sind eher in der Kategorie „rot“ – Grenzwerte erreicht – einzuordnen.

Auf Grund der Lage der P+R-Plätze Europaplatz, Urbicher Kreuz und Messe an der Endhaltestelle der Linien finden die Nutzer dieser Plätze in der Regel Platz in der Bahn trotz entsprechendem höheren Fahrgastzulaufs auf Grund von Busankünften. Diese Stadtbahn-Linien werden jedoch mit zunehmender Fahrtstrecke in Richtung Zentrum ebenfalls zum Teil bis zu der Grenzbelastung genutzt. Jedoch gibt es auf den Hauptstrecken noch eine zweite Linie (Linie 6 auf der Nordhäuser Straße, Linie 4 im Südosten), die entsprechende weitere Kapazitäten bietet. Der Abschnitt Hauptfriedhof – Hauptbahnhof ist zu bestimmten Zeiten (ausgewählte Kurse) ebenfalls an den Kapazitätsgrenzen.

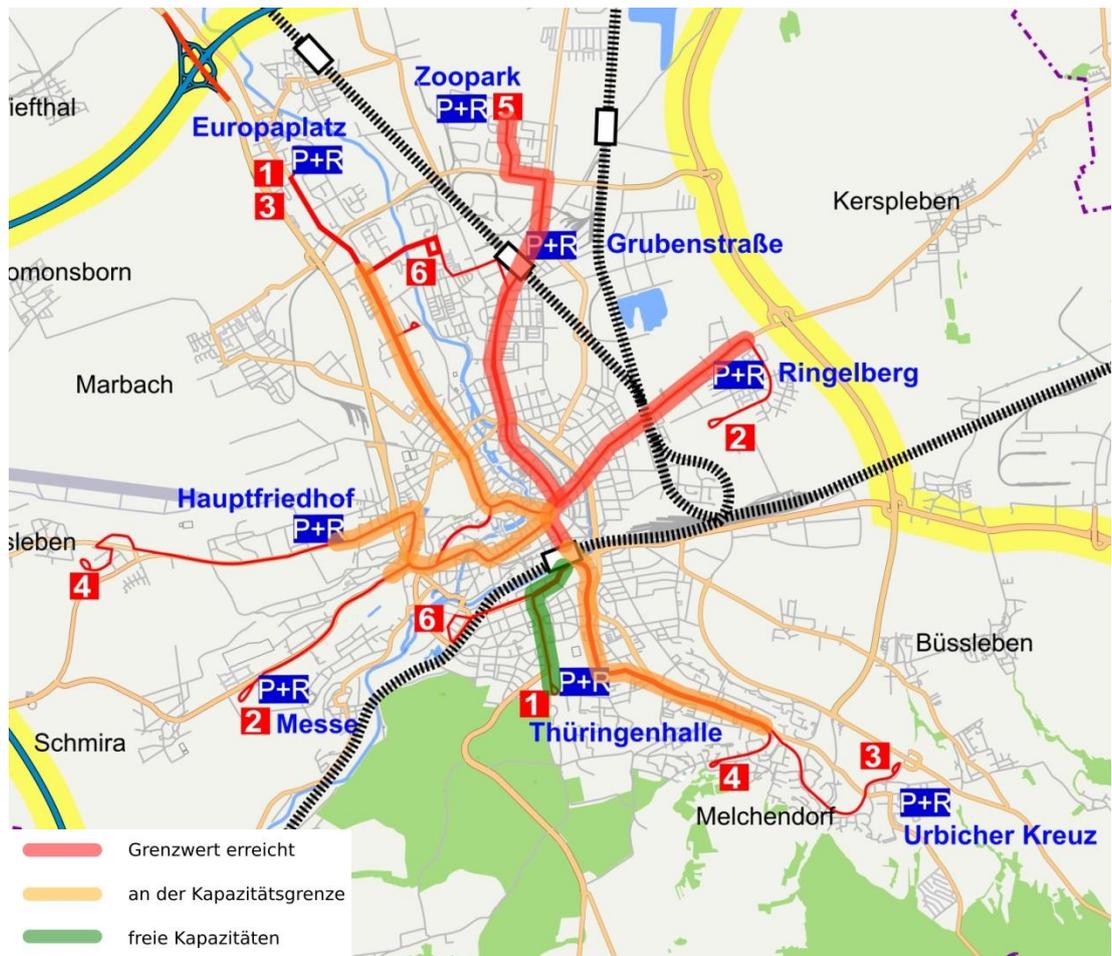


Bild 76: Auslastung der Straßenbahnstrecken in Richtung Zentrum in der morgendlichen Spitzenzeit

Verkehrsbeobachtungen im März 2018 bestätigten im Wesentlichen diese Angaben. Bei der Linie 2 aus Richtung Ringelberg handelte es sich überwiegend um einfache Züge, die voll besetzt waren, wogegen auf der Linie 5 Züge mit Doppeltraktion verkehrten.

2.6 Parkkosten in der Erfurter Innenstadt

Innerhalb der Innenstadt (siehe Bild 77) kostet das Parken im öffentlichen Straßenraum 2,00 €/h. Es gibt ein Shopping-Ticket für 5 €/4 h und ein Tagesticket für 10 €/24 h.

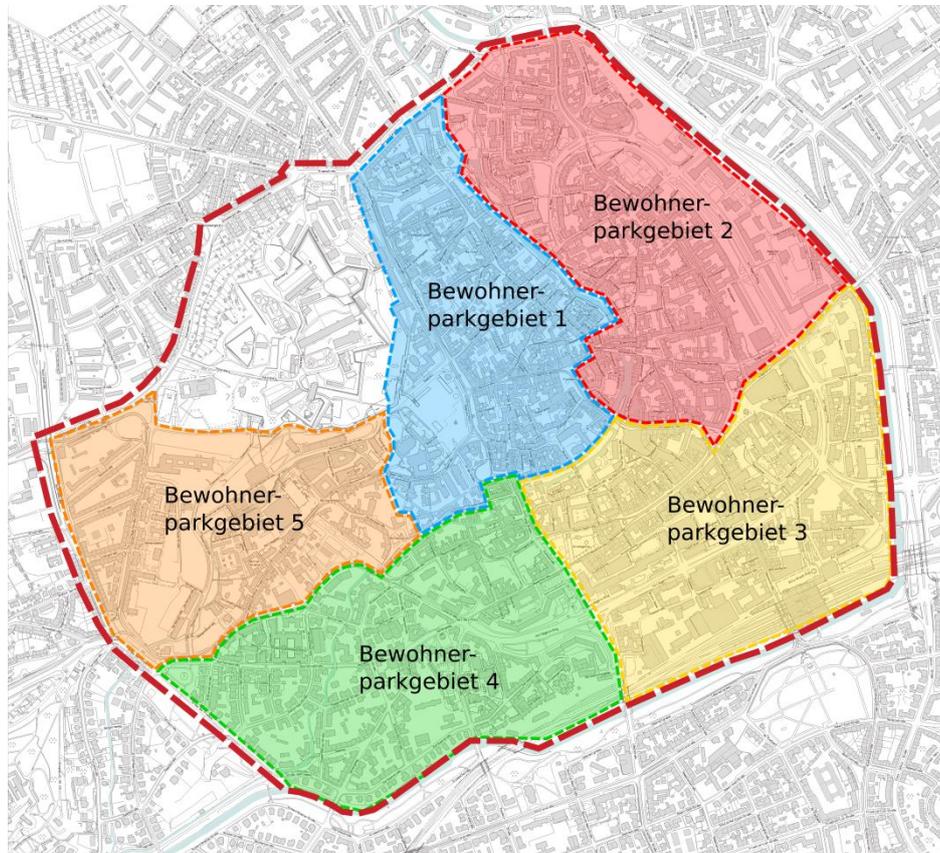


Bild 77: Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt

In den Parkhäusern der Innenstadt kostet eine Stunde zwischen 1 € und 2 €, Tageskarten zwischen 6 und 13 €, Die Monatsmiete eines Stellplatzes ist in einzelnen Parkhäusern ab 75 € möglich. Die Parkhäuser Thomaseck und Dom bieten auch Stellplätze montags bis freitags für 55 bzw. 59 €/Monat an.

In einem zweiten Bauabschnitt soll der benachbarte Parkplatz Ulan-Bator-Straße von heute 42 Stellplätzen auf zukünftig 114 erweitert werden.

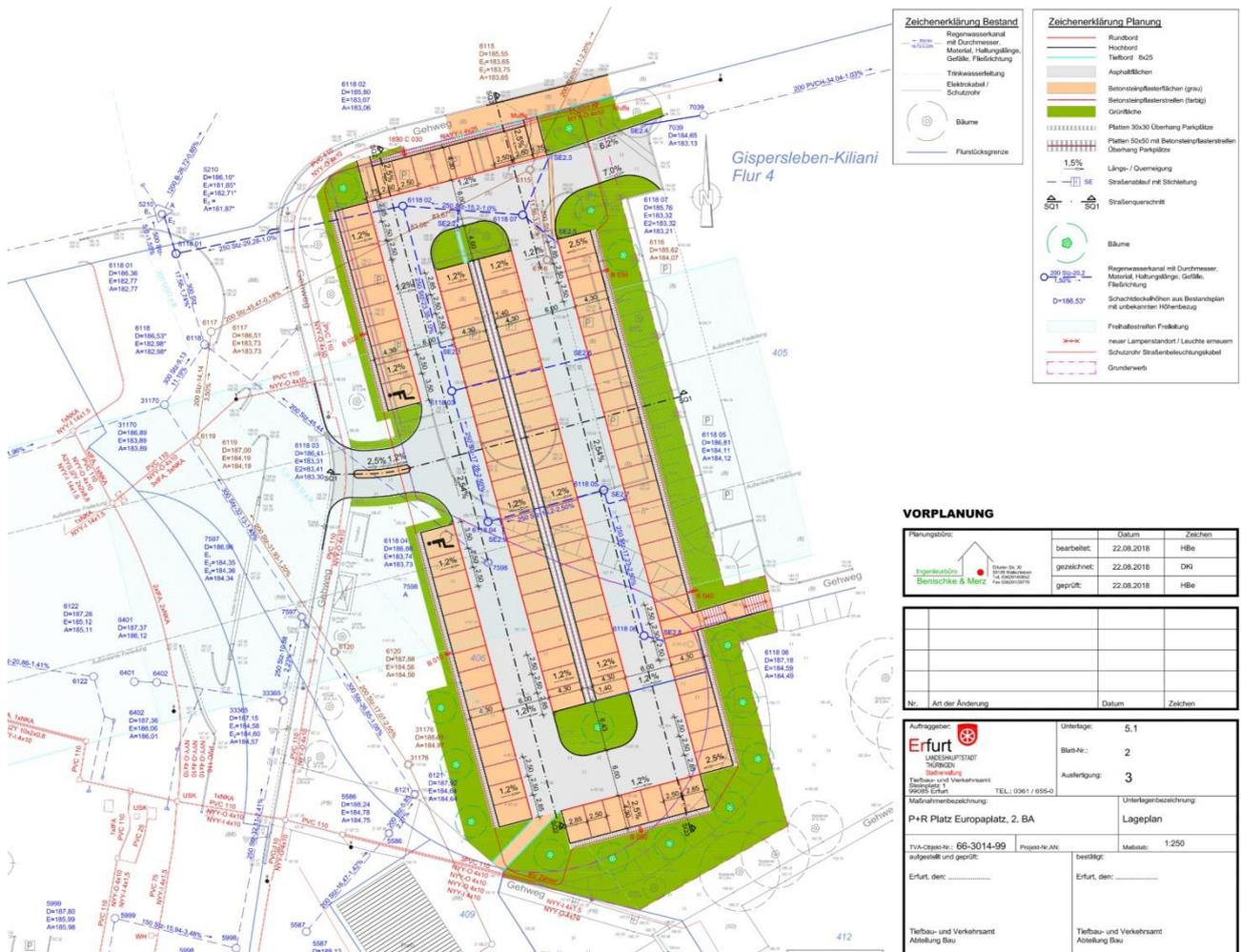


Bild 79: Vorplanung der Stadt Erfurt für die Erweiterung des P*R-Platzes Europaplatz 2. Bauabschnitt (Stand 22.08.2018)

Durch die Planungen ergeben sich damit insgesamt 142 zusätzliche P*R-Stellplätze am Standort Europaplatz. Dort stehen nach der Realisierung insgesamt 269 Stellplätze zur Verfügung.

2.7.2 P+R-Platz Messe

Am Standort Messe ist von der Stadt Erfurt eine erhebliche Erweiterung vorgesehen. Westlich des bestehenden P+R-Platzes ist die Errichtung eines weiteren P+R-Platzes mit 368 Stellplätzen, eines Parkplatzes für 51 Reisebusse und eines Parkplatzes für 51 Caravans geplant. Die Anlage wird von der Wartburgstraße aus erschlossen.



Bild 80: Vorplanung der Stadt Erfurt für die Anlage von Parkplätzen in der Nachbarschaft des bestehenden P+R-Platzes Messe (Arbeitsstand 12.02.2019)

Der Fußweg von der Mitte des neuen P+R-Platzes zur Straßenbahnhaltestelle beträgt etwa 250 m.

2.7.3 Überlegungen zu einem P+R-Platz Weimarische Straße

An der Weimarischen Straße gab es Überlegungen der Stadt Erfurt zwischen Sorbenweg und Jenaer Straße einen P+R-Platz anzulegen. Je nach Variante wären hier zwischen 84 und 135 Stellplätze möglich. Da die benötigten Grundstücke im Besitz der Deutschen Bahn aber nicht zur Verfügung stehen werden, werden die Überlegungen zurzeit nicht weiterverfolgt.



Bild 81: Überlegungen der Stadt Erfurt zu einem P+R-Platz an der Weimarischen Straße Variante 1



Bild 82: Überlegungen der Stadt Erfurt zu einem P+R-Platz an der Weimarischen Straße Variante 2

Der P+R-Platz würde von den Buslinien 51, 52, 60, 155 sowie den Regionalbuslinien 234 und 235 bedient. Zwischen 7 und 9 Uhr fahren nach heutigem Stand 12 Busse Richtung Innenstadt in einer unregelmäßigen Folge. Die Abstände zwischen zwei aufeinander folgenden Bussen liegen zwischen 2 und 30 min. Der Busbahnhof bzw. der Hauptbahnhof als Haltestelle für den Zielpunkt Innenstadt ist die nächstfolgende Haltestelle.

Zwischen 15 und 19 Uhr kommen 24 Busse am P+R-Platz an. Die Busfolgezeiten liegen zwischen 3 und 18 min.

Im Zusammenhang mit einer probeweisen besseren Anbindung des GVZ wurde die Buslinie 52 seit 19.08.2019 verdichtet. Auf Grund der geringen Nachfrage wird das Angebot zum Fahrplanwechsel wieder reduziert.

2.8 Angebote im Umland

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.“⁴ An diesen Bahnhöfen sollen rund 1.800 P+R Stellplätze eingerichtet werden, davon sind 450 bereits vorhanden.

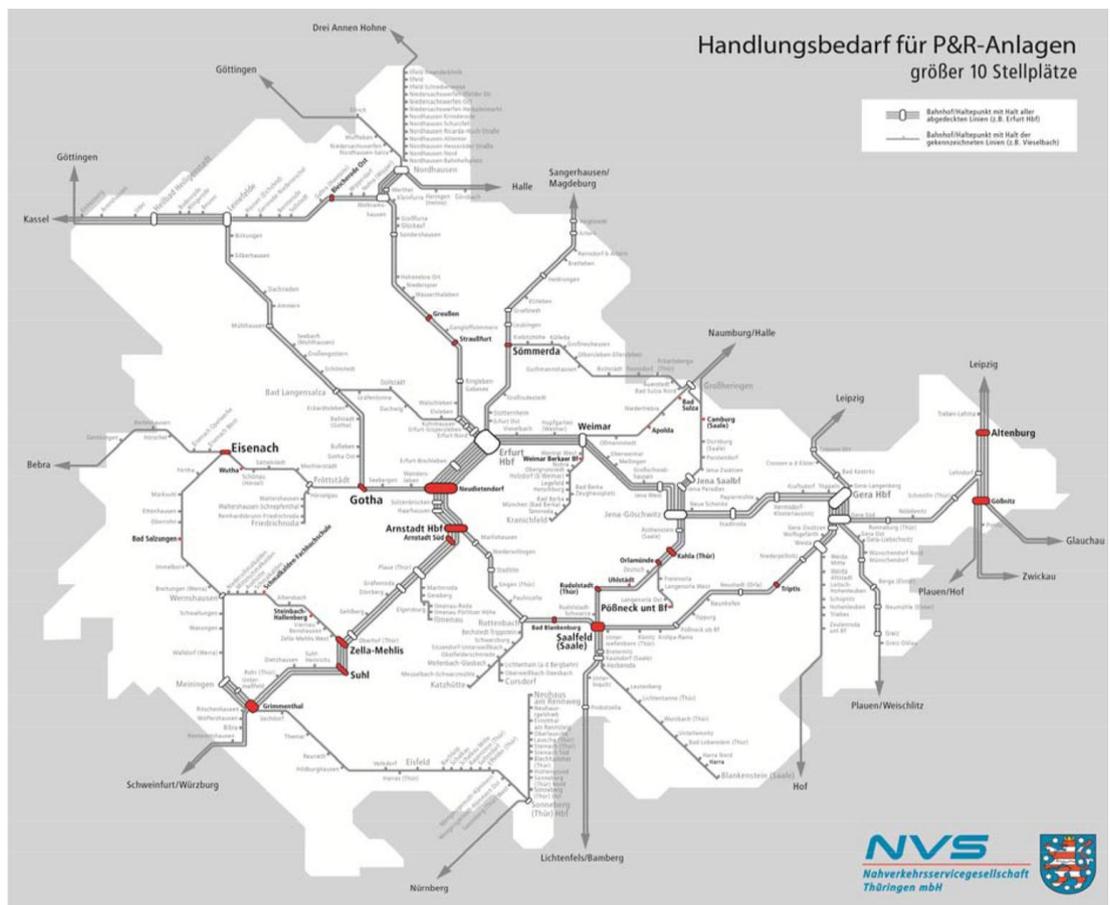


Bild 83: Bahnhöfe mit Handlungsbedarf an P+R-Anlagen, Quelle: NVS

Der Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen 2018-2022⁵ macht im Kapitel Handlungskonzept zu P+R folgende Aussagen:

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

⁵ Herausgeber: Freistaat Thüringen, Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL)
 Bearbeiter: vci VerkehrsConsult Ingenieurgesellschaft mbH, Dresden

„Mit der Aufstellung des aktuell ermittelten Bedarfs an P+R-Stellplätzen im nachfolgenden Abschnitt und dem Handlungsbedarf in der Anlage 9 werden Festlegungen zur Verknüpfung des SPNV mit dem MIV getroffen. Ein fortwährendes Ziel ist es, ausreichend P+R-Plätze an Umsteigepunkten zwischen MIV und SPNV einzurichten.

Um vor allem zu den Hauptverkehrszeiten den Kfz-Verkehr in den Zentren zu reduzieren, soll das Angebot vor allem auf den Berufs- und Ausbildungsverkehr (Pendler), aber auch auf den Veranstaltungsverkehr ausgerichtet werden. Einen Anreiz zum Umstieg in den ÖPNV bieten vor allem

- Angemessene Reisezeiten im ÖPNV
- Attraktive, ausreichende und gebührenfreie P+R-Stellplätze
- Ausreichend dimensionierte Vorfahrt- und Haltmöglichkeiten (Kiss+Ride) am ÖPNV-Zugang und
- Kurze und barrierefreie Wege zwischen Stellplatz und ÖPNV-Zugang

.....

Eine P+R-Anlage wird definiert durch eine Beschilderung des Parkplatzangebotes und markierte Stellplätze. Mehrere durch den Freistaat beauftragte P+R-Studien im Umfeld des ICE-Knotens Erfurt sowie eigene Bedarfsabschätzungen mit Hilfe des Verkehrsmodells Thüringen hatten im Ergebnis den Bedarf an P+R-Plätzen an Zugangsstellen abgeschätzt. In Folge dessen sollten folgende Zugangsstellen bis 2022 im dargestellten Umfang um P+R-Plätze erweitert werden.“

Station	Vorhandene P+R-Stellplätze	P+R Bedarfsabschätzung für 2022
Erfurt-Bischleben	0	6
Neudietendorf	81	104
Wandersleben	0	8
Seebergen	0	8
Gotha	0	158
Kühnhausen	0	5
Döllstadt	0	6
Ringleben-Gebesee	0	7
Straußfurt	0	14
Erfurt-Ost	0	1
Großrudstedt	0	3
Leubingen	0	5
Oberweimar	0	5
Mellingen	9	11
Großschwabhausen	0	13
Hopfgarten (Weimar)	0	7

<i>Station</i>	<i>Vorhandene P+R-Stellplätze</i>	<i>P+R Bedarfsabschätzung für 2022</i>
<i>Weimar</i>	<i>41</i>	<i>202</i>
<i>Sülzenbrücken</i>	<i>0</i>	<i>1</i>
<i>Haarhausen</i>	<i>3</i>	<i>6</i>
<i>Plaue</i>	<i>0</i>	<i>10</i>
<i>Marlishausen</i>	<i>0</i>	<i>11</i>
<i>Stadtilm</i>	<i>0</i>	<i>11</i>

2.9 Befragung

Um Anhaltspunkte für einen zukünftigen Bedarf zu bekommen und um bestehende Vorbehalte und Widerstände gegenüber P+R zu ermitteln, wurde eine Befragung von Kfz-Pendlern durchgeführt.

Hierzu wurden am 15., 16. und 17. Januar zwischen 6:30 und 9:00 Uhr Fragebögen an 8 Verteilstellen an den Einfallstraßen nach Erfurt an Kfz-Pendler verteilt. Dazu wurden die an den folgenden Knotenpunkten vor Rot wartenden Kfz-Fahrer/innen angesprochen, Fragebögen mit frankiertem Rückumschlag übergeben und zum Ausfüllen und Rücksenden aufgefordert.

Die Verteilstellen waren:

- Stotternheimer Straße (LSA Justus-Liebig-Straße)
- Leipziger Straße (LSA Marcel-Breuer-Ring)
- Weimarerische Straße (LSA Konrad-Adenauer-Straße)
- Am Herrenberg (LSA Singerstraße)
- Arnstädter Straße (LSA Werner-Seelenbinder-Straße)
- Gothaer Straße (LSA Wartburgstraße)
- Hersfelder Straße (LSA Orionstraße)
- Blumenstraße (LSA Albrechtstraße)

Aufgrund der guten Abstimmung der Signalanlagen (Grüne Welle) und der zum Teil kurzen Grünphasen konnten an der Stotternheimer Straße, Leipziger Straße, Am Herrenberg und an der Gothaer Straße weniger Fragebögen verteilt werden als an den anderen vier Zählstellen, was den geringeren Rücklauf (siehe Bild 84) erklärt.

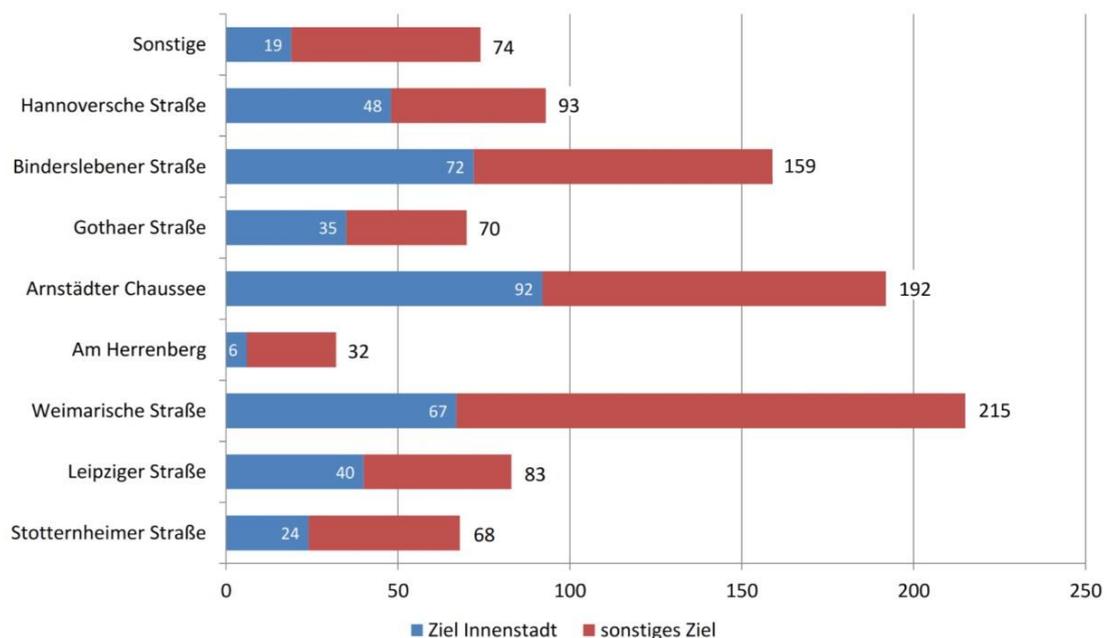


Bild 84: Rückläufe der einzelnen Einfallstraßen mit Ziel der Befragten

Pendlerbefragung

Park-and-Ride-Umfrage

Park-and-Ride-Umfrage 2018/2019

Liebe Autofahrerin, lieber Autofahrer,

wir bitten Sie recht herzlich, an der Pendlerbefragung 2018/2019 teilzunehmen.

Im Auftrag der Landeshauptstadt Erfurt führen wir als Planungsbüro "verkehrskonzept" diese Park-and-Ride-Umfrage durch.

Die Landeshauptstadt Erfurt möchte das Angebot an P+R-Plätzen verbessern und ausbauen. Dazu wurde die Erarbeitung eines P+R-Konzeptes beauftragt. Um ein optimales Angebot an P+R-Plätzen auszugestalten, ist uns Ihre Mitwirkung als Nutzer bzw. als Pendler sehr wichtig. Die hieraus gewonnenen Erkenntnisse sollen in das P+R-Konzept mit einfließen.

Daher bitten wir Sie sich einen Moment Zeit zu nehmen und den beiliegenden Fragebogen auszufüllen. Bitte senden Sie den ausgefüllten Fragebogen im beiliegenden verschlossenen Rückumschlag – ohne Absender – innerhalb einer Woche zurück. Die Postgebühren sind bereits bezahlt, Ihnen entstehen keine Postgebühren. Ihre Teilnahme an der Befragung ist freiwillig und anonym. Es werden keine personenbezogenen Daten abgefragt.

Bei Fragen rund um den Fragebogen wenden Sie sich bitte an uns. Bei Fragen allgemein zum P+R-Konzept wenden Sie sich bitte an das Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung unter der Rufnummer 0361 655-3993.

Wir bedanken uns im Voraus für Ihre Teilnahme an der Pendlerbefragung 2018/2019 und für Ihre damit verbundenen Bemühungen. Wir wünschen Ihnen zudem eine gesundes neues Jahr.

Planungsbüro
verkehrskonzept aachen
Walter Braun

Bild 85: Anschreiben Fragebogen

**Datenschutzerklärung für die Park-and-Ride Umfrage
durch das Planungsbüro verkehrskonzept****1. Name und Kontaktdaten des Verantwortlichen (Art. 13 Abs. 1 lit. a DS-GVO)**

Durchführung der Befragung:
verkehrskonzept, kasinostraße 63, 52066 Aachen, info@verkehrskonzept.de
Aufbewahrung der Fragebögen:
Personal- und Organisationsamt, Abt. Statistik und Wahlen, Fischmarkt 1, 99084 Erfurt

2. Kontaktdaten des Datenschutzbeauftragten (Art. 13 Abs. 1 lit. b DS-GVO)

Datenschutzbeauftragter
Bereich Oberbürgermeister, Fischmarkt 1, 99084 Erfurt
datenschutzbeauftragter@erfurt.de

3. Informationspflicht nach Art. 13 DSGVO

1. Zweck der Datenverarbeitung
Im Rahmen einer freiwilligen Befragung wird für die Erarbeitung des P+R-Konzeptes zur Gewinnung eines aktuellen und wirklichkeitsgetreuen Bildes über das Mobilitätsverhalten der Pendler diese Befragung durchgeführt. Die vom Befragten gemachten Antworten dienen der Analyse des Bedarfs an Park-and-Ride-Kapazitäten sowie deren Qualitäten. Sie werden ausschließlich für die Erstellung des Park-and-Ride-Konzeptes Erfurt verwendet. Mit dem Fragebogen werden keine personengebunden Daten erhoben.
2. Empfänger oder Kategorien von Empfängern
Die Fragebögen werden ausschließlich von dem Planungsbüro verkehrskonzept ausgewertet. In der abgeschotteten Abteilung Statistik und Wahlen der Stadt Erfurt gehen die Fragebögen ein, werden an das Büro zur Auswertung weitergegeben und nach der Auswertung in der Abteilung Statistik aufbewahrt. Eine Erhebung und somit Weitergabe personenbezogener Daten findet nicht statt. Generell werden die Angaben nur in zusammengefasster Form im P+R-Konzept ausgewiesen.
3. Verteilung und Auswertung der Fragebögen
Die Befragungsteilnehmer werden an ausgewählten Einfallstraßen der Stadt Erfurt angesprochen und der Fragebogen übergeben. Der Fragebogen ist anonym und enthält keine Merkmale wie Namen oder Anschrift, ein Rückschluss auf Ihre Person ist ausgeschlossen (anonyme Befragung). Die Fragebögen werden in dem beigefügten Umschlag verschlossen an die Abt. Statistik und Wahlen zurückgesandt, ausschließlich bei dem Planungsbüro verkehrskonzept erfolgt die elektronische Erfassung und Verarbeitung der Fragebögen.
4. Löschung und Speicherung von Daten
Im Zuge der P+R-Umfrage werden personenbezogene Daten weder abgefragt, noch gespeichert. Nach Abschluss des P+R-Konzeptes werden die erhobenen Informationen gelöscht.
5. Teilnahme an der Umfrage
Die Teilnahme an der Befragung und die Beantwortung der darin aufgeführten Fragestellungen beruht auf Freiwilligkeit. Es besteht keine Pflicht zur Teilnahme an der Befragung.

Bild 86: Datenschutzerklärung Fragebogen

Sie sind mit dem Auto in die Stadt gefahren

1. über
 - die Stotternheimer Straße
 - die Leipziger Straße
 - die Weimarerische Straße
 - Am Herrenberg
 - die Arnstädter Chaussee
 - die Eisenacher Straße
 - die Binderslebener Straße
 - die Hannoversche Straße
 - die

2. Wo kamen Sie her? Ort/Ortsteil:

3. Wo lag Ihr Ziel in Erfurt? Straße:

4. Was war der Grund Ihrer Fahrt?
 - Arbeit
 - Ausbildung
 - Einkaufen
 - Besuch (Bekannte, Verwandte etc.)
 - Freizeit (Sport, Kino etc.)
 - Sonstiges:

5. Wie lang war Ihre Reisezeit vom Wohnort zum Ziel?
 - <15 min
 - 15 – 30 min
 - 30 – 45 min
 - 45 – 60 min
 - > 1 h

6. Wie häufig fahren Sie diese Strecke?
 - täglich
 - mehrmals in der Woche
 - mehrmals im Monat
 - seltener

7. Wo haben Sie geparkt?
 - Straße:
 - Parkhaus:
 - Privater Stellplatz/Firmenstellplatz
 - Sonstiges:

8. Haben Sie dort einen Dauerstellplatz?
 - ja
 - nein

9. Wieviel Geld geben Sie für Parken aus?
 - € pro Stunde
 - € pro Tag
 - € pro Monat
 -

Bild 87: Fragebogen Seite 1

10. Sind Sie allein im Auto gewesen ja
 nein, ich hatte Mitfahrer
11. Wäre es für Sie grundsätzlich denkbar, auf dieser Strecke die öffentlichen Verkehrsmittel (Bus, Straßenbahn, Zug) zu benutzen?
 ja
 nein, weil
12. Kennen Sie P+R-Plätze in Erfurt? ja und zwar
 nein
13. Haben Sie P+R in Erfurt bereits genutzt? mehrmals pro Woche
 mehrmals im Monat
 seltener
 noch nie
14. Ich würde P+R nutzen, wenn (Mehrfachnennungen möglich)
- ich mehr Informationen darüber hätte
 - es einen P+R-Platz auf meiner Strecke gäbe
 - ausreichend P+R-Stellplätze zur Verfügung stehen würden, betrifft Standort:
 - die P+R-Plätze gut beleuchtet und gut einsehbar wären
 - die P+R-Plätze zusätzlich ausgestattet wären mit
 - die Fahrt mit dem ÖPNV vom P+R-Platz kostengünstiger wäre als Parken am Ziel
 - die Reisezeit mit der Straßenbahn/dem Bus nicht wesentlich länger wäre als mit dem Pkw (max. 5-10 Min länger)
 - die Straßenbahn/der Bus häufiger fahren würde. Mindestens alle min
 - ich mein Ziel ohne weitere Umstiege erreichen würde
 - die Straßenbahn/der Bus nicht überfüllt wären
 - mir an meinem Ziel kein Stellplatz zur Verfügung stünde bzw. ich an meinem Ziel nicht so schnell einen Parkplatz finden würde
 - ich an meinem Ziel für Parken im Straßenraum bezahlen müsste
 - die Entfernung zwischen einem kostenfreien Stellplatz und meinem Ziel eine Entfernung vonm überschreiten würde
 - ich das Jobticket nutzen könnte
 -
 - Ich würde P+R nie nutzen

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

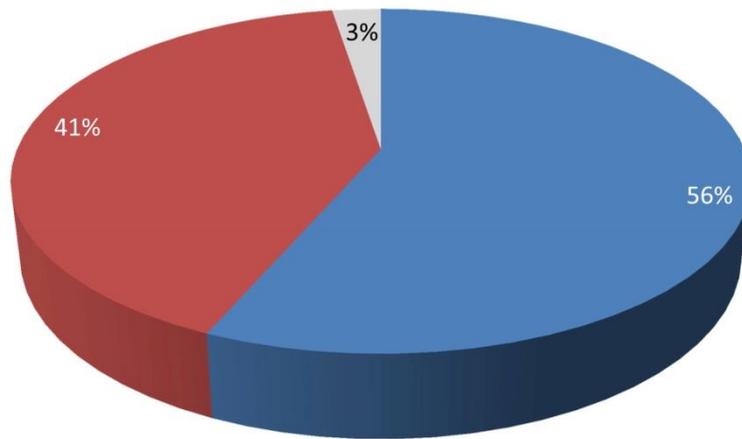
Bild 88: Fragebogen Seite 2

Insgesamt wurden an den drei Tagen etwa 3.300 Fragebögen verteilt, von denen 986 ausgefüllt an die Stadt Erfurt gesandt wurden. Die Rücklaufquote lag damit bei 30%.

Insgesamt gaben 41% der Antwortenden (403 Personen) an, ihr Ziel in der Innenstadt⁶ zu haben.

Da vor allem die Pendler mit Ziel in der Innenstadt die Zielgruppe für P+R sind, werden im Weiteren die Ergebnisse für die Gesamtheit der Antworten und die von denen mit Ziel Innenstadt nebeneinander dargestellt.

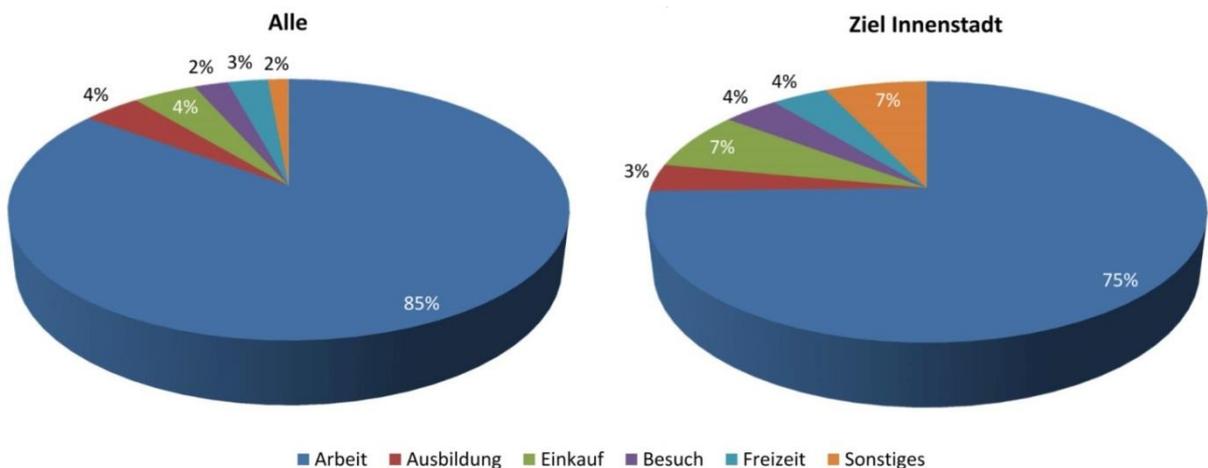
⁶ Der Innenstadt wurden alle Zielangaben in Straßen innerhalb der in Bild 76 auf Seite 36 dargestellten Abgrenzung zugeordnet.



■ sonstiges Stadtgebiet ■ Innenstadt ■ keine Angaben

Bild 89: Ziel der Befragten

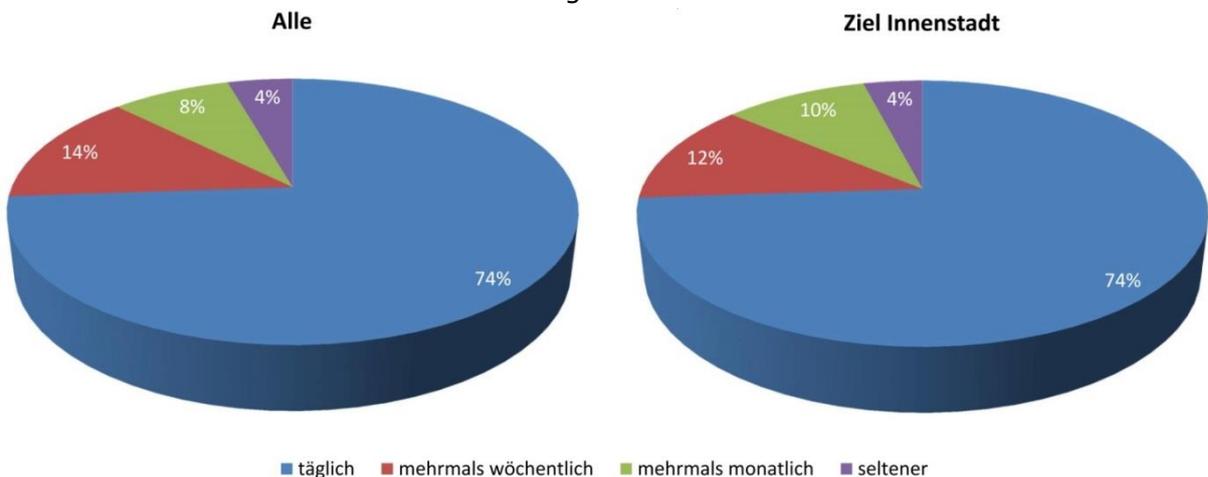
Mit Abstand der häufigste Reisezweck ist die Fahrt zur Arbeit. Mit Ziel Innenstadt nehmen Einkauf und Sonstiges (vor allem Arzt- und Behördenbesuche) eine etwas größere Rolle ein. Aber dreiviertel bleiben Fahrten zur Arbeit.



■ Arbeit ■ Ausbildung ■ Einkauf ■ Besuch ■ Freizeit ■ Sonstiges

Bild 90: Reisezwecke

Dreiviertel machen diese Fahrt täglich.



■ täglich ■ mehrmals wöchentlich ■ mehrmals monatlich ■ seltener

Bild 91: Häufigkeit

Etwa die Hälfte der Pendler ist insgesamt weniger als eine halbe Stunde unterwegs, ein Sechstel benötigt mehr als eine dreiviertel Stunde.

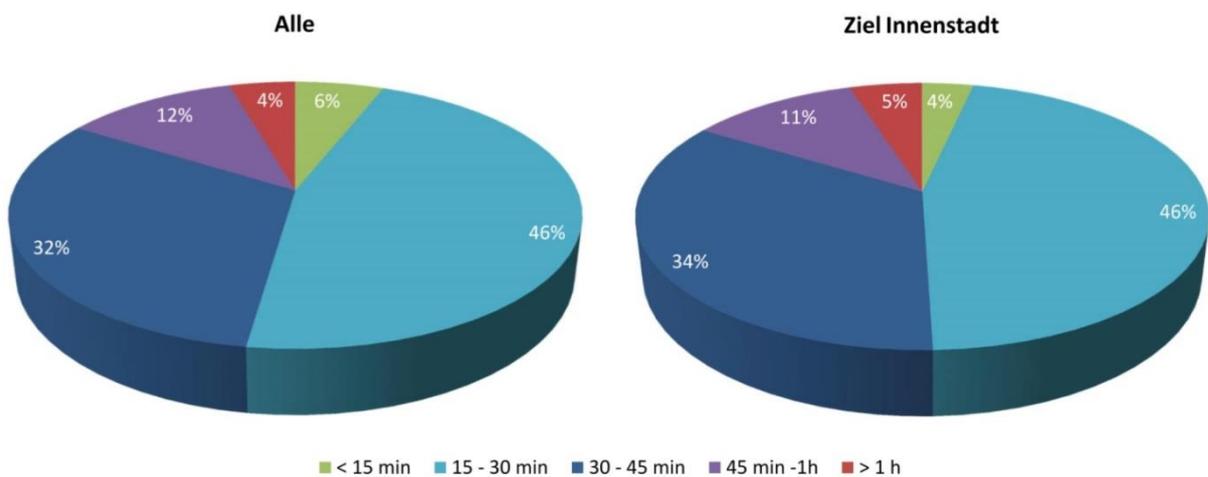


Bild 92: Reisezeit

44% aller Antwortenden parkten auf einem privaten Stellplatz, bei denen mit Ziel Innenstadt waren es 35%. Ein Drittel aller bzw. ein Viertel der Innenstadtpendler parkten im Straßenraum. Ein Großteil der im Straßenraum parkenden Innenstadtpendler stellte sein Auto in den nicht bewirtschafteten Straßen im Umfeld der Innenstadt ab (z.B. Schillerstraße, Nonnenrain, Spielberger Tor etc.). 30% der Innenstadtpendler parkten in einem Parkhaus.

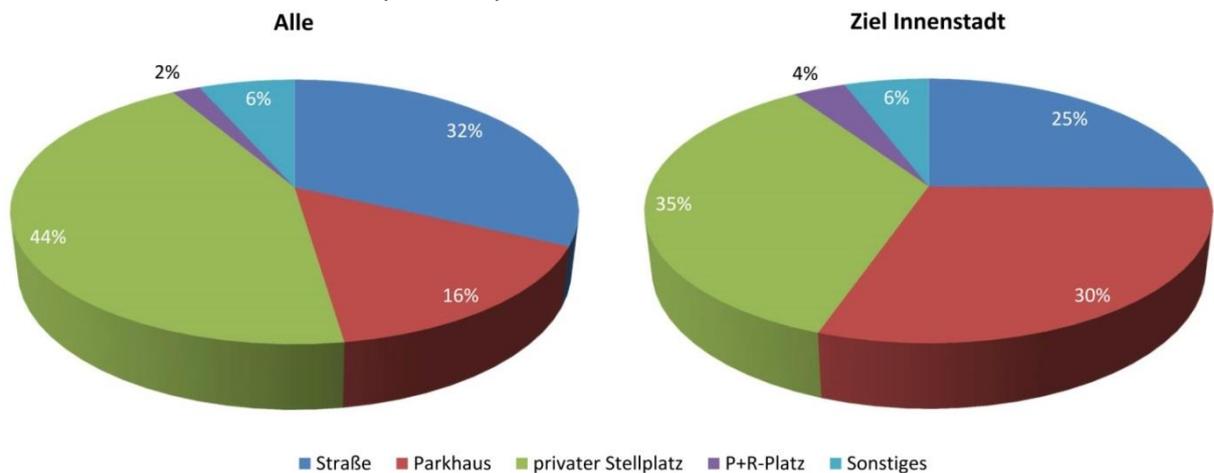


Bild 93: Parkorte

Nahezu die Hälfte aller Antwortenden hat einen Dauerstellplatz an ihrem Ziel, auch in der Innenstadt (siehe Bild 94). Eine ähnliche Befragung in Aachen 2009 zeigte ein vergleichbares Ergebnis.

Für diesen Dauerstellplatz werden sehr unterschiedliche Summen im Monat ausgegeben (siehe Bild 95). Ein Teil dieser Dauerstellplätze wird vom Arbeitgeber gestellt bzw. bezahlt. Der Durchschnitt liegt bei 51,80 €/Monat.

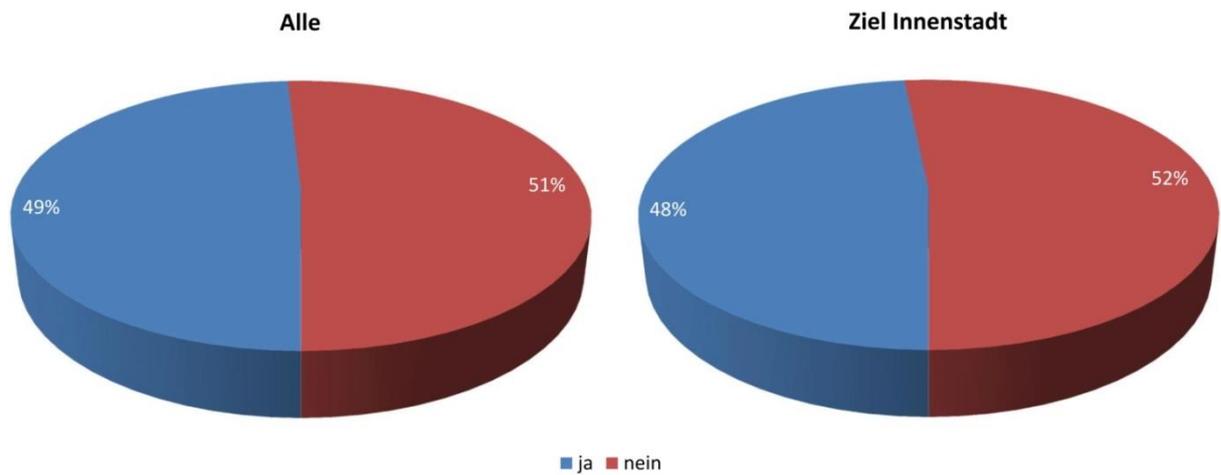


Bild 94: Dauerstellplatz vorhanden

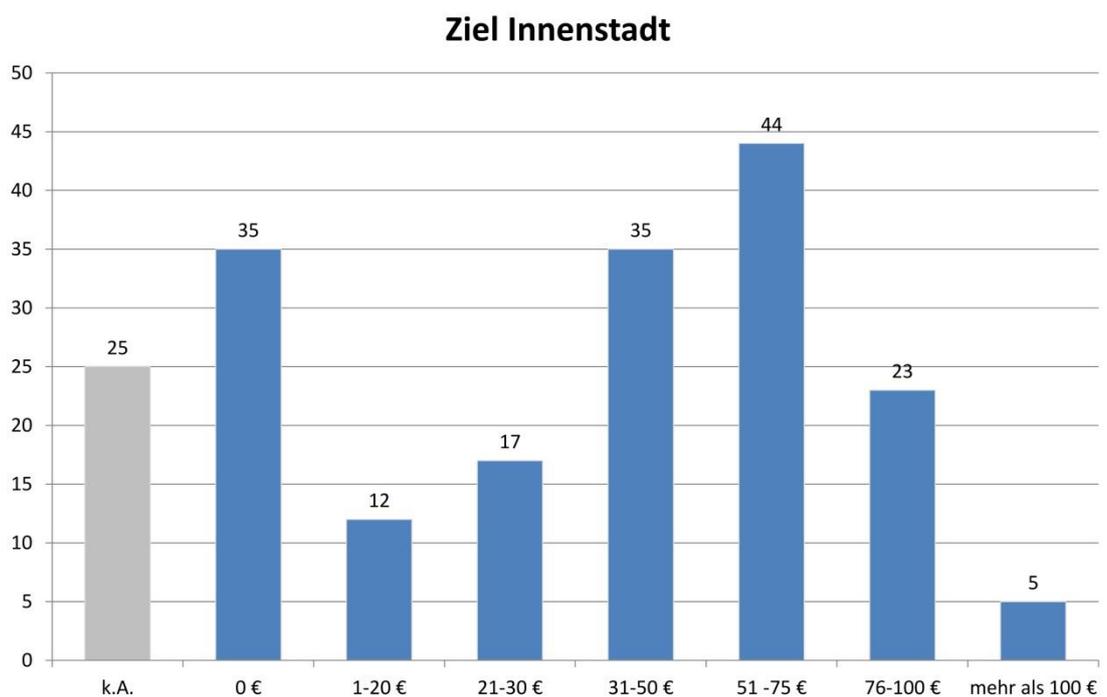


Bild 95: Kosten für einen Dauerstellplatz (Innenstadtpendler)

Der weitaus größte Teil der Pendler fuhr alleine im Auto (siehe Bild 96). Ausbildungspendler hatten allerdings zu mehr als der Hälfte mindestens einen Mitfahrer. Der durchschnittliche Besetzungsgrad lag bei 1,23 Personen/Pkw (Innenstadtpendler 1,29).

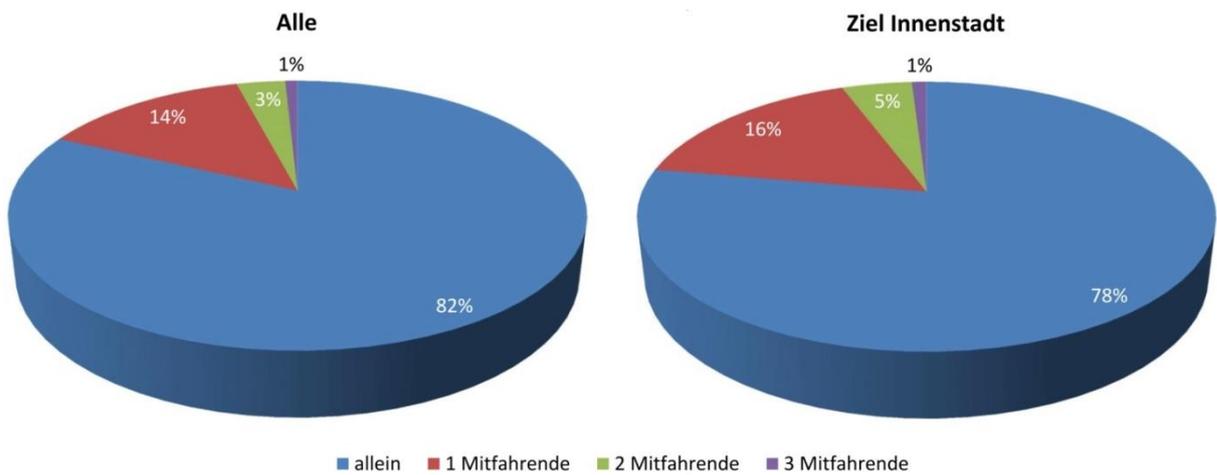


Bild 96: Personen im Auto

Für zwei Drittel ist es grundsätzlich nicht denkbar, ihre Reise auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln durchzuführen. Bei den Innenstandpendlern ist dieser Anteil etwas niedriger.

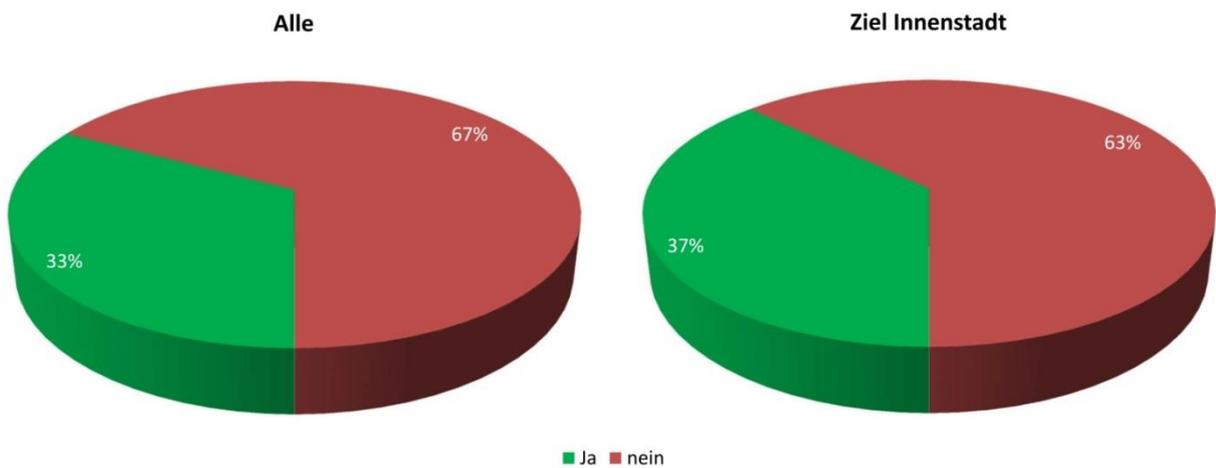


Bild 97: Alternative ÖV

Als Gründe werden neben fehlender/unzureichender ÖPNV-Anbindung des Wohnorts vor allem genannt:

- gegenüber dem Auto deutlich erhöhte Reisezeit
- höhere Kosten
- mangelnde Flexibilität
- Pkw wird über den Tag dienstlich gebraucht
- Kind muss vor der Arbeit zur Schule/Kindergarten gebracht werden

Rund 80% gaben an, P+R-Plätze in Erfurt zu kennen.

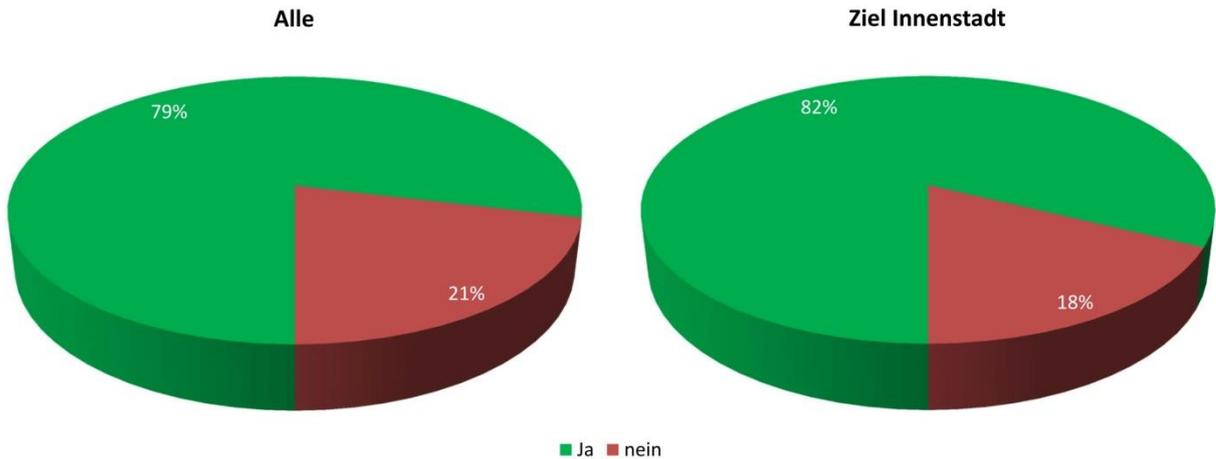


Bild 98: Kenntnis von P+R

Die bekanntesten P+R-Plätze sind die Plätze Messe und Thüringenhalle. Die kaum genutzten Plätze Zoopark und Grubenstraße sind auch die unbekanntesten. Von den meisten wurden hauptsächlich die Plätze genannt, die auf ihrem Weg nach Erfurt liegen.

Neben den bestehenden Plätzen wurden weitere vermeintliche P+R-Plätze genannt:

- 56 mal, damit etwas häufiger als Urbicher Kreuz, wurde EGA genannt
- 8 mal Gispersleben
- 4 mal Haarberg, Bindersleben und Thüringenpark

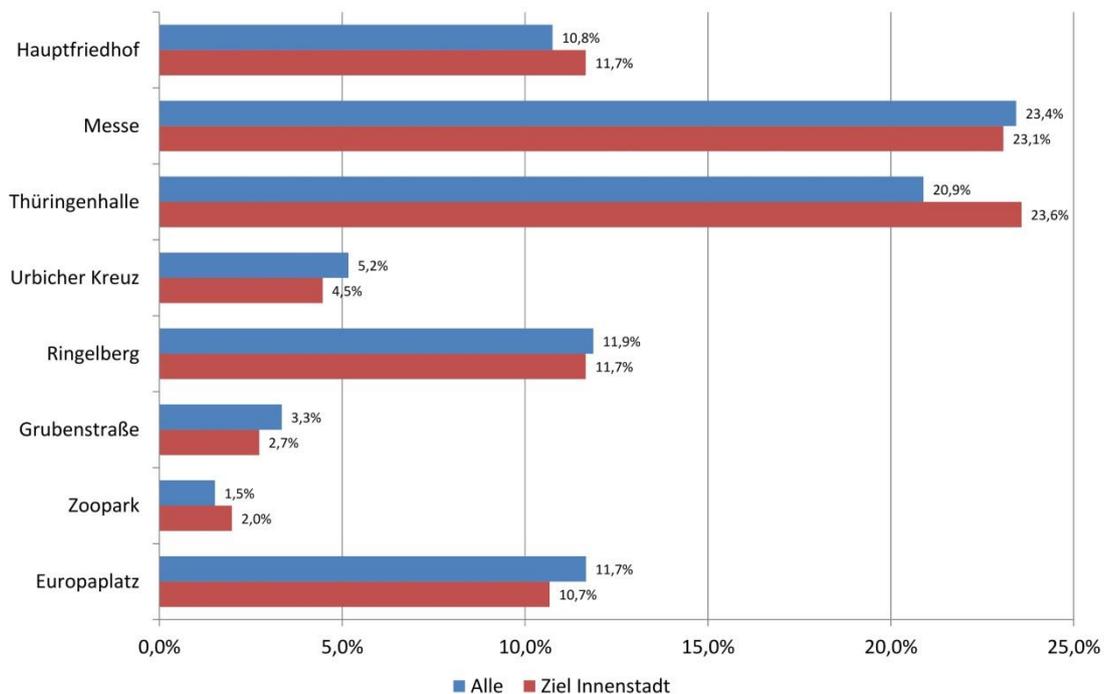


Bild 99: Bekannte P+R Plätze

Fast die Hälfte der Antwortenden gab an, P+R in Erfurt schon einmal genutzt zu haben. Von den Pendlern in die Innenstadt nutzen 6% P+R mehrmals in der Woche.

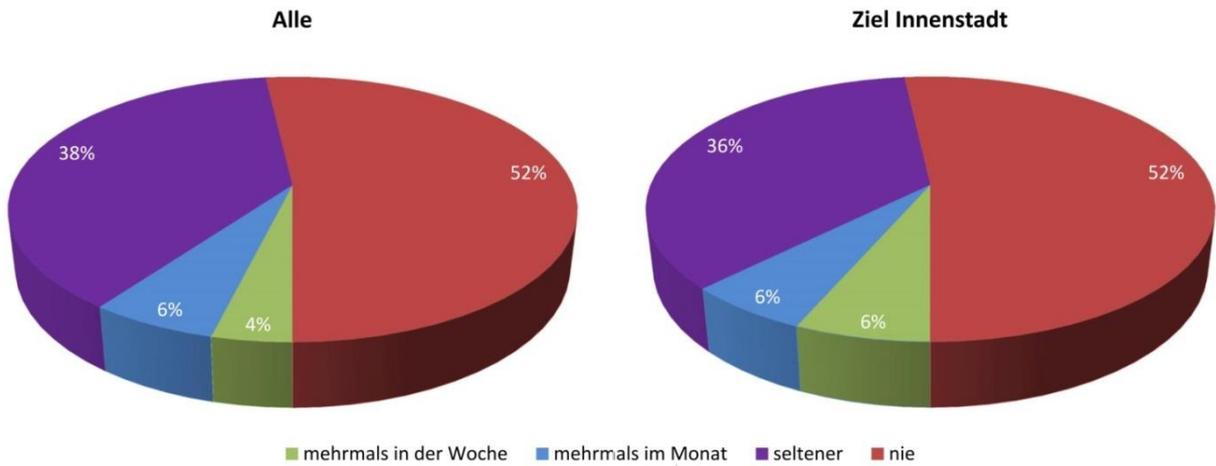


Bild 100: Nutzung von P+R

Rund 14% der Antwortenden gab an, dass sie P+R nie nutzen würden. Am Häufigsten angekreuzt wurde bei der Frage „ich würde P+R nutzen, wenn“ die Antworten „die Fahrt mit dem ÖPNV vom P+R-Platz kostengünstiger wäre als Parken am Ziel“ (41% aller, bzw. 50% der Innenstadtpendler) und „die Reisezeit mit der Straßenbahn nicht wesentlich länger wäre als mit dem Pkw (maximal 5-10 min)“ (46% bei beiden Gruppen). Für ein Drittel (beide Gruppen) sind *keine Umstiege* ein wesentlicher Grund. Diese drei Antworten wurden auch häufig kombiniert genannt. An vierter Stelle folgt die Antwort „mir an meinem Ziel kein Stellplatz zur Verfügung stehen würde bzw. ich an meinem Ziel nicht so schnell einen Parkplatz finden würde“ (31% bei allen, 32% bei den Innenstadtpendlern).

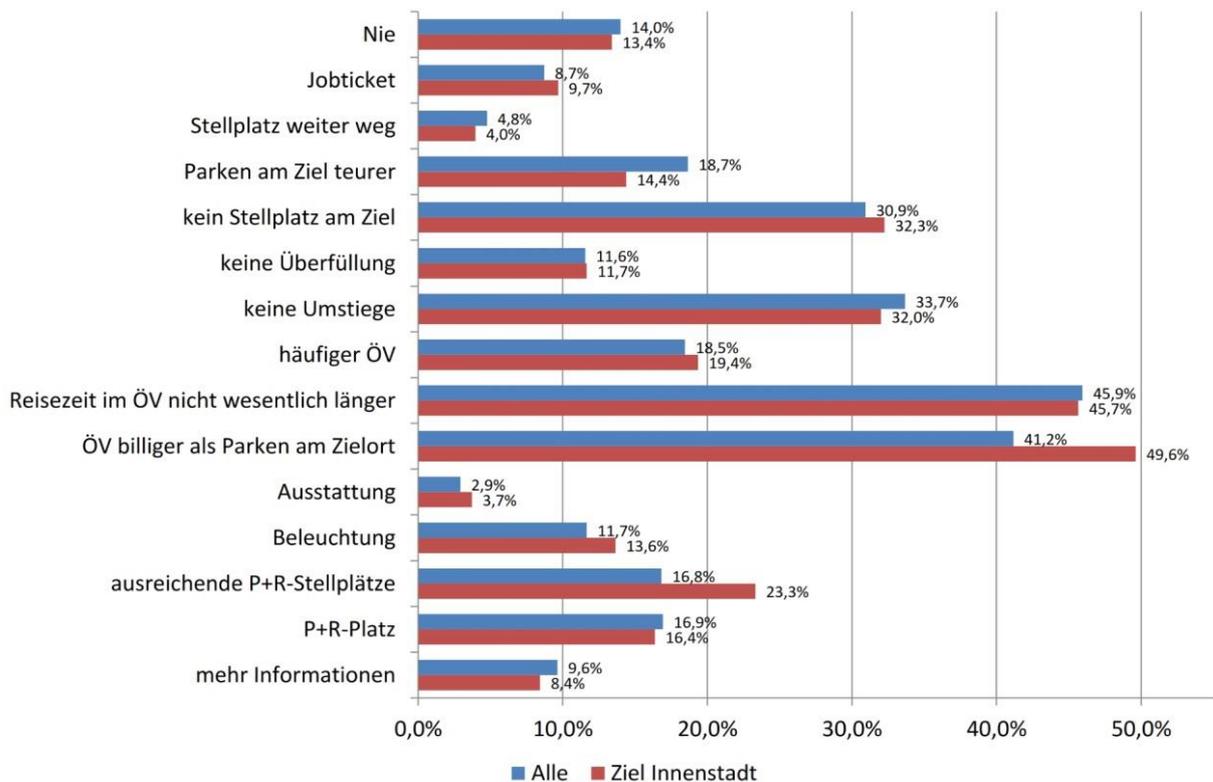


Bild 101: Frage: „Ich würde P+R nutzen wenn...“

Ausreichende Stellplätze auf den P+R-Plätzen sind für 17% aller und 23% der Innenstadtpendler wesentlich. In diesem Zusammenhang wurden nicht ausreichende Stellplätze für folgende P+R-Plätze genannt:

- P+R Messe 39 Nennungen
- P+R Thüringenhalle 17 Nennungen
- P+R Ringelberg 15 Nennungen
- P+R Hauptfriedhof 15 Nennungen
- P+R Europaplatz 8 Nennungen
- Bindersleben 6 Nennungen

Zweimal wurden auch P+R-Plätze an Bahnhöfen im Umland genannt: Neudietendorf und Jena-West.

Jeder sechste gab an, dass ein P+R-Platz auf seiner Strecke fehlt. 40% davon betrafen die Weimarische Straße.

Mehr Informationen wurden nur zu etwa 10% als Grund genannt. Dabei zeigen teilweise die Antworten, dass hier ein größeres Defizit vorliegt. So wird in vielen Fällen ein 10 min-Takt oder sogar noch weniger gewünscht, obwohl an allen P+R-Plätzen ein solcher vorliegt. Auch sind die Reisezeiten in der Straßenbahn häufig besser (siehe Tabelle 2, Seite 33) als vermutet.

Die **Ausstattung** der P+R-Plätze spielt bei den Antworten nur eine untergeordnete Rolle, sie wurde am wenigsten der vorgegebenen Antworten angekreuzt. Gewünscht wurden:

- Toiletten 13 Nennungen
- Videoüberwachung 7 Nennungen
- Wachdienst 3 Nennungen
- Überdachte Stellplätze 3 Nennungen
- E-Ladesäulen 3 Nennungen
- Aufenthaltsraum, Fahrradboxen und E-Bike-Verleih je eine Nennung

Insbesondere beim P+R-Platz Grubenstraße wurde die fehlende soziale Sicherheit bemängelt, bei den P+R-Plätzen Ringelberg und Thüringenhalle der fehlende Winterdienst, bei letzterem auch die Schlaglöcher in den Fahrgassen.

Unter **Sonstiges** wird häufiger der Kostenfaktor angesprochen, der ÖPNV wird vielfach als zu teuer empfunden:

- Kostenloser ÖPNV wird 14 mal gewünscht, eine Person schlägt dabei vor „Als Anreiz P+R ohne Kosten anbieten, dafür Parkgebühren anpassen!“
- Ein Sondertarif für Pendler, bzw. ein P+R-Tarif, etwa nur montags bis freitags und nur auf der jeweiligen Linie gültig, dafür deutlich günstiger als die vorhandenen Monatskarten, wird 10 mal gefordert.
- Ein 2-Personen-Ticket, damit P+R auch für Fahrgemeinschaften finanziell interessant wird, wird von einer Person angeregt.

Für einige ist P+R (in Erfurt) nicht der richtige Ansatz:

„P+R am Bahnhof in Weimar“

(P+R..)“macht keinen Sinn, wenn am Heimatbahnhof, wenn mit Auto, dann bereits 82 km gefahren, dann geht auch noch das Stück in die Stadt“

„P+R bewirkt weiter wachsenden Autoverkehr! Keine Lösung. ÖPNV zeitlich und räumlich (Ort-Stadtzentrum-Orte) durchgängig ausbauen!“

„P+R sollte nicht das Verkehrskonzept der Zukunft sein, mehr ÖPNV für Einwohner der Stadt, Carsharing, E-Mobilität, weniger KFZ innerhalb einer Familie“

„Ich finde mit einem kostengünstigen ÖPNV gerade für Pendler erreicht man mehr“

„Da wir im 21. Jahrhundert leben: kostenloser Nahverkehr für alle! Dann kommen auch die Autos weg! Aber auch da verpennt Deutschland alle Entwicklungen! Längere Fahrtzeit würde man in Kauf nehmen, wenn wirklich gute Busverbindungen vorhanden wären!“

Ein Teil der Teilnehmer an der Befragung nutzt die Gelegenheit, um seine Ansicht zur Verkehrspolitik der Stadt Erfurt und zur Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt auch teils sehr drastisch zu äußern.

2.10 Zusammenfassung und Bewertung

Das System der P+R-Plätze an den Endhaltestellen der Straßenbahnlinien an den Einfallstraßen entspricht weitgehend dem Idealbild. Eine Ausnahme stellt der P+R-Platz Zoopark dar. Er liegt an einem 900 m langen Stich.

Von der Auslastung her, lassen sich die bestehenden P+R-Plätze in unterschiedliche Kategorien einteilen:

- Sehr gut angenommene Plätze: Messe, Ringelberg und Europaplatz. Die Nachfrage ist zum Teil höher als das Angebot. Die Stadt Erfurt trägt bei den Plätzen Europaplatz und Messe dieser Tatsache Rechnung und hat Erweiterungsvorhaben. Am Standort Ringelberg weichen P+R –Nutzer teilweise auf den benachbarten Parkplatz des Supermarkts und in die umgebenden Straßen aus.
- Schlecht bis gar nicht angenommene Plätze: Zoopark und Grubenstraße. Der P+R-Platz Zoopark liegt weit abseits der Einfallstraßen. Der Umweg wird nicht akzeptiert (siehe Befragung Stellenwert der Reisezeit), der Platz ist auch sonst nicht attraktiv. Der P+R-Platz Grubenstraße wird von potentiellen Nutzern in Bezug auf die soziale Sicherheit kritisch bewertet. Er liegt zudem bereits innerhalb der Stadt. Beide Plätze liegen an der gleichen Einfallstraße und der gleichen Straßenbahnlinie.
- Der P+R-Platz Urbicher Kreuz hat noch deutliche Reserven. Er verfügt über eine moderne Haltestellenanlage, der Parkplatz ist allerdings renovierungsbedürftig. Die Stellplatzabmessungen entsprechen nicht den Regelwerken.
- Die Plätze Hauptfriedhof und Thüringenhalle sind voll ausgelastet, für P+R-Kunden sind sie zum Teil nicht nutzbar, weil sie größtenteils von Fremdparkern, Besuchern der Berufsschule (Hauptfriedhof) und Beschäftigten der anliegenden Nutzungen (Thüringenhalle) genutzt werden. Gleichwohl besteht hier ein P+R-Bedarf.

Betrachtet man die einzelnen Einfallrichtungen, so zeigen sich unterschiedliche Bilder. Aus Richtung Westen sind beide Plätze (Messe und Hauptfriedhof) voll belegt. Schon die heutige Nachfrage kann nicht befriedigt werden. Die städtische Planung der Erweiterung des P+R-Platz Messe trägt dieser Tatsache Rechnung.

Der Norden ist unterschiedlich zu bewerten. Der Nordwesten (Europaplatz) ist vollständig ausgelastet, während die beiden Plätze im Nordosten (Zoopark und Grubenstraße) so gut wie gar nicht angenommen werden. Die geplante Erweiterung des P+R-Platzes Europaplatz wird die dortigen Engpässe beseitigen. Im Nordosten erscheint eine Konzentration auf eine Anlage sinnvoll. Zoopark und Grubenstraße liegen an der gleichen Straßenbahnlinie. Während zum Erreichen des P+R-Platz Zoopark von der Route Richtung Innenstadt erheblich abgewichen werden muss, liegt der Platz an der Grubenstraße unmittelbar an der Route. Insofern scheint er, obwohl schon recht Innenstadt nah, die Anlage mit der potentiell höheren Akzeptanz zu sein.

Aus Richtung Osten gibt es Erweiterungsbedarf. Die Anlage am Ringelberg ist voll ausgelastet. Allerdings ist auch die Straßenbahnlinie 2 Richtung Innenstadt morgens an der Grenze ihrer Kapazitäten. An der Weimarischen Straße fehlt ein P+R-Platz. Der P+R-Platz Urbicher Kreuz stellt für diese Richtung keine Alternative dar, da eine erhebliche zusätzliche Fahrstrecke zurückgelegt werden müsste.

Da auch die Reisezeit der Straßenbahn vom Urbicher Kreuz relativ lang ist, würde sich die Gesamtreisezeit auf ein nicht akzeptiertes Maß verlängern.

Aus Richtung Süden hat die Anlage am Urbicher Kreuz noch freie Kapazitäten. Die Anlage an der Thüringenhalle kann heute nicht von allen P+R-Interessenten genutzt werden, da sie überwiegend fremdgenutzt wird. Fehlende Markierungen führen dazu, dass die volle Kapazität der Anlage nicht ausgeschöpft wird.

Die Wegweisung zu den P+R-Plätzen ist sehr unterschiedlich, zum Teil sind dynamische Anzeigen vorhanden, die die Abfahrtszeiten der nächsten Bahn (Messe), bzw. der beiden nächsten Bahnen (Grubenstraße) anzeigen.

Der von der Stadt Erfurt ins Auge gefasste Standort an der Weimarischen Straße ist für P+R eher ungeeignet. Er liegt bereits in dem Bereich, von dem die Innenstadt gut zu Fuß zu erreichen ist. Er ist eher als Alternative für Straßenraumparken durch Pendler im Bereich Spielberger Tor/Nonnenrain zu sehen. Eine bessere Lage für einen P+R-Platz an der Weimarischen Straße wäre weiter außerhalb, am günstigsten im Bereich der Knotenpunkte mit der B 7 (Ostumfahrung)

Die Straßenbahnen in Erfurt sind auf einigen Relationen vor allem in der morgendlichen Spitzenzeit sehr stark ausgelastet. Hierzu gehört insbesondere die Verbindung Ringelberg-Innenstadt. Mit Inbetriebnahme der neuen Wagen Ende 2020 ist mit einer gewissen Entlastung zu rechnen. Für ein attraktives P+R ist es wichtig, dass ausreichende Kapazitäten im ÖPNV zur Verfügung stehen. schließlich soll der zukünftige Nutzer überzeugt werden, den Platz in seinem Pkw mit dem Platz in der Straßenbahn zu tauschen.

Die Befragung zeigt, dass noch ein erhebliches Potential für P+R besteht. Nur rund 14% der antwortenden Pendler lehnt P+R grundsätzlich ab. Ein gegenüber der Autonutzung kostengünstigerer ÖPNV und nicht wesentlich höhere Reisezeiten und keine Umstiege sind wesentliche Gesichtspunkte, die zum Teil für das Ziel Innenstadt heute bereits gegeben sind. Offensichtlich sind die bestehenden Qualitäten des Erfurter ÖPNV nicht ausreichend bekannt. Es wird aber auch deutlich, dass die Akzeptanz der Angebote auch entscheidend davon abhängt, wie stark in der Innenstadt und deren Umgebung Restriktionen wie Parkraumbewirtschaftung, deren Überwachung und Wegfall von Stellplätzen für Dauerparker erfolgen.

Bei der Befragung wurde beobachtet, dass der Verkehrsfluss auf den Einfallstraßen sehr gut ist. So ist mangelnder Verkehrsfluss im motorisierten Individualverkehr in Erfurt eher kein Anlass auf den ÖPNV umzusteigen. Ein Pendler brachte es mit seiner Antwort auf die Frage *Ich würde P+R nutzen wenn* mit „*wenn es in Erfurt mehr Staus gäbe*“ auf den Punkt.

3 Grundsätzliche Überlegungen

Zielgruppen für P+R

P+R versteht sich als Ergänzung zum ÖPNV und nicht als Konkurrenz. Deshalb sind als Zielgruppe, diejenigen anzusehen, die außerhalb der (fußläufigen) Einzugsbereiche des auf die Innenstadt von Erfurt ausgerichteten ÖPNV ihren Startpunkt haben. Dabei ist es unerheblich, ob dieser innerhalb oder außerhalb der Stadtgrenzen von Erfurt liegt.

Städtische Motivation

P+R wird als Ersatz für wegfallende Dauerstellplätze in der Innenstadt für Pendler angesehen.

P+R wird auf den städtischen Informationstafeln an den Ortseingängen und der Homepage der Stadt Erfurt als Beitrag zur Luftreinhaltung angeführt. Soll P+R dazu einen nennenswerten Beitrag leisten, so ist eine deutliche Steigerung der Nutzung gegenüber heute erforderlich.

Regionaler ÖPNV und P+R

P+R ist immer nur als Lösung für diejenigen anzusehen, die keine Möglichkeit haben, die gesamte Reise im ÖPNV zurückzulegen. Erste Priorität sollten attraktive ÖPNV-Verbindungen ins Umland haben. Dies wurde auch in der Befragung deutlich. Allerdings ist dies auf Grund der Siedlungsstruktur und der vielfältigen Herkunft im ländlichen Umland nicht für jede Relation herzustellen.

P+R sollte idealer Weise möglichst „heimatnah“ erfolgen. So ist es erstrebenswerter z.B. in Gotha oder Weimar für die benachbarten Ortschaften ein attraktives P+R und attraktive Verbindungen im ÖPNV nach Erfurt anzubieten, als mit dem Auto bis zum Stadtrand von Erfurt zu fahren und dort erst in den ÖPNV umzusteigen. Die P+R-Anlagen in Neudietendorf und Apolda sind positive Beispiele für „heimatnahes“ P+R, wobei in Neudietendorf bereits Erweiterungsbedarf besteht. Eine konsequente Förderung des „heimatnahen“ P+R würde gegebenenfalls P+R Angebote notwendig machen, die über die im Nahverkehrsplan Thüringen genannten Konzepte hinausgehen.

Sömmerda und Ilmenau liegen außerhalb des Verkehrsverbunds Mittelthüringen. Pendler von dort bräuchten bei einer ÖPNV-Nutzung zwei Fahrscheine, d.h. auch zwei Monatskarten o.ä.. Eine Verbesserung im tariflichen Bereich kann auch dazu beitragen, die ÖPNV-Nutzung auf der gesamten Strecke zu fördern.

Der regionale ÖPNV und P+R im Umland liegen allerdings nicht in der Planungshoheit der Landeshauptstadt Erfurt.

Die höhere Taktichte des ÖPNV im Stadtgebiet Erfurt und auch die Tarifstruktur werden aber immer dazu führen, dass P+R in Erfurt auch für Personen attraktiv bleibt, die auch die Bahn von weiter her hätten nutzen können.

Strukturen und Mobilität

Auch in Zukunft ist aufgrund der Strukturen mit einem ähnlichen Modal-Split der Pendler zu rechnen. Größere Veränderungen wären nur bei einem deutlich verbesserten ÖV-Angebot ins Umland und einem verbesserten Kostenverhältnis ÖV zu IV zu erwarten. Inwieweit durch die zunehmende Digitalisierung im ländlichen Raum ein neuer individuellerer ÖPNV auf Bestellung („on demand“) als Zubringer

zu den Haupt-ÖPNV-Strecken einen Beitrag zu neuen Mobilitätsmustern liefern kann, lässt sich heute schwer abschätzen.

In der Zukunft ist von einer Steigerung der Elektromobilität im Kfz- und Fahrradverkehr auszugehen. Elektrokraftfahrzeuge benötigen genau wie Kraftfahrzeuge mit herkömmlichem Antrieb einen Parkplatz. Sie leisten hinsichtlich Verkehrsfluss, Parkraumbedarf und Verkehrssicherheit keinen Entlastungsbeitrag. Kleinere elektrisch unterstützte Fahrzeuge wie Pedelecs (E-Bikes) oder E-Scooter könnten in Zukunft als Teil einer multimodalen Wegekette eine größere Rolle spielen. Mit dem Auto oder dem ÖPNV wird der größte Teil der Wegstrecke zurückgelegt, für den Rest des Weges zum eigentlich Ziel wird das Pedelec oder der E-Scooter genutzt. Das kann dazu führen, dass größere Distanzen zwischen dem Parkort und dem eigentlichen Ziel in Kauf genommen werden.

Es ist davon auszugehen, dass auf Grund der Attraktivität Erfurts in Zukunft die Zahl der Pendler eher zunehmen wird.

4 Potentiale für P+R

4.1 Szenario A: Ersatz für wegfallende Stellplätze in der Innenstadt

Ein erster Ansatz zur Abschätzung des Potentials für P+R ist, ausschließlich von den in der Innenstadt wegfallenden Stellplätzen für Dauerparken auszugehen.

Durch die Erweiterung der Bewohnerparkgebiete in der Innenstadt und anstehende Bebauungen (Brühl-Süd, Huttenplatz, Andreasviertel) fallen rund 1.180 mögliche Dauerstellplätze bzw. in Erhebungen festgestellte gebietsfremde Dauerparker weg⁷. Durch die ICE-City werden zusätzlich etwa 100 von gebietsfremden Dauerparkern genutzte Stellplätze entfallen⁸.

Nicht alle Dauerstellplätze in der Innenstadt und deren Umgebung werden auch von Pendlern genutzt werden. Ein beträchtlicher Teil der Dauerparker tagsüber kommt aus Erfurt selber. So hatten im Januar 2016 im Bereich Nonnenrain/Spielberger Tor etwa ein Drittel der morgens eintreffenden und tagsüber parkenden Fahrzeuge Erfurter Kennzeichen⁹. Für den weitaus größten Teil der Erfurter ist P+R in der Regel nicht die richtige Alternative sondern die Nutzung des ÖPNV auf der gesamten Strecke, lediglich für die in den ländlichen Ortsteilen in den Außenbereichen wohnenden ist P+R geeignet.

Berücksichtigt man dies und das Ergebnis der Befragung, dass auch 37% der Innenstadtpendler es grundsätzlich für denkbar halten, den ÖPNV für die gesamte Strecke zu nutzen, so sind für die Übrigen ca. 500 P+R-Stellplätze erforderlich (eine Zielauslastung von 85% eingerechnet¹⁰).

Berücksichtigt man die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung, wie im bedarfsorientierten Parkraumkonzept im Umfeld des ICE-Knoten Erfurt vorgeschlagen, so erhöht sich die Zahl auf 620 P+R-Stellplätze, die aufgrund der Verdrängung von Pendlern aus der Innenstadt benötigt werden.

Heute parken rund 900 Fahrzeuge auf den 1.360 P+R-Plätzen, von denen mindestens 400 Fahrzeuge Fremdparker sind. Hinzu kommen aber auch weitere P+R-Nutzer die heute wegen der überlasteten P+R-Plätze (Ringelberg, Europaplatz, Hauptfriedhof, Thüringenhalle) heute nicht auf den P+R-Plätzen sondern in deren Umfeld parken, z.B. Moskauer Straße/Thüringenpark statt Europaplatz, Am Kreuzchen statt Hauptfriedhof etc.. Somit käme man auf etwa 600 heutige heutige P+R-Nutzer, was bei einer Zielauslastung von 85% 700 Stellplätzen entspricht. Insgesamt würden somit etwa **1350 P+R-Stellplätze** benötigt.

⁷ Bedarfsabschätzung für den P+R-Platz Europaplatz, Landeshauptstadt Erfurt Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung, 2018

⁸ Bedarfsorientiertes Parkraumkonzept im Umfeld des ICE-Knotens Erfurt, verkehrskonzept/plan.publik., 2016

⁹ Ergebnis der Parkdauererhebung im Rahmen der Bedarfsorientierten Parkraumkonzeption ICE-Knoten Erfurt, 2016

¹⁰ Bei Parkieranlagen wird in der Regel eine Zielauslastung von 85% gewählt, um Reserven für u.a. tägliche Schwankungen zu haben. Bei einer Zielauslastung von 85% durch Berufspendler, stehen in der Regel auch noch einige Stellplätze für später im Tagesverlauf eintreffende andere Pendler, wie z.B. touristische Innenstadtbesucher zur Verfügung.

4.2 Szenario B: Ableitung aus der Befragung, moderat

Aufgrund des hohen Rücklaufs lassen sich auch aus der Befragung Rückschlüsse für Potentiale für P+R ableiten.

Als Potential werden zunächst nur die angesehen, die ihr Ziel in der Innenstadt haben. Die Straßenbahnlinien sind auf die Innenstadt ausgerichtet und in der Innenstadt spielen aufgrund der geringen Entfernungen Umstiege, die einen hohen Widerstand darstellen, kaum eine Rolle. Außerdem gibt es in der Innenstadt im öffentlichen Straßenraum keine kostenfreien Stellplätze.

Abgezogen wurden als erstes diejenigen, die angaben, dass sie P+R nie nutzen würden.

Dann wurden die Innenstadtpendlern nicht zum P+R-Potential gerechnet, die angaben, dass es für sie denkbar sei, die ganze Strecke mit dem ÖPNV zurückzulegen, da für diese der ÖPNV auf der gesamten Strecke die sinnvolle Alternative zur Autofahrt ist.

Auch bei denen, die einen Dauerstellplatz in der Innenstadt haben, wird davon ausgegangen, dass sie P+R nicht nutzen werden.

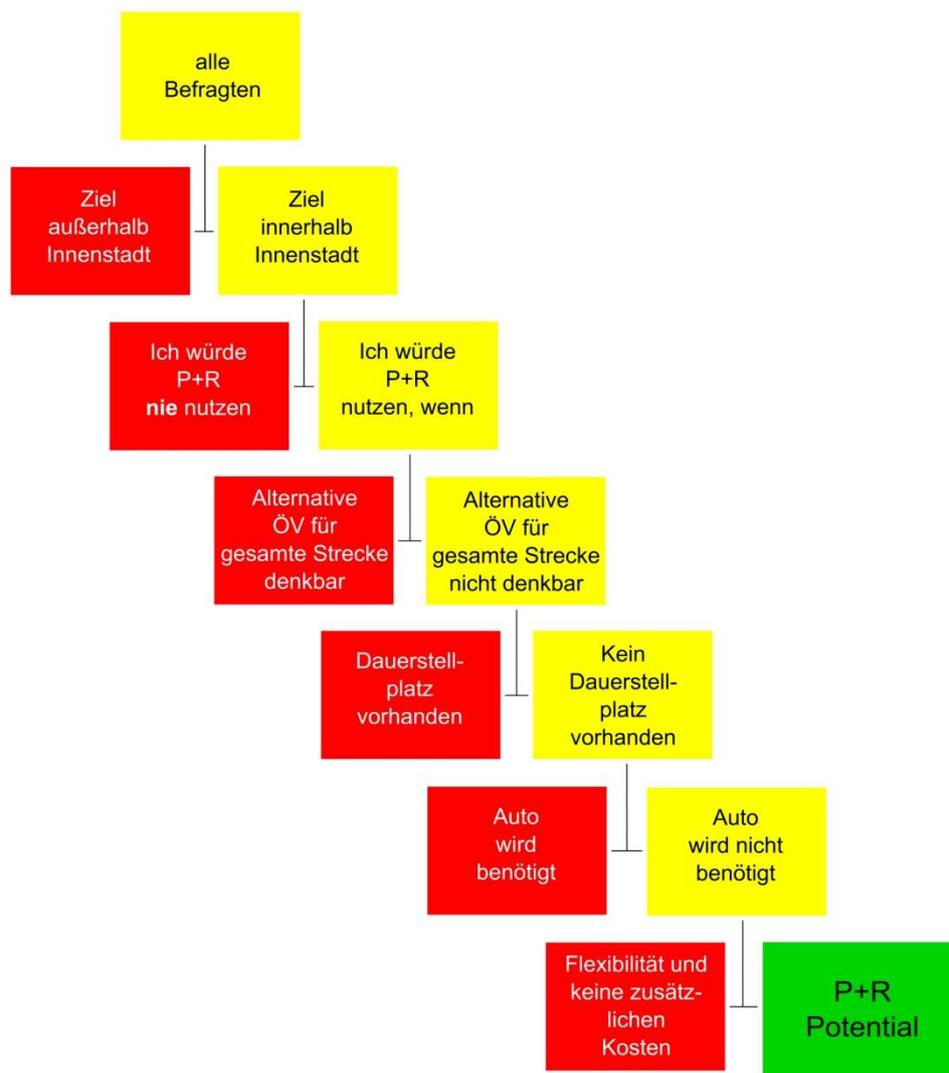


Bild 102: Ableitung des P+R-Potentials aus der Befragung

Weiterhin werden diejenigen, die das Auto dienstlich brauchen, wegen Krankheit auf das Auto angewiesen sind oder um ihre Kinder zur Schule oder in den Kindergarten zu bringen, subtrahiert.

Damit verbleiben zunächst 22% aller Innenstadtpendler als P+R-Potential übrig. Wenn man davon noch die abzieht, die den Pkw wegen Flexibilität bevorzugen und diejenigen die zusätzliche Kosten durch P+R ablehnen, weil man davon ausgehen kann, dass diese sich auf jeden Fall eher einen (kostenfreien) Stellplatz in der Umgebung der Innenstadt suchen, als auf P+R umzusteigen, verbleiben 19% aller Innenstadtpendler oder bezogen auf alle Kfz-Einpendler 8% als P+R-Potential.

Heute liegt die Summe der Querschnittsbelastung auf allen Einfallstraßen bei etwa 140.000 Kfz/Tag. Für die Einfahrtsrichtung kann man demzufolge von etwa 70.000 Kfz/Tag ausgehen. Rechnet man den Schwerverkehr heraus (minus 10%) und betrachtet nur die für Berufs- und Ausbildungspendler (ein Drittel), so ergibt sich ein Potential für P+R von etwa 1.600. Bei einer Zielgröße von 85% Belegung der P+R-Stellplätze resultiert daraus ein erforderliches Angebot von rund **1.900 Stellplätzen**.

Der Unterschied zu Szenario A erklärt sich vor allem dadurch, dass auch diejenigen, die heute mit Ziel Innenstadt in der Umgebung der Innenstadt parken in das P+R-Potential einbezogen werden.

4.3 Szenario C: Ableitung aus der Befragung, maximal

In der Zukunft werden in der Innenstadt weitere heute zum Dauerparken genutzte private Stellplätze wegfallen. Durch eine weitere Ausdehnung des Bewohnerparkens über die Innenstadt hinaus, werden auch diejenigen, die heute noch die Flexibilität des Autos bevorzugen oder die zusätzliche Kosten durch P+R ablehnen, ihre Meinung eventuell ändern und zu P+R wechseln. Ein kleinerer Teil wird auch weitere Wege zur Innenstadt in Kauf nehmen und die Möglichkeiten, die sich durch Kleinstelektrofahrzeuge ergeben, nutzen. Dadurch würde das Potential auf etwa 2.400 Nutzer, erforderliches Stellplatzangebot **2.800 Stellplätze** steigen.

Basis der Potentialabschätzung ist, dass der regionale ÖPNV und P+R im Umland sich nicht verändert. Berücksichtigt man allein eine Umsetzung des im NVP Thüringen genannten P+R-Bedarf in Gotha, Weimar und Neudietendorf mit rund 240 neuen Plätzen, so würde sich die in Erfurt erforderliche Anzahl an P+R-Stellplätzen entsprechend reduzieren.

In wie weit das Potential für P+R ausgeschöpft werden kann, hängt neben der Ausgestaltung des P+R-Angebots, hierzu gehört neben den P+R-Angebot auch das dazugehörige ÖPNV-Angebot mit ausreichenden Kapazitäten und attraktiven Tarifen („Push“) auch in erheblichen Maße vom Stellplatzangebot in der Innenstadt und deren Umgebung, der Parkraumbewirtschaftung und deren Überwachung ab („Pull“). Auf Grund des relativ guten Verkehrsflusses für den Kfz-Verkehr spielen im Gegensatz zu anderen Städten Staus keine Rolle für einen Wechsel der Verkehrsmittel.

4.4 Gegenüberstellung der einzelnen Ansätze und Verteilung auf die einzelnen Einfallstraßen

Tabelle 3: P+R-Potentiale der einzelnen Szenarien

	Szenario	P+R-Stellplätze
A	Ersatz für Dauerparker Innenstadt	1.350
B	Moderates Potential Befragung	1.900
C	Maximales Potential Befragung	2.800

Bei einer Verteilung der P+R-Stellplätze auf die einzelnen Einfallstraßen entsprechend ihrer Verkehrsbelastung, gewichtet nach den Anteilen des Zielverkehr Innenstadt und der ÖV-Anbindung, abgeleitet aus den Aussagen zur Alternative ÖV für die gesamte Strecke, ergibt sich folgender überschlägiger Bedarf:

Tabelle 4: P+R-Potentiale an den einzelnen Einfallstraßen

Einfallstraße	A	B	C	best. P+R-Platz	Bestand
Hannoversche Straße/ Sondershäuser Straße	280	380	560	Europaplatz	85+184
Stotternheimer Straße	110	150	230	Zoo- park/Grubenstr.	196/274
Leipziger Straße	130	190	280	Ringelberg	90
Am Herrenberg	100	140	200	Urbicher Kreuz	125 ¹¹
Weimarische Straße	240	330	480	-	-
Arnstädter Chaussee	240	330	480	Thüringenhalle	344
Eisenacher Straße	220	300	440	Messe	72+368
Gottstedter Straße	40	55	80	Hauptfriedhof	169
Summe	1.360	1.875	2.750		1.907

Es zeigt sich, dass mit Realisierung der städtischen Planungen am Europaplatz und an der Messe für die Szenarien A und B an fünf der acht Einfallstraßen ausreichende Kapazitäten vorhanden sind. An der Hannoverschen Straße/Sondershäuser Straße und an der Leipziger Straße bestehen Defizite, sowie natürlich an der Weimarischen Straße, wo heute kein P+R-Platz vorhanden ist.

An der Arnstädter Chaussee (Thüringenhalle) und am Hauptfriedhof bestehen ausreichende Kapazitäten dann, wenn es gelingt, dort Fremdparken zu verhindern.

An der Stotternheimer Straße bestehen mit den beiden Plätzen Zoopark und Grubenstraße Überkapazitäten.

Für das Maximal-Szenario C bestehen an drei Richtungen schon heute/geplant ausreichende Kapazitäten: Stotternheimer Straße, Eisenacher Straße, Gottstedter Straße.

¹¹ Angegeben ist hier die aufgrund der bestehenden Abmessungen tatsächliche Kapazität

5 Kurz- und mittelfristige Strategie für Park-and-Ride in der Landeshauptstadt Erfurt

Betrachtet man die Ergebnisse der einzelnen Szenarien so zeigt sich, dass sich die für das Maximalszenario ergebenden Stellplatzbedarfe an den geeigneten Stellen im Bereich der bestehenden ÖPNV-Linien nur sehr schwer oder gar nicht realisieren lassen. Deshalb sollte eine Einbeziehung der Region im Sinne von „heimatnahem“ oder „quellnahem“ P+R erfolgen. Hier ist eine entsprechende Initiative der Landeshauptstadt Erfurt gegenüber den umliegenden Städten und Gemeinden und dem Land Thüringen notwendig. Sinnvoll wäre ein regionales Denken von P+R gefördert durch das Land Thüringen.

Kurz- und mittelfristig sollte mindestens die Deckung der Potentiale des Szenarios B in Erfurt angestrebt werden. Dies bedeutet die Erweiterung von P+R-Kapazitäten an 3 Standorten (Europaplatz, Ringelberg und Messe, am Standort Urbicher Kreuz kann die erforderliche Kapazität durch Umgestaltung der Anlage erreicht werden), die Suche nach einem neuen Standort (Weimarische Straße) und nach Möglichkeit zwei Ersatzstandorten (für die Richtungen Stotternheimer Straße und Gottstedter Landstraße).

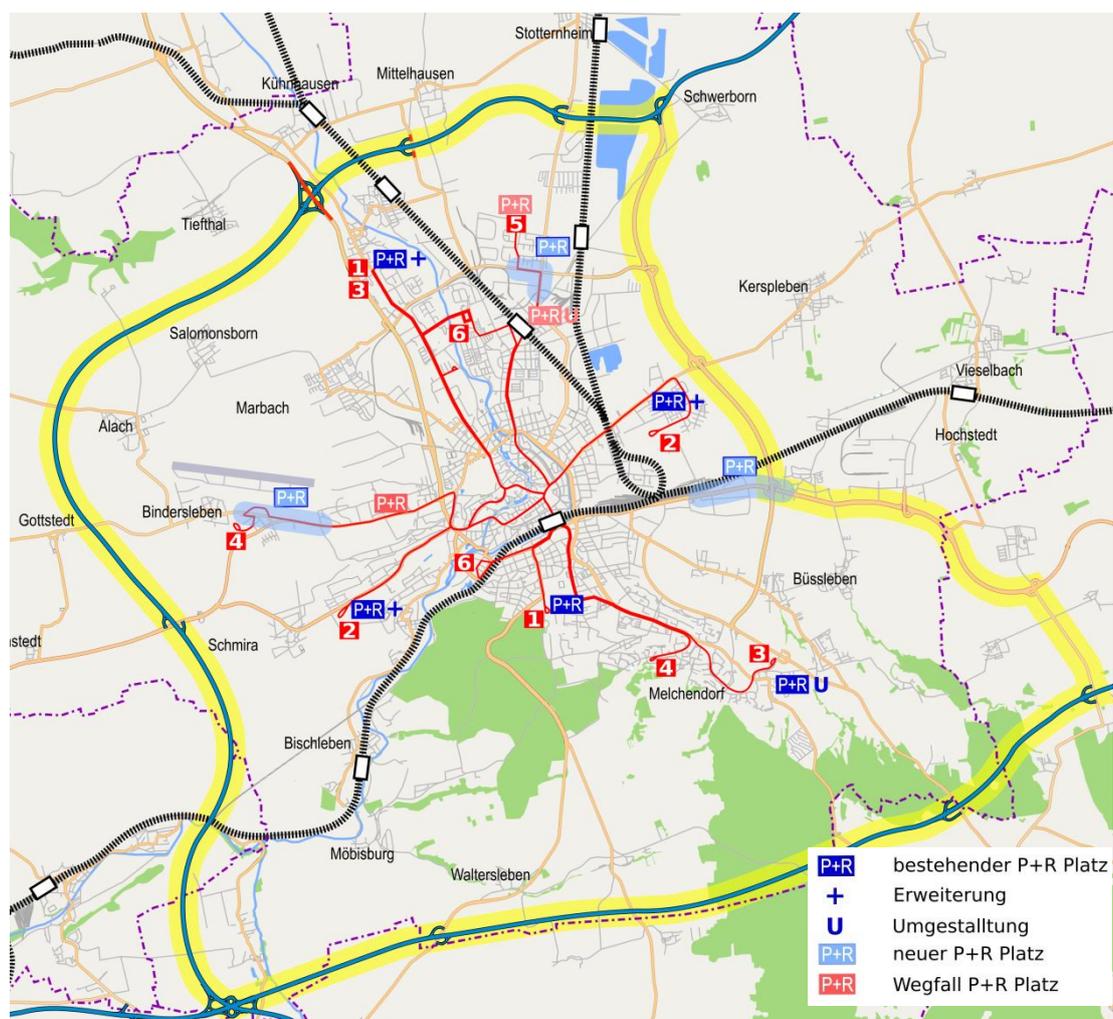


Bild 103: Langfristiges P+R-Konzept

Die Maßnahmen zu den einzelnen Standorten sind in den folgenden Kapiteln erläutert.

5.1 Entwicklung von Maßnahmen zu Verbesserung bzgl. Kapazität, Anbindung und Zweckmäßigkeit bestehender Anlagen

5.1.1 Hannoversche Straße/Sonderhäuser Straße

Der P+R-Platz **Europaplatz** liegt ideal an der Endhaltestelle von zwei Straßenbahnlinien. Ein Ausbau auf insgesamt 269 Stellplätze ist von der Landeshauptstadt Erfurt geplant (siehe Kapitel 2.7.1). Nach den Potentialanalysen ist hier durchaus eine höhere Nachfrage möglich. Schon heute werden die großen Parkplätze im Bereich Thüringenpark und Moskauer Straße für „graues“ P+R genutzt. Sollte dies auch in Zukunft geschehen und dort zu Problemen führen, sollte langfristig über eine zusätzliche Erweiterung eventuell auch in zweiter Ebene nachgedacht werden.

5.1.2 Stotternheimer Straße

Für die Stotternheimer Straße sind zwei P+R-Anlagen vorhanden: **Zoopark** und **Grubenstraße**, die heute beide nicht gut angenommen werden. Hier ist die Konzentration auf eine Anlage anzustreben.

Die beiden vorhandenen Anlagen liegen jedoch nicht optimal und bedürfen beide aufwertender Maßnahmen. Die Anlage **Zoopark** liegt zwar an der Endhaltestelle einer Straßenbahnlinie, aber weit abgesetzt von der Stotternheimer Straße. Nutzer müssen erhebliche Umwege mit entsprechenden Zeitverlusten in Kauf nehmen. Die Zufahrt und die Anlage selbst sind in einem renovierungsbedürftigen Zustand. Die Anlage **Grubenstraße** liegt eigentlich schon zu weit in der Stadt innerhalb des bebauten Bereichs. Von der Anlage sind die Haltestellen nicht zu sehen, auch die Anlage Grubenstraße ist renovierungsbedürftig.

Langfristig sollte deshalb ein günstigerer Standort für eine P+R-Anlage im Bereich der Stotternheimer Straße/Bunsenstraße/Am Roten Berg gesucht werden.

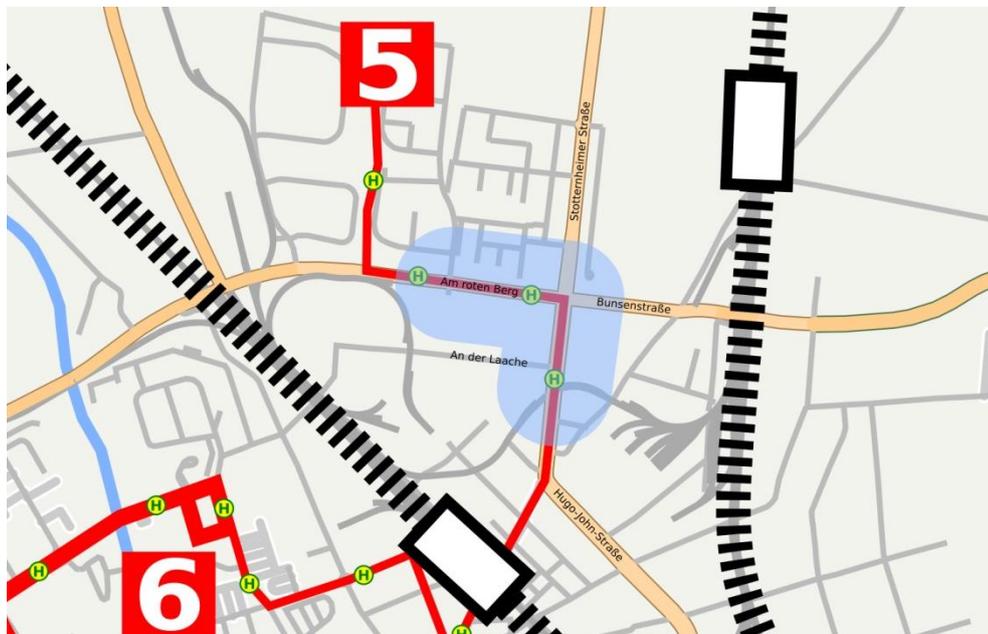


Bild 104: Suchraum für eine neue P+R-Anlage im Bereich Stotternheimer Straße

Bis ein solcher Standort gefunden ist, erscheint aus gutachterlicher Sicht die Anlage Grubenstraße von den beiden Anlagen, diejenige zu sein, die vor allem wegen der insgesamt kürzeren Reisezeit eine höhere Akzeptanz verspricht.

Der P+R-Platz Grubenstraße sollte eine verbesserte direkte, attraktiv gestaltete, einsehbare und beleuchtete Fußwegeverbindung zur Haltestellenanlage erhalten. Der Parkplatz sollte neu gestaltet, beleuchtet und derart begrünt werden, dass keine nicht einsehbaren Bereiche entstehen. Die Umgestaltung des Parkplatzes sollte auch in Hinblick auf eine langfristige Schließung, sollte ein neuer Standort gefunden werden, in mehreren Bauabschnitten erfolgen, um auf die Resonanz reagieren zu können.

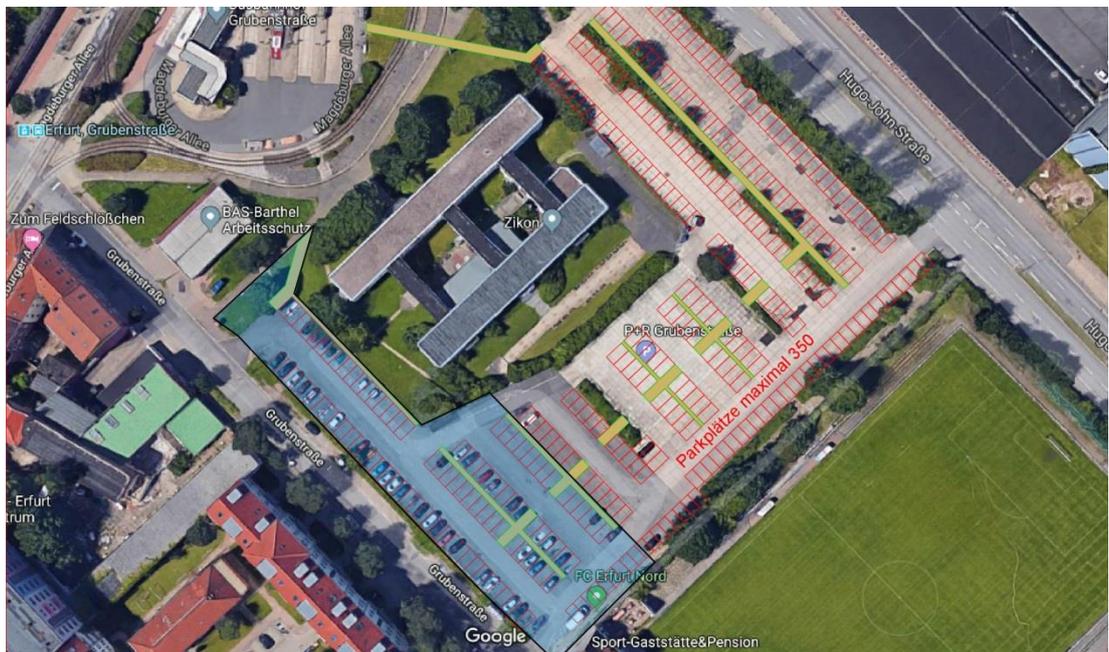


Bild 105: P+R-Platz Grubenstraße möglicher 1. Bauabschnitt mit etwa 100 Stellplätzen

5.1.3 Leipziger Straße

Die Lage des P+R-Platzes **Ringelberg** ist gut, eine Optimierung wäre ein Flächentausch mit dem Parkplatz des benachbarten Supermarktes. Es besteht schon heute ein Erweiterungsbedarf. Auf Grund der begrenzten Flächenverfügbarkeit am bestehenden Standort, kann entsprechend des prognostizierten Bedarfes keine ausreichende Erweiterung erfolgen. Die theoretische Möglichkeit mit der Nutzung einer 2. Ebene unter Inanspruchnahme angrenzender privater Parkplatzflächen (siehe Bild 106) wird aus mehreren Gründen als ungünstig eingeschätzt und sollte nicht weiter verfolgt werden



Bild 106: P+R-Platz Ringelberg mögliches Parkdeck, Erweiterung des Parkplatzes um ca. 50 Stellplätze

Alternativ zu einer Erweiterung auf der heutigen Parkplatzfläche wäre die Anlage eines neuen Parkplatzes auf dem städtischen Grundstück nördlich der Einmündung Walter-Gropius-Straße. Hier wäre mit einem Fußweg zwischen 150 bis 280 m die Anlage eines großen Parkplatzes möglich. Bild 107 zeigt eine Prinzipskizze mit einem Parkplatz von 220 Stellplätzen. Diese Variante wird favorisiert und sollte planerisch weiterentwickelt werden. Damit könnte auch am Standort Leipziger Straße die Kapazität für das Szenarios C erreicht werden.

Die Zu- und Ausfahrt zu einem solchen neuen Parkplatz müsste signalisiert und in die Koordinierung der Anlagen Walter-Gropius-Straße und B 7 eingepasst werden.



Bild 107: Neuer P+R-Platz Ringelberg nördlich der Leipziger Straße mit etwa 220 Stellplätzen

5.1.4 Am Herrenberg

Auch die P+R-Anlage Urbicher Kreuz liegt günstig an einer Endhaltestelle der Straßenbahn in kurzer Entfernung zur Einfallstraße.

Mittelfristig sollten die Parkflächen entsprechend der heutigen Standardmaße umgestaltet werden, dabei sollten Fußwege zur Haltestellenanlage berücksichtigt werden. Nach einer solchen Umgestaltung könnte die Kapazität des Platzes bei etwa 135 Stellplätzen liegen. Auch hier sollte die Umgestaltung in mehreren Bauabschnitten erfolgen. Zunächst sollte der Teil von der Zufahrt Richtung Haltestellenanlage umgestaltet werden. Bei entsprechender Akzeptanz kann der zweite Teil folgen. Die dort ausgewiesenen Caravan-Stellplätze können auch aus Sicht der Tourismus und Marketing GmbH nach Bau der neuen Anlage an der Messe entfallen. Bei einer entsprechenden P+R-Nachfrage müsste der Platz gegen ein Beparken durch LKW gesichert werden.

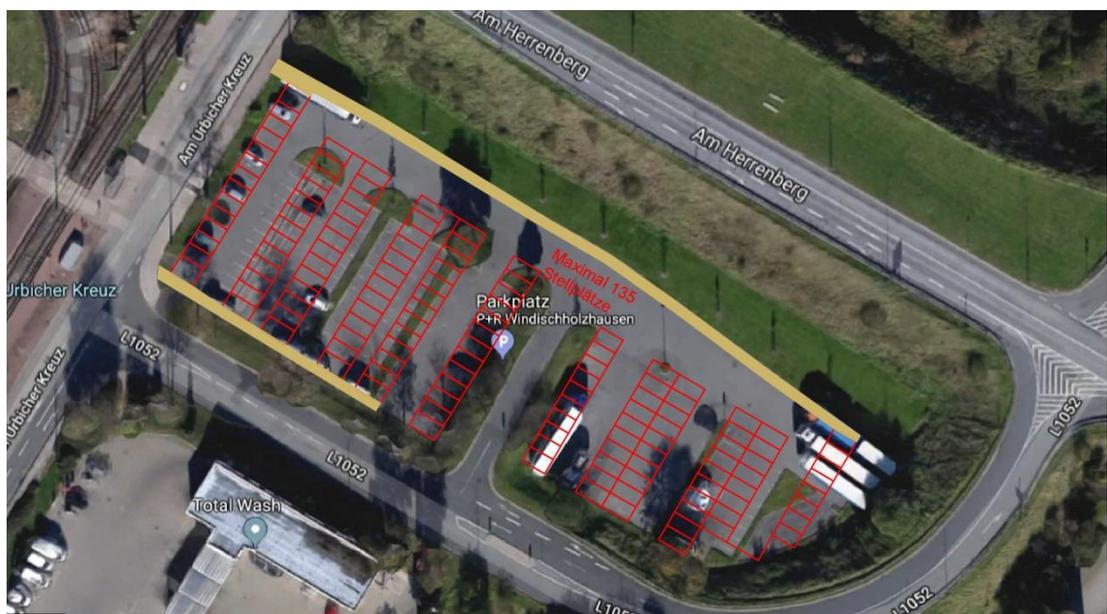


Bild 108: P+R-Platz Urbicher Kreuz, Umgestaltung des Parkplatzes, etwa 135 Stellplätze

5.1.5 Arnstädter Chaussee

Der P+R-Platz **Thüringenhalle** liegt ebenfalls gut an einer Endhaltestelle der Straßenbahn in kurzer Entfernung zur Einfallstraße.

In den Fahrgassen und Parkständen sind die Schäden und Unebenheiten auszubessern und gegebenenfalls zu befestigen. Damit ausreichende Stellplätze für den eigentlichen Zweck des Platzes P+R zur Verfügung stehen, sollte zunächst in Teilabschnitten eine Bewirtschaftung (siehe auch Kapitel 5.4) erfolgen. Je nach sich einstellender P+R-Nachfrage sollte die Bewirtschaftung auf den gesamten Platz ausgedehnt werden. Die Caravanstellplätze können auch aus Sicht der Tourismus und Marketing GmbH nach Bau der Anlage an der Messe entfallen und zu P+R-Stellplätzen umgewandelt werden, dadurch könnte das Angebot um etwa 40 Plätze erweitert werden. Es empfiehlt sich die Markierung der Stellplätze, um die tatsächliche Kapazität auszulasten (ohne Markierung parken die Fahrzeuge in der Regel mit einem größeren seitlichen Abstand).

Um ein Ausweichen der Fehlnutzer der P+R-Anlage in benachbarte Wohngebiete zu verhindern, wäre es möglich Parken für diese auf einer zweiten Ebene anzubieten, die direkt von der Werner-Seelenbinder-Straße erschlossen wird

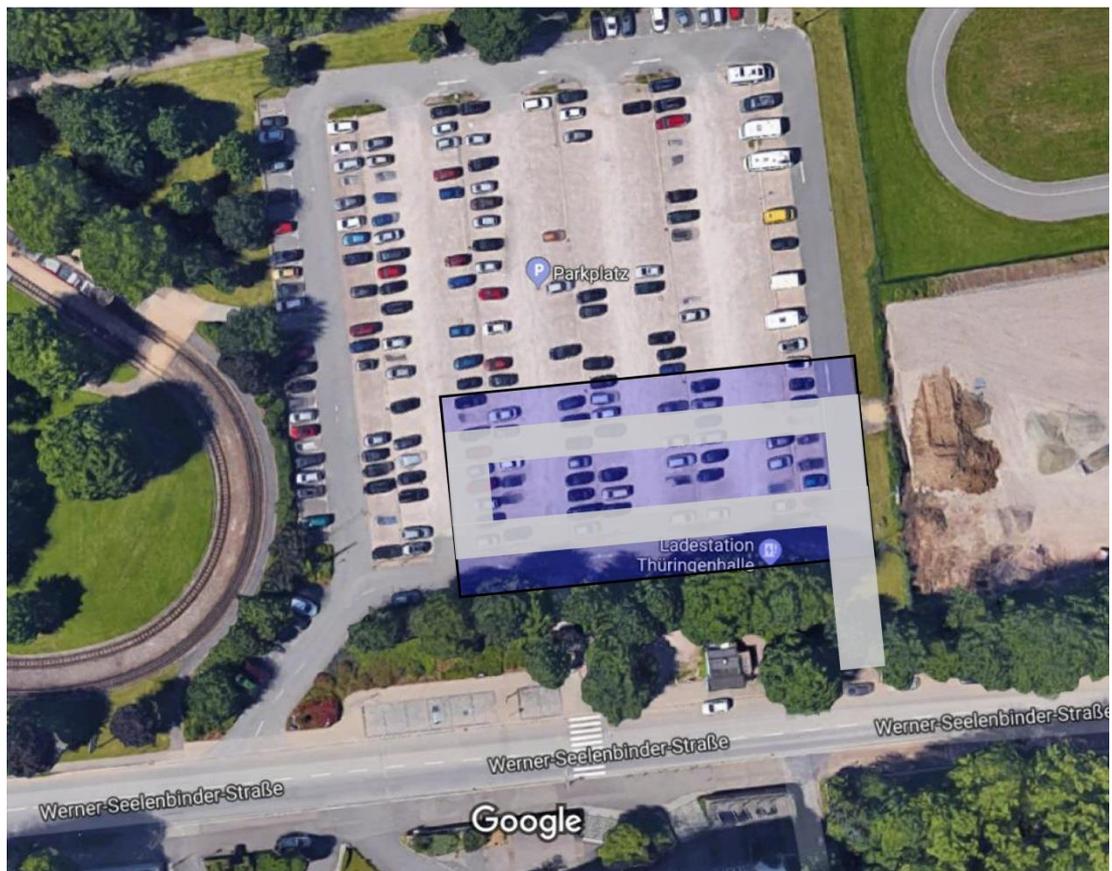


Bild 109: mögliches Parkdeck über dem Parkplatz Thüringenhalle

5.1.6 Eisenacher Straße / Gothaer Straße

Auch der P+R-Platz **Messe** liegt lagegünstig an einer Endhaltestelle der Straßenbahn unmittelbar an einer Einfallstraße. Kurzfristig wäre eine Erweiterung des bestehenden Platzes durch Ummarkierung der Reisebusparkplätze zu 18 Pkw-Stellplätzen möglich.

Der Ausbau gemäß der bestehenden Planung ist sinnvoll. Da die bestehende Anlage wegen ihrer Nähe zur Haltestellenanlage die attraktivere ist, sollte sie mit einer Zählleinrichtung versehen werden, um westlich der Wartburger Straße die Belegung anzeigen zu können. Wenn der heutige Platz belegt ist, wird der weitere Verkehr auf die neue Anlage geleitet. Dies sollte innerhalb des geplanten dynamischen Verkehrsleitsystems entlang der Gothaer Straße berücksichtigt werden.



Bild 110: Mögliche Sofortmaßnahme zur Erweiterung des bestehenden P+R-Platzes Messe durch Ummarkierung der Busstellplätze in Pkw-Stellplätze (Quelle Grundlage: Google)

5.1.7 Binderslebener Landstraße

Der P+R-Platz Hauptfriedhof übernimmt aufgrund seiner Nutzungsüberlagerung und der dadurch bedingten geringen verfügbaren Stellplätze bisher vorrangig die P+R-Funktion für Fahrzeuge, die westlich und nördlich von Bindersleben und damit direkt über die Binderslebener Landstraße einfahren. Der Platz an der Messe ist für diesen Verkehr mit erheblichen Umwegen verbunden, die nicht akzeptiert werden. Langfristig wäre für diesen Verkehr ein neuer P+R-Platz im Bereich der Hersfelder Straße / Orionstraße sinnvoll, da der P+R-Hauptfriedhof schon zu innenstadtnah liegt und der starken Nutzungskonkurrenz durch die Berufsschule ausgesetzt ist. Ein idealer Standort wäre die Dreiecksfläche zwischen der Haltestelle Orionstraße und der Hersfelder Straße, diese ist aber im derzeit gültigen Bebauungsplan als Gewerbefläche festgelegt. Bei einer Verlegung des P+R-Platzes Richtung Bindersleben wäre zu prüfen, ob eine Bedienung des P+R-Platzes ganztägig im 10-Minuten-Takt erfolgen kann.



Bild 111: Suchraum für eine neue P+R-Anlage im Bereich Hersfelder Straße / Orionstraße

Kurzfristig sollte deshalb auf einem Teilbereich des P+R-Platzes am Hauptfriedhof von etwa 50 Stellplätzen eine Bewirtschaftung (siehe Kapitel 5.4) erfolgen.

Ist langfristig kein anderer Standort für einen neuen P+R-Platz zu finden, sollte geprüft werden, ob der P+R-Platz Hauptfriedhof, wie in Bild 112 dargestellt, erweitert werden kann.

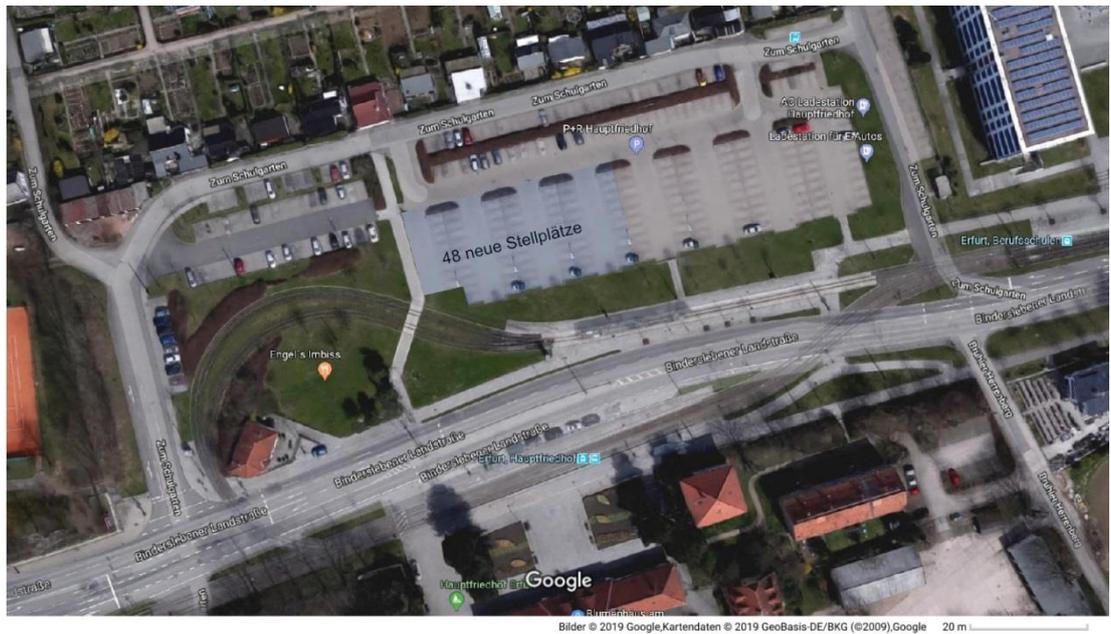


Bild 112: Mögliche Erweiterung des P+R-Hauptfriedhof um 48 Stellplätze (Erweiterung bläulich gekennzeichnet)

5.2 Ergänzung von neuen Anlagen

Zusätzlich zu den im vorherigen Kapitel genannten erstrebenswerten neuen Anlagen an Stotternheimer Straße und Hersfelder Straße/Binderslebener Landstraße sollte in jedem Fall eine P+R-Anlage an der Weimarischen Straße errichtet werden. Bei neuen Anlagen stellt sich immer die Frage der Flächenverfügbarkeit. Auch wenn diese aktuell nicht besteht, sollte langfristig eine mögliche Nutzung für P+R im Auge behalten werden.

5.2.1 Stotternheimer Straße

Als Ersatz für die beide sehr ungünstig gelegenen Anlagen Zoopark und Grubenstraße sollte in einem Suchkorridor um die Haltestellen „Bunsenstraße“ und „An der Lache“ ein neuer Standort für einen P+R-Platz von etwa 150 bis 200 Stellplätzen angestrebt werden.

5.2.2 Weimarische Straße

An der Weimarischen Straße fehlt im System der P+R-Plätze in Erfurt eine Anlage. Die Anlage am Urbicher Kreuz kann nicht für Fahrten aus Richtung Weimar dienen, da diese aus der Richtung liegt und mit erheblichen Umwegen und damit einer deutlich erhöhten Reisezeit verbunden ist. Ein P+R-Platz an der Weimarischen Straße sollte zwischen der Konrad-Adenauer Straße (Ostumfahrung, B 7) und Eisenberger Straße liegen. Je näher die Anlage an der Konrad-Adenauer-Straße liegt, umso günstiger ist es. Es werden hier etwa 330 Stellplätze benötigt.

Im Bereich der Weimarischen Straße wurden verschiedene Standorte untersucht, die jedoch alle aus unterschiedlichen Gründen Konflikte zur Nutzung als P+R Platz aufweisen. Insbesondere eine nicht gegebene Verfügbarkeit geeigneter Flächen erschwert die Realisierung einer notwendigen Anlage.

Aus einer rein verkehrlichen Betrachtungsweise weist eine P+R Anlage an der Weimarischen Straße westlich der Konrad –Adenauer- Straße (Ostumfahrung) eine besondere Eignung auf. Prädestiniert erscheint dazu die heutige Ackerfläche zwischen der Ostumfahrung und der Straße An der Henne. Auf dieser Fläche befindet sich ein Bebauungsplan für ein Gewerbegebiet mit Bau- und Gartenmarkt und weiteren gewerblich nutzbaren Flächen in Aufstellung. Auf einer der vorgesehenen Gewerbeflächen wäre ein P+R Platz mit bis zu 330 Stellflächen anordbar. Eine derartige Nutzung entspricht allerdings nicht den aktuellen Zielen des Bauleitplanverfahrens, welches sich bereits in einem fortgeschrittenen Verfahrensstand befindet.

Die Zu- und Ausfahrt könnte zur Straße An der Henne liegen, über die Lichtsignalanlage an der Weimarer Straße wäre das An- und Abfahren aus und in alle Richtungen möglich.



Bild 113: Vorschlag für eine P+R-Anlage an der Weimarischen Straße mit etwa 330 Stellplätzen
(Quelle Grundlage: Mähler & Sohn, Planzeichnung Vorhaben Bau- und Gartenmarkt 2017)

Ein weiterer möglicher Standort wäre die in städtischem Besitz befindliche Fläche zwischen Bahnlinie und Weimarischer Straße östlich der Azmannsdorfer Straße. Allerdings wären hier nur etwa 140 Stellplätze zu realisieren.

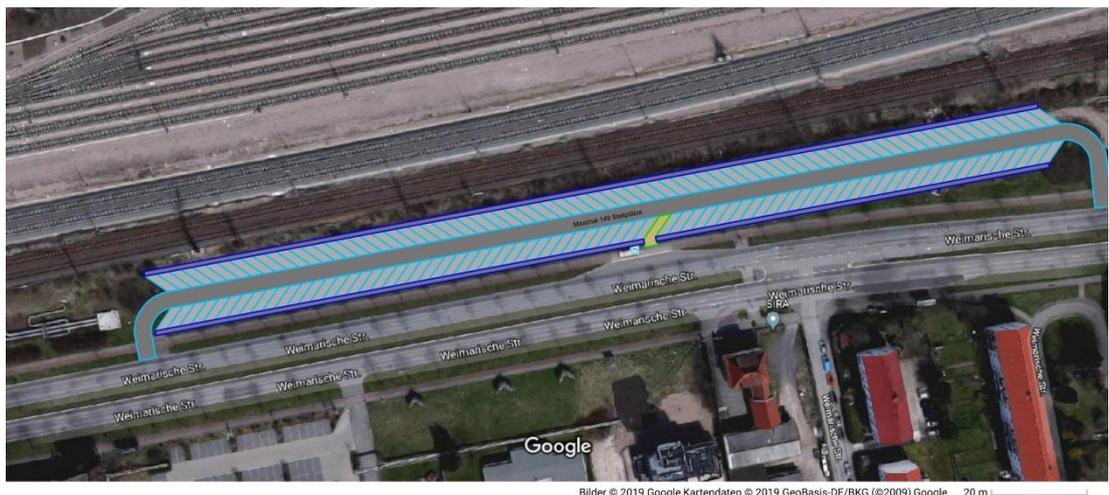


Bild 114: Mögliche P+R-Anlage an der Weimarischen Straße östlich der Azmannsdorfer Straße mit etwa 140 Stellplätzen

Beide möglichen Standorte würden im heutigen ÖPNV-Netz über die Buslinien 51, 52 und 234 bedient werden. Mit der Realisierung eines P+R Platzes ist die ÖPNV Bedienung bedarfsgerecht anzupassen. In der Hauptverkehrszeit (HVZ) ist ein 15 min-Takt zwischen P+R Platz und Innenstadt anzustreben.

5.2.3 Hersfelder Straße/Binderslebener Landstraße

Der P+R-Platz Hauptfriedhof liegt bereits sehr Innenstadt nah und ist der Nutzungskonkurrenz mit dem Berufsschulzentrum ausgesetzt. Aus diesem Grunde sollte weiter außerhalb im Bereich der Haltestellen Volkenroder Weg bis Bindersleben nach einem Standort für einen P+R-Platz mit bis zu 80 Stellplätzen gesucht werden.

Ein geeigneter Standort wäre die Dreiecksfläche zwischen Binderslebener Landstraße/Orionstraße und Hersfelder Straße unmittelbar südlich der Haltestelle Orionstraße. Diese ist allerdings im gültigen Bebauungsplan BIN031 „Büro- und Gewerbepark südlich Binderslebener Landstraße“ als Gewerbefläche ausgewiesen.

5.3 Wegweisung

Es sollte eine einheitliche Wegweisung zu den P+R-Plätzen bereits ab dem Erfurter Ring bzw. auf dem Erfurter Ring erfolgen. Da die Reisezeit und die Taktichte sich in der Befragung als ein wesentlicher Punkt herausstellten, sollte auf den Hinweisschildern beides enthalten sein, z.B. P+R Messe, Straßenbahn alle 10 min, 15 min bis zur Innenstadt. Auf der dynamischen Anzeige unmittelbar vor der Anlage, wie zum Teil heute schon vorhanden, können zusätzlich die Abfahrtszeiten der nächsten Bahnen angezeigt werden.

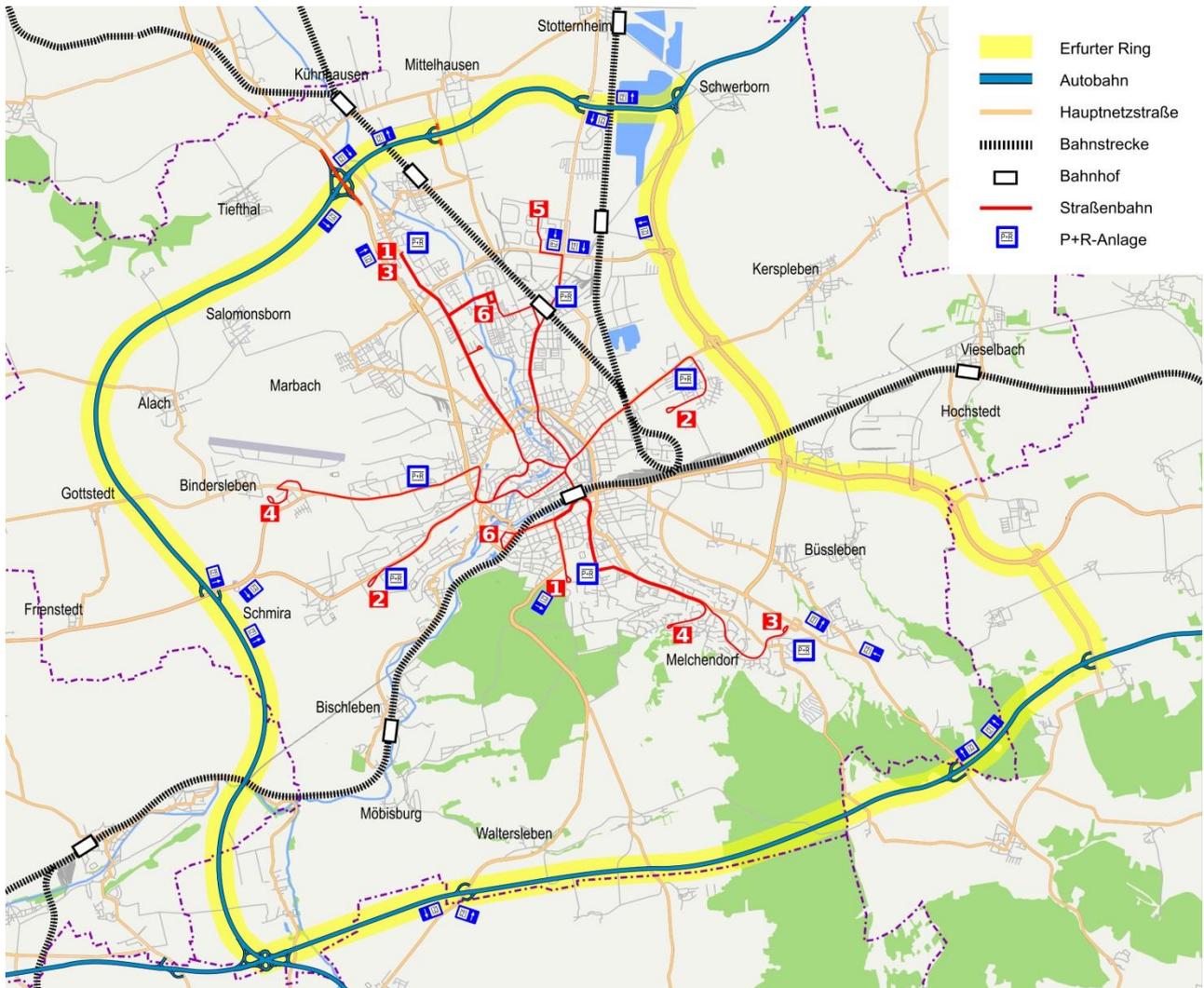


Bild 115: Vorschlag Wegweisung zu den P+R-Plätzen vom Erfurter Ring



Bilder 116 bis 118: Dynamische P+R-Wegweisung an Autobahnen um München, A 941 links, A 9 Mitte und rechts (Fotos: Frank Zöttl, Olching)

Im Rahmen des Vorhabens „umweltorientiertes Verkehrsmanagement Erfurt (UVE) wird die Stadt Erfurt die bestehenden P+R-Plätze mit Ein- und Ausfahrtdetektion ausgerüstet, so ist die Erfassung der Belegung möglich.

In Abhängigkeit der Parkraumauslastung in der Innenstadt oder bei problematischen Luftschadstoffsituationen werden automatisch Hinweistexte auf P+R auf den dynamischen Stadtinformationstafeln an den Stadteinfahrten geschaltet. In diesen werden in Zukunft die Autofahrer bei Verfügbarkeit freier Kapazitäten auf den P+R-Plätzen auf die P+R-Nutzung hingewiesen und ab Ende 2019 in Echtzeit über die Abfahrzeit der nächsten Straßenbahn informiert.

Im Zuge der Planung des Verkehrsleitsystems in der Gothaer Straße im Zuge der Bundesgartenschau 2021 sind von der Stadt Erfurt dynamische Anzeigen im Bereich der P+R-Plätze vorgesehen.

5.4 Maßnahmen zur Verhinderung von Fremdnutzung

Auf einigen P+R-Plätzen in Erfurt (Thüringenhalle, Hauptfriedhof) wird ein erheblicher Teil der Stellplätze durch Fremdarker genutzt, so dass für P+R-Nutzer keine freie Kapazitäten mehr vorhanden sind. Fremdparken in größerem Umfang auf P+R-Anlagen, die öffentlich gefördert wurden, widerspricht dem Förderzweck und ist damit förderschädlich. Gleichzeitig ist es der politische Wille, dass das Parken für P+R-Nutzer kostenfrei bleiben soll.

Will man Fremdparken verhindern, muss man grundsätzlich zwischen **öffentlich gewidmeten Anlagen** und **nicht öffentlich gewidmeten Anlagen** unterscheiden.

Mit der **öffentlichen Widmung** stehen die Anlagen uneingeschränkt jedermann zum Parken zur Verfügung. Eine Beschränkung des Nutzerkreises auf P+R wäre nicht zulässig. Allerdings darf auch, wenn die P+R-Anlage mit Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gefördert wurde, Fremdnutzung nicht entstehen.

Nach dem Straßenverkehrsrecht der Länder ist eine **Beschränkung der Widmung** auf bestimmte Benutzungszwecke oder Benutzerkreise bei einem begründeten öffentlichen Interesse möglich. Eine Widmung für ÖPNV-Nutzer ist strassenrechtlich denkbar. Allerdings ist die Kontrolle unterschiedlicher Parkzwecke nicht realistisch.¹²

So könnten nicht öffentlich gewidmete Anlagen zwar per Schild ausschließlich für P+R-Nutzer ausgewiesen werden, eine Kontrolle, ob dies tatsächlich erfolgt, ist aber auch hier nicht möglich. Es wäre aber möglich durch eine Schrankenanlage, die sich mittels eines Fahrscheins der öffentlichen Verkehrsmittel öffnen lässt, die Zu- bzw. Ausfahrt auf ÖPNV-Nutzer zu beschränken.

In Erfurt sind bis auf den P+R-Platz Grubenstraße alle Anlagen öffentlich gewidmet. Sollen Fremdnutzer weitgehend ausgeschlossen werden wäre erstens eine Umwidmung erforderlich und zweitens die Installation einer Schrankenanlage.

Da in Erfurt die P+R-Plätze für die Hauptzielgruppe, die Berufspendler, die P+R-Plätze vor allem werktags in der Zeit von 6:00 bis 18:00 Uhr benötigt werden, können und sollten die P+R-Plätze im Sinne einer Mehrfachnutzung zu den anderen Zeiten auch für andere Zwecke zum Parken zur Verfügung stehen. Insofern könnte sich eine Umwidmung unter Umständen kontraproduktiv auswirken.

Schrankenanlagen haben sich in Erfurt als erheblich anfällig für Vandalismus erwiesen. Eine Schrankenanlage setzt zudem eine ständig erreichbare Notfallbereitschaft voraus, um bei technischen Problemen jederzeit ein Ausfahren ermöglichen zu können. Auch sind Schrankenanlagen insofern problematisch, da es sinnvoll ist, in einer ersten Testphase nur Teile einer Anlage für P+R-Nutzer zu „reservieren“, und dann nach den Erfahrungen den reservierten Bereich schrittweise zu erweitern. Eine Schrankenanlage müsste dann, sofern es überhaupt möglich ist, Teilbereiche mit Schranken abzutrennen, aufwendig versetzt werden.

Alternativ besteht zur Einschränkung des Fremdparkens die Möglichkeit, durch die Einführung einer Parkgebühr, die im ÖPNV-Fahrschein bereits enthalten ist, das Parken auf P+R-Plätzen für Fremdarker weniger attraktiv zu gestalten. Dies wird zum Beispiel in Regensburg so praktiziert. Idealerweise würde die Parkge-

¹² Hinweise zu Park+Ride (P+R) und Bike+Ride (B+R) Ausgabe 2018, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Köln 2018

büht dem Preis von zwei Einzelfahrten im ÖPNV entsprechen. Mit einer solchen Regelung entstehen für die tatsächlichen P+R-Nutzer keine Mehrkosten, womit dem politischen Willen eines kostenfreien Parkens für P+R-Nutzer entsprochen wird. Allerdings sind Gebühren wegen der Förderungsvorschriften nur eingeschränkt möglich. Es sollte deshalb in jedem Falle eine Abstimmung mit der für die Genehmigung der Fördermittel zuständigen Behörde erfolgen.

Eine solche Regelung ist allerdings nur wirksam, wenn eine entsprechende Überwachung erfolgt. Diese kann durch die städtischen Überwachungskräfte erfolgen. Bei Verstößen gegen die Parkscheinpflicht gilt der Bußgeldkatalog. Durch die regelmäßige Bestreifung der Anlagen wird neben der Überwachung der Parkscheinpflicht gleichzeitig Sicherheitsaspekten genüge getan. Ebenso können eventuell aufgetretene Mängel und Beschädigungen erfasst und gemeldet werden.

In ersten Gesprächen mit der Stadt Erfurt und der EVAG wurde eine mögliche Vorgehensweise für Erfurt entwickelt:

Auf den P+R-Plätzen ist Parken für P+R-Nutzer kostenlos, für andere Nutzer ist es kostenpflichtig. Diese Regelung soll langfristig auf allen P+R-Plätzen in Erfurt gelten. In einem Probetrieb soll diese auf ausgewählten Teilbereichen zum Beispiel der P+R-Plätze Thüringenhalle und Hauptfriedhof getestet werden.

Für die ausgewählten Bereiche gilt eine Parkscheinpflicht, werktags von 6 bis 18 Uhr. Damit wird der wesentliche Zeitraum für P+R, der Zeitraum für Berufspendler abgedeckt. Am Wochenende ist eine Parkscheinpflicht nicht notwendig, da dann ausreichende Kapazitäten vorhanden sind, weil die konkurrierenden Nutzergruppen, Beschäftigte der Umgebung oder Schüler der Schulen in der Nähe nicht auftreten.

Nutzer von ÖV-Dauerkarten können kostenlos einen Dauerparkausweis für die Geltungsdauer ihrer Zeitkarte bei der Straßenverkehrsbehörde oder der EVAG, dies müsste rechtlich noch geklärt werden, erhalten. Hierzu ist eine Einverständniserklärung auf Austausch der Benutzerdaten – liegt tatsächlich eine Dauerkarte vor? – und die Vorlage der Kfz-Zulassung erforderlich, um eventuellen Missbrauch zu minimieren.

Alle Übrigen müssen kostenpflichtig einen Parkschein (nur Parken, etwa 5 € Tag) am Fahrkartenautomat ziehen. Die EVAG hat die Bereitschaft bekundet, einen entsprechenden Buttons an den Fahrscheinautomaten aufzunehmen und die Kosten dafür zu tragen (etwa 800 € bis 1.600 €? pro Automat ?).

Bei Bewährung dieser Regelung sollen die Teilbereiche ausgedehnt werden. Langfristig sollen auch andere Ticketarten in das kostenfreie Parken einbezogen werden. Hierfür sind zwei Modelle denkbar:

- Ausgabe des Parkscheins am Fahrscheinautomaten: Bei Bedarf kann neben dem Fahrschein auch die Ausgabe eines zusätzlichen Parktickets ausgewählt werden.
- Ausgabe am Parkscheinautomat: Der Parkscheinautomat erkennt gültige ÖV-Tickets z.B. an Hand eines Barcodes und gibt kostenfrei einen Parkschein aus.

Die erstere Lösung erscheint als die günstigere, da nur ein Automattyp erforderlich ist.

Von entscheidender Bedeutung ist, dass die bewirtschafteten Teile der P+R-Plätze von den städtischen Ordnungskräften kontinuierlich überwacht werden.

Während des Probetriebs ist eine entsprechende Evaluation erforderlich. Neben der Auslastung der bewirtschafteten - differenziert nach Dauerparkausweis, mit und ohne Parkschein - und unbewirtschafteten Bereiche der P+R-Anlage sollte auch die Auslastung des öffentlichen Parkraums im Umfeld der Anlage erhoben werden, um auch die Auswirkungen wie mögliche Verdrängungseffekte abbilden zu können.

5.5 Empfehlungen für eine einheitliche Ausstattung

Das Erscheinungsbild der P+R-Anlage gibt den Stellenwert von P+R innerhalb des Verkehrssystems einer Stadt wieder. Insofern sollte auf eine einheitliche Ausstattung, regelmäßige Reinigung und Instandhaltung geachtet werden.

Die bestehenden Anlagen sind alle an den Haltestellen mit Fahrkartenautomaten, Fahrgastunterständen und dynamischen Anzeigen ausgestattet.

Alle P+R-Anlagen sollten mit einer P+R-Informationstafel ausgestattet werden, die über das gesamte P+R-System informiert, alle notwendigen Informationen zu P+R-Plätzen, ÖPNV-Linien und Tarifen enthält.

Obligatorisch für alle P+R-Anlagen ist eine ausreichende Beleuchtung, insbesondere des Haltestellenbereichs und der Fußwege vom Stellplatz zur Haltestelle.

Aus Sicherheitsgründen empfiehlt sich eine Videoüberwachung der Anlagen. Dabei sind die Vorgaben des Bundesdatenschutzgesetzes zu beachten. So dürfen die Kameras keine Bereiche außerhalb der P+R-Anlage abdecken und die Nutzer müssen bei Einfahrt auf die Anlage auf die Videoüberwachung hingewiesen werden.

Die Anlagen sollten alle mit Notrufeinrichtungen ausgestattet werden. Hierfür eignen sich im Allgemeinen nur Gegensprechanlagen, die direkt mit der Polizei oder einem eventuell beauftragten Wachdienst verbunden sind. Die Notrufeinrichtungen sollten im Sichtfeld der Kameras der Videoüberwachung liegen.

Die Anlage sollte regelmäßig auch personell kontrolliert werden. Diese Bestreifung dient neben dem Feststellen von Schäden, ausuferndem Grünbewuchs, Verschmutzung etc. auch dem Sicherheitsempfinden der Nutzer. Deshalb sollte das Bestreifungspersonal auch als solches erkennbar sein.

Ein regelmäßiger Winterdienst ist ebenso erforderlich, wie eine regelmäßige Reinigung der Plätze.

Öffentliche Toiletten auf den P+R-Plätzen wurden bei der Befragung am häufigsten als wünschenswerte Ausstattung genannt. Sie sollten ebenfalls zur Standardausstattung gehören. Auf einigen Anlagen sind Betriebstoiletten der Verkehrsbetriebe vorhanden, hier sollte geprüft werden, ob diese nicht für Fahrgäste geöffnet werden können (Zugang mit ÖV-Chipkarte).

Die Ausstattung der P+R-Plätze mit E-Ladesäulen, wie bereits an den Anlagen Hauptfriedhof und Thüringenhalle geschehen und auch von Teilnehmern an der Befragung gewünscht, erscheint auf den ersten Blick sinnvoll, allerdings gilt es zu bedenken, dass aufgrund der allgemeinen Parkdauer auf P+R-Plätzen, in den meisten Fällen ein Fahrzeug den ganzen Tag einen Ladeplatz blockieren wird. Bei einer Parkdauerbeschränkung auf 4 h an den Ladeplätzen sind diese wiederum für die meisten P+R-Nutzer nicht nutzbar.

Die Stadt Bamberg hat auf einem P+R-Platz die Stellplätze mit Solaranlagen auch zur Speisung der Ladesäulen überdacht.

Wünschenswert sind auf allen P+R-Anlagen auch eine ausreichende Anzahl von (überdachten) Fahrradabstellanlagen inklusive Boxen. Boxen sind insbesondere vor dem Hintergrund einer zunehmenden E-Bike-Nutzung sinnvoll. Zudem bieten sie die Möglichkeit auch Ausrüstungsgegenstände wie Helm sicher zu verstauen. Der Verkehrsverbund Rhein-Main hat seine P+R-Anlagen mit Fahrradboxen ausgestattet, die online auch tages- und wochenweise buchbar sind.

Langfristig sollten wie im vorhergehenden Kapitel beschrieben alle P+R-Plätze einheitlich mit Parkscheinautomaten ausgestattet werden.

5.5.1 Überschlägige Kostenschätzung

Für die im vorhergehenden Kapitel genannten Maßnahmen erfolgte eine grobe Kostenschätzung.

Europaplatz (bestehende Anlage) 53.000 €

Kurzfristig:

Infotafel	1.000 €
Videoüberwachung und Notrufeinrichtung	30.000 €
Ersatz der Vorderradhalter durch Fahrradbügel	7.000 €

Mittelfristig:

Parkscheinautomat (3 Stück)	15.000 €
-----------------------------	----------

Grubenstraße 431.000 €

Kurzfristig:

Infotafel	1.000 €
Beleuchtung	10.000 €
Videoüberwachung und Notrufeinrichtung	60.000 €
Fahrradabstellanlage mit Überdachung und Boxen	40.000 €

Mittelfristig:

Parkscheinautomaten (2 Automaten)	10.000 €
Neugestaltung (für 150 Stellplätze, ca. 3.500 m ²)	350.000 €

Ringelberg 81.000 €

Kurzfristig:

Infotafel	1.000 €
Beleuchtung	10.000 €
Videoüberwachung und Notrufeinrichtung	30.000 €
Parkscheinautomaten (2 Automat)	10.000 €
Fahrradboxen	30.000 €

Urbicher Kreuz 441.000 €

Kurzfristig:

Infotafel	1.000 €
Videoüberwachung und Notrufeinrichtung	50.000 €

Mittelfristig:

Parkscheinautomaten (2 Stück)	10.000 €
Neugestaltung (ca. 3.800 m ²)	380.000 €

Thüringenhalle

166.000 €

Kurzfristig:

Infotafel	1.000 e
Videoüberwachung und Notrufeinrichtung	80.000 €
Parkscheinautomaten (4 Automaten)	20.000 €
Ausbesserung Fahrgassen und Parkstände	€
Fahrradabstellanlage mit Überdachung und Boxen	40.000 €

Mittelfristig:

Markierung (jeweils einen Tiefbordstein zur Markierung der einzelnen Parkstände einbauen)	25.000 €
---	----------

Messe (nur bestehender Platz)

81.000 €

Kurzfristig:

Infotafel	1.000 €
Videoüberwachung und Notrufeinrichtung	30.000 e
Fahrradabstellanlage mit Überdachung und Boxen	40.000 €

Mittelfristig:

Parkscheinautomaten (2 Automaten)	10.000 €
-----------------------------------	----------

Hauptfriedhof

246.000 €

Kurzfristig:

Infotafel	1.000 €
Videoüberwachung und Notrufeinrichtung	50.000 €
Parkscheinautomaten (3 Automaten)	15.000 €
Fahrradabstellanlage mit Überdachung und Boxen	40.000 €

Mittelfristig:

Ggfs. Ausbau (ca. 1.400m ²)	140.000 €
---	-----------

5.6 Kommunikationsmittel zur Bewerbung



Bilder 119 bis 121: Aufkleber zum Parken und Pendeln in Erfurt aus DDR-Zeiten

Die Befragung hat gezeigt, dass zum Teil deutliche Informationsdefizite bezüglich P+R und insbesondere dem ÖPNV bestehen. So werden Reisezeiten und Takt-dichte des ÖPNV deutlich schlechter angenommen als diese tatsächlich sind. Hier liegt ein wesentlicher Ansatz für die Öffentlichkeitsarbeit, das Marketing für P+R.

Wichtigstes Argument bei der Öffentlichkeitsarbeit sind die Qualitäten:

- Umweltfreundlichkeit
- Takt-dichte,
- Zeitvorteile (keine Parkplatzsuche)
- Kostengünstigkeit (keine Parkgebühren, keine „Knöllchen“)
- Zeit etwas anderes zu tun (Lesen, Handy, Kommunizieren statt Autofahren)

Zu den Qualitäten gehört natürlich auch das äußere Erscheinungsbild der P+R-Anlagen, die entsprechend gepflegt werden müssen.

Von Seiten der EVAG wird in allen Veröffentlichungen auf die P+R-Plätze hingewiesen. Die entsprechenden Haltestellen haben den Zusatz P+R im Haltestellen-namen, die Fahrtziel-Anzeige der Straßenbahnen enthält ebenfalls den Zusatz P+R.

Auf allen P+R-Anlagen sollten Informationstafeln, die das Erfurter P+R-System vollständig darstellen (Alle Plätze, Linien mit Takten und Tarifen) installiert werden.

Die Kommunikation von P+R-Angeboten muss dort erfolgen, wo potentielle Nutzer/innen sich aufhalten. Dabei sind alle Medien zu berücksichtigen: Printmedien, Radio und Internet.

Auch die Wegweisung spielt als „Marketingelement im Straßenraum“ bereits eine Rolle. Auch deshalb sollte an den P+R-Anlagen eine Anzeige vorhanden sein, in welchem Takt die Straßenbahnen verkehren und wann die nächste Bahn fährt.

Vorbildlich ist in Erfurt, dass die Straßenbahnlinien das P+R in den Zielangaben mit führen. Auch dadurch ist P+R im Straßenraum sichtbar.

Ebenfalls vorbildlich ist die Nennung von P+R als erste Möglichkeit der Anreise mit dem Kfz auf den Internetseiten der Landeshauptstadt Erfurt.

Auch bei Großveranstaltungen in Erfurt sollte in den Anreisehinweisen des Veranstalters und ggfs. im Radio P+R immer nach dem ÖPNV als erstes bei der Kfz-Anreise genannt werden.

Besondere Anlässe, wie die Eröffnung eines neuen P+R-Platzes (Messe, Europa-platz) sollten für Informationskampagnen für P+R genutzt werden. Die feierliche Eröffnung mit einem Bürgerfest mit Aktionen, Spielen, Give-Aways kann Auftakt sein für eine Kampagne mit Großplakaten, Radiospots, Zeitungsartikeln, etc. Dabei sollte P+R als System und Teil des Gesamtsystems „Verkehr in Erfurt“ dargestellt werden.

Auch der Wegfall von Innerstädtischen Flächen, die heute zum Dauerparken genutzt werden, kann als Anlass der gezielten Ansprache der Pendler durch Flyer, Plakate etc. genutzt werden, ebenso die Einrichtung neuer Bewohnerparkzonen.

Die Hinweise auf freie Stellplätze in der Innenstadt auf städtischen Informationstafeln an den Einfallstraßen sollten zu Gunsten von Hinweisen auf P+R entfallen.

Auf der Internetseite der Stadt Erfurt sollten stets die aktuellen Informationen zu P+R, zum Beispiel wenn der Platz an der Thüringenhalle nicht oder nur eingeschränkt zur Verfügung steht, abrufbar sein.

5.7 Vorschläge zur Ergänzung im ÖPNV

Mit Einführung der neuen Straßenbahnwagen 2021 sollte eine entsprechende Kapazitätserweiterung auf den hochbelasteten Linien erfolgen. Nur bei einer ausreichenden Kapazität auf den Linien, die die P+R-Plätze bedienen, ist ein stimmiges Konzept, dass sich entsprechend bewerben lässt möglich.

Mit Einrichtung eines P+R-Platzes an der Weimarischen Straße sollte eine weitere Verdichtung des Busverkehrs zwischen Innenstadt und P+R-Platz Weimarische Straße auf mindestens einen 15 min-Takt erfolgen.

Die Befragung hat gezeigt, dass der Kostenfaktor ein entscheidendes Hemmnis für die Nutzung von P+R ist. Die Kosten für die billigste Monatskarte (49,40 € Abo-Solo) liegen nur gering unter den durchschnittlichen Kosten für einen Dauerstellplatz (51,80 €) in der Innenstadt, das günstigste Jobticket (ohne Arbeitgeberbeteiligung) liegt bei 52,77 €.

Die meisten Pendler benötigen nur ein Ticket, das montags bis freitags und nur auf der Strecke von „ihrem“ P+R-Platz bis in die Innenstadt gültig ist. Die Einführung eines solchen Tickets zu einem deutlich günstigeren Tarif wäre eine wirkungsvolle Förderung von P+R, allerdings widerspricht ein solches streckenbezogenes Ticket den Zonentarifen des Verkehrsverbundes Mittelthüringen (VMT).

Ein Jobticket auf Basis Abo Solo könnte auch ein Schritt in die richtige Richtung sein, allerdings blieben damit derzeit Beschäftigte bei Kleinbetrieben mit weniger als 10 Mitarbeitern und Selbstständige außen vor. Hier ist eine Änderung vorgesehen, wonach eine Nutzung bereits bei 5 Mitarbeitern möglich wird.

Um Pendlern den Umstieg auf P+R schmackhaft zu machen, wäre auch ein Schnupper-Abo für die ersten ein oder zwei Monate ähnlich den Vergünstigungen bei Mobiltelefon-/Telefonverträgen ein geeignetes Mittel. Für einen vergünstigten Tarif kann P+R eine gewisse Zeit lang ausprobiert werden.

Alle Vergünstigungen müssten mit Haushaltsmitteln der Landeshauptstadt Erfurt ausgeglichen werden.

5.8 Bike-and-Ride

Die Stadt Erfurt hat im März 2019 folgenden Bestand an B+R erhoben:

- Hauptbahnhof / Busbahnhof (Gesamt 540)
 - Radhaus Nord: 337 (davon 324 in Doppelparkern, 12 in Fahrradboxen und 1 Behindertenfahrradstellplatz)
 - Radstation Süd: 203 (davon 186 in Doppelparkern, 16 im abgeschlossenen Innenraum und 1 Behindertenfahrradstellplatz)
- Bahnhof Erfurt-Bischleben: 6 Stellplätze in 3 Rahmenhaltern
- Bahnhof Erfurt-Gispersleben: 5 Stellplätze in 5 Vorderradhaltern
- Bahnhof Erfurt-Kühnhausen: 6 Stellplätze in 3 Rahmenhaltern
- Bahnhof Erfurt-Nord: 4 Stellplätze in Vorderradhaltern
- Bahnhof Erfurt-Ost: keine Fahrradparker vorhanden
- Bahnhof Erfurt-Stotternheim: 5 Stellplätze in Vorderradhaltern
- Bahnhof Erfurt-Vieselbach: 12 Stellplätze, davon 8 Plätze in 4 Rahmenhalter (überdacht) und 4 in Fahrradboxen
- P+R-Platz Europaplatz (Endhaltestelle Stadtbahnlinie 1 und 3): 19 Stellplätze, davon 13 Stellplätze in 13 Rahmenhalter (überdacht) und 6 in Boxen
- P+R-Platz Messe (Endhaltestelle Stadtbahnlinie 2): 8 Stellplätze in 4 Rahmenhaltern
- P+R-Platz Ringelberg (Haltestelle Marcel-Breuer-Ring): 7 Stellplätze in 7 Rahmenhaltern
- P+R-Platz Urbicher Kreuz (Endhaltestelle Linie 3): 32 Stellplätze, davon 26 Stellplätze in 16 Rahmenhalter (7 davon überdacht) und 6 in Boxen
- Endhaltestelle Stadtbahnlinie 4 - Bindersleben: 9 Stellplätze, davon 5 Stellplätze in Vorderradhaltern und 4 in Boxen

Wie schon in Kapitel 5.5 beschrieben sollten P+R-Anlagen auch mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet werden. Aber auch an anderen Haltestellen sind Fahrradabstellanlagen sinnvoll. Überall dort, wo Siedlungsbereiche außerhalb des fußläufigen Einzugsbereich von Straßenbahnhaltestellen liegen, kann das Fahrrad ein sinnvoller Zubringer zur Haltestelle sein.

Zu nennen sind in diesem Zusammenhang

- die Haltestellen Straße der Nationen und Universität für ÖV-Nutzer aus Marbach
- die Haltestelle Bunsenstraße für ÖV-Nutzer aus der östlichen Siedlung Roter Berg und der Sulzer Siedlung
- die Haltestellen Windischholzhausen und katholisches Krankenhaus für Nutzer aus der Märchensiedlung

Bei den Fahrradabstellanlagen sollten Bügel mit Anschliebmöglichkeit des Rahmens Verwendung finden und sie sollten nach Möglichkeit überdacht sein. Auch sollte die Platzierung abschließbarer Fahrradboxen geprüft werden. Voraussetzung hierfür bildet ein solides umsetzbares Betreiberkonzept.

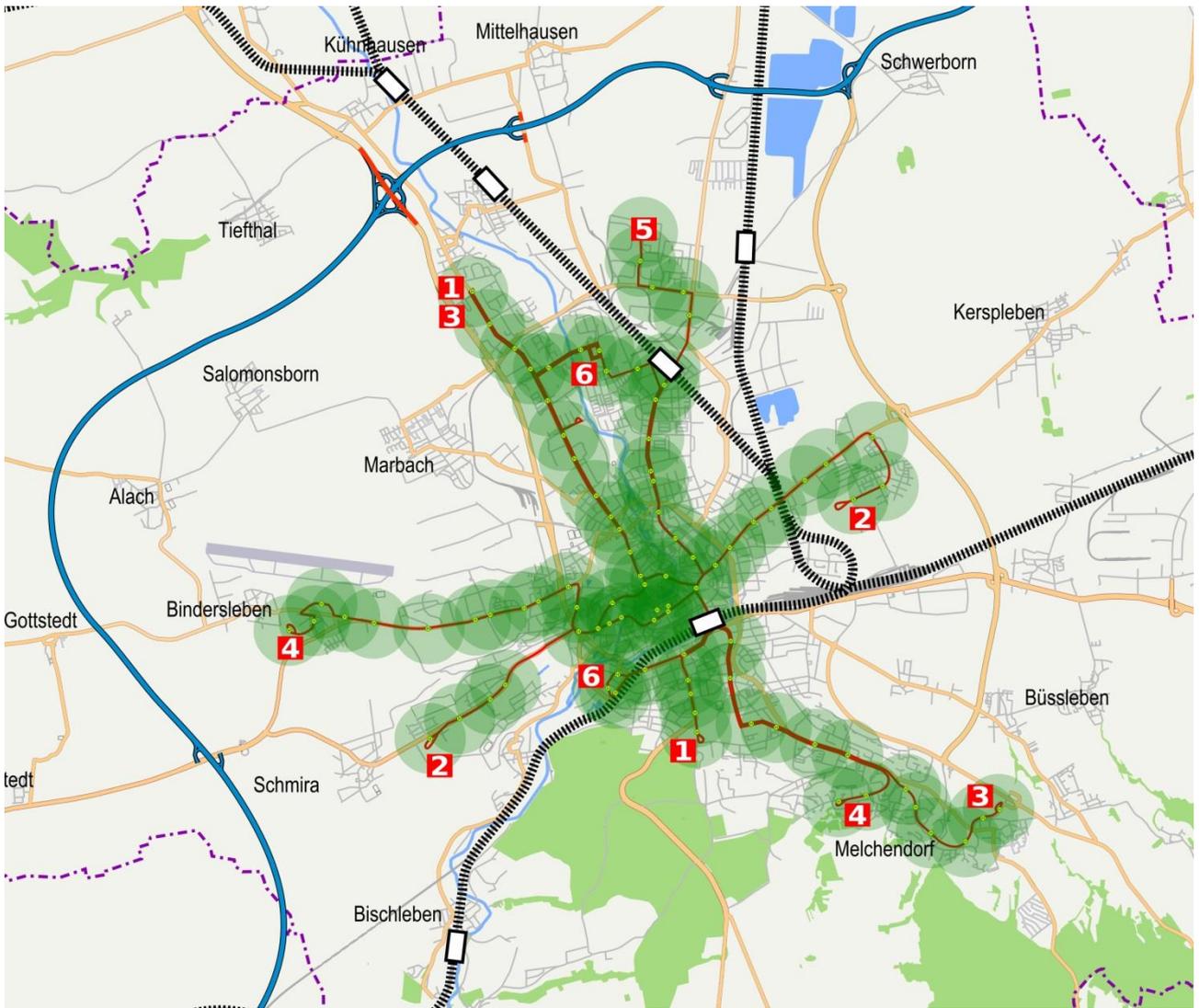


Bild 122: Straßenbahnhaltestellen mit 500 m fußläufigem Einzugsbereich

6 Zusammenfassung

Aus den Ergebnissen der Pendlerbefragung lässt sich ein P+R-Potential in der Größenordnung von 1.900 bis 2.800 P+R-Stellplätze abschätzen.

Die städtischen Pläne zur Erweiterung der Anlagen Europaplatz und Messe haben sich als wichtig und richtig erwiesen.

Darüber hinaus besteht Erweiterungsbedarf im Bereich der Leipziger Straße an der Anlage Ringelberg.

Im Bereich Europaplatz besteht ein über die städtische Planung hinausgehendes P+R-Potential, dies kann, wie es heute bereits zum Teil geschieht, durch Nutzung anderer auch privater Stellplatzanlagen im Umfeld befriedigt werden. Sollten diese wegfallen, besteht auch hier Erweiterungsbedarf.

Für die Richtung Arnstädter Chaussee besteht an der Thüringenhalle ein theoretisch gutes Angebot, das heute aber wegen „Fremdnutzung“ nur zu einem kleinen Teil tatsächlich für P+R genutzt werden kann. Hier sollte, wie auch für die P+R-Nutzer aus dem Hinterland von Bindersleben am Hauptfriedhof, durch eine Bewirtschaftung das Fremdparken eingeschränkt werden.

An der Weimarischen Straße fehlt eine P+R-Anlage, langfristig sollte hier eine Anlage eingerichtet werden, idealerweise im Bereich des Knotenpunkts mit der B 7.

Beide bestehenden P+R-Anlagen im Bereich der Stotternheimer Straße (Zoopark und Grubenstraße) liegen nicht ideal. Die Anlage Grubenstraße erscheint günstiger als die Anlage Zoopark und sollte attraktiver gestaltet werden. Langfristig wäre eine günstiger liegende Anlage, etwa im Bereich der Haltestelle Bunsenstraße anzustreben.

Für das Hinterland von Bindersleben wäre eine P+R-Anlage weiter außerhalb besser geeignet als die Anlage am Hauptfriedhof. Auch hier sollte eine Verlegung langfristig ins Auge gefasst werden.

Zur Verhinderung von Fremdparken sollte zunächst in Teilbereichen der besonders betroffenen Anlagen Thüringenhalle und Hauptfriedhof eine Bewirtschaftung eingeführt werden, die es P+R-Nutzern erlaubt mit einem Fahrschein ohne Mehrkosten zu parken, während andere Nutzer Parkgebühren entrichten müssen. Langfristig sollten alle P+R-Anlagen einheitlich bewirtschaftet werden.

Eine einheitliche Ausstattung- auch mit Fahrradabstellanlagen für B+R – und Wegweisung sollte für ein einheitliches Erscheinungsbild angestrebt werden

P+R kann und muss so einen Beitrag leisten, die Innenstadt von Erfurt von parkenden und fahrenden privaten Kraftfahrzeugen zu entlasten.

P+R ist dabei immer nur als Lösung für diejenigen anzusehen, die keine Möglichkeit haben, die gesamte Reise im ÖPNV zurückzulegen. Erste Priorität sollten attraktive ÖPNV-Verbindungen ins Umland haben.

P+R sollte idealer Weise möglichst „heimatnah“ erfolgen. So ist es erstrebenswerter z.B. in Gotha oder Weimar für die benachbarten Ortschaften ein attraktives P+R und attraktive Verbindungen im ÖPNV nach Erfurt anzubieten, als mit dem Auto bis zum Stadtrand von Erfurt zu fahren und dort erst in den ÖPNV umzusteigen. Da dies nicht in der Planungshoheit der Landeshauptstadt Erfurt liegt, wäre die Einbettung in eine großräumige Gesamtstrategie sinnvoll.