

Beschluss zur Drucksachen-Nr. 1347/19 der Sitzung des Stadtrates vom 01.07.2020

**Bebauungsplan EFM099, Arche, 1. Änderung, Billigung des Entwurfs und öffentliche
Auslegung**

Genaue Fassung:

01

Der Entwurf der 1. Änderung des Bebauungsplanes EFM099 "Arche" in seiner Fassung vom 01.07.2020 (Anlage 2) und die Begründung (Anlage 3) werden gebilligt.

02

Der Entwurf der 1. Änderung des Bebauungsplanes EFM099 "Arche" und die Begründung werden nach § 13a Abs. 2 Nr. 1 BauGB i. V. m. § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und § 3 Abs. 2 BauGB für die Dauer eines Monats öffentlich ausgelegt.

Gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 1 BauGB i. V. m. § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 und § 4 Abs. 2 BauGB werden die Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche durch die Planung berührt werden, beteiligt.

gez. A. Bausewein
Oberbürgermeister

Beschluss zur Drucksachen-Nr. 1772/19 der Sitzung des Stadtrates vom 01.07.2020

Gestaltung von Brachflächen in Plattenbaugebieten

Genauere Fassung:

01

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, für die Gestaltung von Brachflächen zwei geeignete Flächen als Gestaltungsbeispiele für die Nutzung von Brachflächen zu prüfen, die durch Abriss von Wohnblöcken in Plattenbaugebieten entstanden sind, ein entsprechendes Konzept zur Gestaltung der Flächen zu erarbeiten. Dabei sind die Wohnungsbaugesellschaften, die Flächenanlieger sind, einzubeziehen.

02

Der Gestaltungsentwurf der ausgewählten Flächen ist dem Ausschuss Bau und Verkehr, Stadtentwicklung und Umwelt, Klimaschutz und Liegenschaften bis Ende des ersten Quartales 2021 vorzulegen.

gez. A. Bausewein
Oberbürgermeister

Beschluss zur Drucksachen-Nr. 2109/19 der Sitzung des Stadtrates vom 01.07.2020

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 41 im Bereich Schmira, Teilbereiche 1 Eisenacher Straße, Am Knotenberg, Fienstedter Straße; 2 Südlich im Brühl; 3 Südlich Kornweg - Aufstellungsbeschluss, Billigung Vorentwurf, frühzeitige Beteiligung Öffentlichkeit

Genauere Fassung:

01

Für den Bereich Schmira, Teilbereich 1 Eisenacher Straße, Am Knotenberg, Fienstedter Straße, Teilbereich 2 Südlich Im Brühl, Teilbereich 3 Südlich Kornweg soll gemäß § 2 BauGB i. V. m. § 1 Abs. 8 BauGB der Flächennutzungsplan geändert werden (Anlage 1).

02

Der Vorentwurf der Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 41 für den Bereich Schmira, Teilbereich 1 Eisenacher Straße, Am Knotenberg, Fienstedter Straße, Teilbereich 2 Südlich Im Brühl, Teilbereich 3 Südlich Kornweg in seiner Fassung vom 14.04.2020 (Anlage 2) und die Begründung (Anlage 3) werden gebilligt.

03

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 BauGB wird durch öffentliche Auslegung des Vorentwurfes und dessen Begründung durchgeführt.

Gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 BauGB werden die Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche durch die Planung berührt werden, beteiligt.

gez. A. Bausewein
Oberbürgermeister

Beschluss zur Drucksachen-Nr. 0176/20 der Sitzung des Stadtrates vom 01.07.2020

Feststellung des Jahresabschlusses 2019 der SWE Stadtwerke Erfurt GmbH

Genauere Fassung:

01

Der Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2019 der Stadtwerke Erfurt GmbH mit einer Bilanzsumme von 259.556.617,66 EUR und einem Jahresüberschuss von 4.612.487,35 EUR wird festgestellt.

02

Der Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2019 mit einer Bilanzsumme von 731.696 TEUR sowie einem Konzernjahresüberschuss von 13.015 TEUR wird gebilligt.

03

Der Jahresüberschuss des Geschäftsjahres 2019 der SWE Stadtwerke Erfurt GmbH in Höhe von 4.612.487,35 EUR wird vollständig in die anderen Gewinnrücklagen der SWE Stadtwerke Erfurt GmbH eingestellt.

04

In Umsetzung des Gesellschafterbeschlusses vom 16. März 2012 wird durch die SWE Stadtwerke Erfurt GmbH ein Betrag von 500.000,00 EUR in die Kapitalrücklage der Erfurter Garten- und Ausstellungs gemeinnützige GmbH (ega) eingelegt. Darüber hinaus sind aus dem Jahresüberschuss 2019 der SWE Stadtwerke Erfurt GmbH weitere 1.612.902,75 EUR in die Kapitalrücklage der Erfurter Garten- und Ausstellungs gemeinnützige GmbH (ega) einzulegen.

05

Der Geschäftsführer der SWE Stadtwerke Erfurt GmbH, Herr Peter Zaiß, wird für das Geschäftsjahr 2019 entlastet.

06

Der Aufsichtsrat der SWE Stadtwerke Erfurt GmbH wird für das Geschäftsjahr 2019 entlastet.

07

Als Abschlussprüfer der SWE Stadtwerke Erfurt GmbH für die Prüfung des Jahresabschlusses 2020 der SWE Stadtwerke Erfurt GmbH einschließlich der Prüfung der Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung nach § 53 Haushaltsgrundsätzegesetz sowie für die Prüfung des Konzernabschlusses 2020 wird die BBH AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Zweigniederlassung Erfurt, bestellt. Der Prüfungsbericht

ist der Gesellschafterin Landeshauptstadt Erfurt auch in elektronischer Form zur Verfügung zu stellen.

gez. A. Bausewein
Oberbürgermeister

Beschluss zur Drucksachen-Nr. 0177/20 der Sitzung des Stadtrates vom 01.07.2020

Feststellung des Jahresabschlusses 2019 der Erfurter Garten- und Ausstellungs
gemeinnützige GmbH (ega)

Genaue Fassung:

01

Der Jahresabschluss 2019 der Erfurter Garten- und Ausstellungs gemeinnützige GmbH (ega) mit einer Bilanzsumme von 31.448.550,39 EUR und einem Jahresfehlbetrag von 2.690.601,98 EUR wird festgestellt.

02

Der Jahresfehlbetrag des Geschäftsjahres 2019 in Höhe von 2.690.601,98 EUR wird auf neue Rechnung vorgetragen.

03

Ein Betrag in Höhe von 3.599.998,00 EUR ist aus der Kapitalrücklage (§ 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB) zu entnehmen und hiermit eine Verrechnung mit den Verlusten aus der Abschreibung von Finanzanlagen durchzuführen.

04

Der Geschäftsführerin Frau Kathrin Weiß wird für das Geschäftsjahr 2019 Entlastung erteilt.

05

Der Aufsichtsrat wird für das Geschäftsjahr 2019 entlastet.

gez. A. Bausewein
Oberbürgermeister

Beschluss zur Drucksachen-Nr. 0180/20 der Sitzung des Stadtrates vom 01.07.2020

Feststellung des Jahresabschlusses 2019 der Kaisersaal Erfurt GmbH

Genauere Fassung:

01

Der Jahresabschluss 2019 der Kaisersaal Erfurt GmbH mit einer Bilanzsumme von 2.966.700,08 EUR und einem Jahresfehlbetrag von 557.389,95 EUR wird festgestellt.

02

Der Jahresfehlbetrag des Geschäftsjahres 2019 in Höhe von 557.389,95 EUR ist mit der Kapitalrücklage zu verrechnen.

03

Der Geschäftsführer Herr Alexander Hilge wird für das Geschäftsjahr 2019 entlastet.

04

Der Aufsichtsrat wird für das Geschäftsjahr 2019 entlastet.

gez. A. Bausewein
Oberbürgermeister

Beschluss zur Drucksachen-Nr. 0181/20 der Sitzung des Stadtrates vom 01.07.2020
Feststellung des Jahresabschlusses 2019 der Erfurt Tourismus und Marketing GmbH

Genauere Fassung:

01

Der Jahresabschluss 2019 der Erfurt Tourismus und Marketing GmbH mit einer Bilanzsumme von 1.154.106,80 Euro und einem Jahresfehlbetrag von 1.078.370,33 Euro wird festgestellt.

02

Der Jahresfehlbetrag des Geschäftsjahres 2019 in Höhe von 1.078.370,33 Euro ist mit der Kapitalrücklage zu verrechnen.

03

Die Geschäftsführerin Frau Dr. Carmen Hildebrandt wird für das Geschäftsjahr 2019 entlastet.

04

Der Aufsichtsrat wird für das Geschäftsjahr 2019 entlastet.

05

Als Abschlussprüfer für den Jahresabschluss 2020 der Erfurt Tourismus und Marketing GmbH einschließlich der Überprüfung der Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung gemäß § 53 Haushaltsgrundsätzegesetz und des Lageberichts 2020 wird die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft BDO AG, Niederlassung Erfurt bestellt. Der Prüfungsbericht ist der Gesellschafterin Landeshauptstadt Erfurt auch in elektronischer Form zur Verfügung zu stellen.

gez. A. Bausewein
Oberbürgermeister

Beschluss zur Drucksachen-Nr. 0184/20 der Sitzung des Stadtrates vom 01.07.2020

Feststellung des Jahresabschlusses 2019 des Eigenbetriebes Thüringer Zoopark Erfurt

Genauere Fassung:

01

Der Jahresabschluss 2019 des Eigenbetriebes Thüringer Zoopark Erfurt mit einer Bilanzsumme von 17.372.161,54 EUR und einem Jahresgewinn von 191.920,37 EUR wird festgestellt.

02

Der Jahresgewinn von 191.920,37 EUR wird mit den Verlustvorträgen der Vorjahre verrechnet.

03

Der Verlustvortrag aus dem Wirtschaftsjahr 2013 in Höhe von 361.837,00 EUR wird gemäß § 8 Abs. 2 Thüringer Eigenbetriebsverordnung mit der Allgemeinen Rücklage verrechnet.

04

Der Werkleiterin Frau Dr. Dr. Sabine Merz wird für das Wirtschaftsjahr 2019 Entlastung erteilt.

Der Werkleiterin Frau Katrin Gallion wird für das Wirtschaftsjahr 2019 Entlastung erteilt.
Dem Oberbürgermeister wird für das Wirtschaftsjahr 2019 Entlastung erteilt.

05

Als Abschlussprüfer für den Jahresabschluss 2020 einschließlich der Überprüfung der Ordnungsmäßigkeit der Werkleitung und der wirtschaftlichen Verhältnisse gemäß § 53 Haushaltsgrundsatzgesetz wird die MSC Schwarzer Albus GmbH, Erfurt bestellt. Der Prüfungsbericht ist der Landeshauptstadt Erfurt auch in elektronischer Form zur Verfügung zu stellen.

gez. A. Bausewein
Oberbürgermeister

Beschluss zur Drucksachen-Nr. 0193/20 der Sitzung des Stadtrates vom 01.07.2020

Nahverkehrsplan 2020 - 2024 der Landeshauptstadt Erfurt

Genaue Fassung:

01

Der Nahverkehrsplan 2020 – 2024 der Landeshauptstadt Erfurt (Anlage 1) wird bestätigt.

02

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, den bestätigten Nahverkehrsplan 2020 – 2024 an das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft zu übergeben.

03

Der jährliche, durch die EVAG zu erbringende Leistungsumfang wird zur Sicherstellung der gewollten Verkehrsbedienung schrittweise bis zum Jahr 2024 um 500.000 Fahrplankilometer/Jahr auf dann 7,5 Mio. Fahrplankilometer/Jahr (+/-5%) angehoben. Dieser erweiterte Leistungsumfang wird als neues Mindestangebot in § 3 der Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungs-auftrages über öffentliche Personenverkehrsdienste an die EVAG (DS 0676/10) aufgenommen.

04

Das mit dem Nahverkehrsplan 2020 – 2024 vorgegebene Verkehrsangebot findet Eingang in den öffentlichen Dienstleistungsauftrag an die EVAG.

05

Die für den ÖPNV notwendigen Investitionen in Verantwortung der Landeshauptstadt Erfurt sind - vorbehaltlich der haushalterischen Voraussetzungen - über die Laufzeit des Nahverkehrsplanes in den städtischen Haushalt einzuordnen

gez. A. Bausewein
Oberbürgermeister

Beschluss zur Drucksachen-Nr. 0261/20 der Sitzung des Stadtrates vom 01.07.2020

OB fordert von Land Strategie, Zeitplan und Budget für regionale Park- sowie und Bike- & Ride Parkplätze

Genaue Fassung:

01

Der Stadtrat beauftragt den Oberbürgermeister im Rahmen der interkommunalen Zusammenarbeit, das Thema „regionale Park- sowie Bike- & Ride Parkplätze“ auf die Tagesordnung zu setzen, um nach Kooperationspartnern zu suchen, mit dem Ziel entsprechende Kooperationsvereinbarungen zu treffen.

02

Dem Stadtrat ist halbjährlich über die Termine, Tagesordnungen und Gesprächsergebnisse der interkommunalen Zusammenarbeit zu berichten.

gez. A. Bausewein
Oberbürgermeister

Alternative und zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten der Schulsanierung

Genaue Fassung:

01

Der Oberbürgermeister wird aufgefordert, weiterhin zu prüfen, welche zusätzlichen Finanzierungsmöglichkeiten bei Schulneubau und -sanierung künftig in Frage kommen. Über das Ergebnis der Prüfung ist der zuständige Ausschuss anhand eines Berichtes schriftlich im III. Quartal zu informieren.

02

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die Schulneubauprojekte Greifswalder und Mühlhäuser Str. auf ihre Umsetzbarkeit im Rahmen einer Projektfinanzierung mit vollständiger Projektübernahme, ohne Renditemaximierung und einer Fertigstellung bis spätestens 2024 zu untersuchen. Hierzu sind Miet-, Leasing- und Erwerbermodelle sowie die Umsetzung als Gesamt- oder Einzelprojekte zu prüfen und die Ergebnisse gegen eine konventionelle kommunale Finanzierung abzuwägen. Die Sparkasse Mittelthüringen, die Wohnungsbaugenossenschaften sowie die Kommunale Wohnungsgesellschaft mbH (KoWo) sind einzubeziehen.

03

Entsprechend des Abwägungsergebnisses ist dem Stadtrat im Oktober 2020 ein Beschluss zur Umsetzung des Schulneubauprojekts Greifswalder Straße sowie zur Vorbereitung eines weiteren Schulneubauprojektes als ÖPP-Modell vorzulegen.

gez. A. Bausewein
Oberbürgermeister

Beschluss zur Drucksachen-Nr. 0438/20 der Sitzung des Stadtrates vom 01.07.2020

Erhalt der Freiflächen im Areal Thomas-Mann Schule
Einr.: Fraktion Mehrwertstadt Erfurt

Genauere Fassung:

01

Der Stadtrat beauftragt die Verwaltung bei den weiteren Planungen zur Erweiterung des Schulstandortes Thomas-Mann-Schule einen Eingriff in die vorhandenen und zur Nutzung zugänglichen Freiflächen (Spielplatz, Skateranlage, Sportplatz, Grünflächen, Wegebeziehungen) so gering wie möglich zu halten.

02

Die weiteren Planungen sollen sich an der Variante mit dem minimalsten Eingriff in vorhandene Grünflächen, sowie den minimalsten Baumfällungen orientieren.

03

Ersatzmaßnahmen für zwingend zu fällende Bäume sind nach Möglichkeit vor Ort zu leisten.

04

Weitere notwendige Kompensationsmaßnahmen sind in unmittelbarer Nähe zum Standort zu gewährleisten.

05

Im Rahmen der weiteren Planung ist Ausbau der Kooperationsbeziehungen zwischen Schule und Kinder- und Jugendhilfe sowie Stadtteilarbeit im Sinne eines "QuartiersCampus Ost" zu prüfen. Dabei soll konzeptionell auf die Erfahrungen des Modellprojektes des Campus Rütli in Berlin aufgebaut werden.

gez. A. Bausewein
Oberbürgermeister

Blühstreifen für Erfurt

Genauere Fassung:

01

Der Stadtrat fordert die Verwaltung auf, verstärkt Maßnahmen für die Anlage von Blühstreifen an Feldrändern zu unternehmen.

Dazu sollten:

- a) den Pächtern von landwirtschaftlichen Grundstücken und Betrieben die Fördermöglichkeiten bei der Anlage von Blühstreifen an Feldrändern aufgezeigt werden.
- b) in Bereichen des Stadtgebietes, die intensiv landwirtschaftlich genutzt werden und sich im Eigentum der Stadt befinden, zwei Blühstreifen als Pilotprojekte an Wirtschaftswegen in Abstimmung mit den Pächtern der angrenzenden Felder vorbildhaft geplant und angelegt werden.
- c) Aktivitäten entsprechend dem Modell der von bürgerschaftlichem Engagement getragenen Blühstreifen, analog dem in Mellingen, unterstützt werden.

02

Eine Pachtverlängerung ist in Gebieten, in denen Planungen des ISEK und der Rahmenplanung nicht entgegenstehen, auf sieben Jahre auszudehnen, um den Abruf von Fördersummen für Blühstreifenprogramme etc. und Planungssicherheit der Pächter zu ermöglichen.

gez. A. Bausewein
Oberbürgermeister

Selbstverpflichtung zum Baumschutz

Genaue Fassung:

01

Die Stadtverwaltung Erfurt erarbeitet eine Selbstverpflichtungserklärung zum Baumschutz. Die Auswahl der geeigneten Mittel zur Bürgerbeteiligung erfolgt unter Regie des Bürgerbeteiligungsrates.

02

Baumfällungen werden nur geplant, wenn keine anderen Alternativen zum Baumerhalt möglich sind. In allen städtischen Bauvorhaben sind die Auswirkungen auf den Baumbestand in Text und Plan zu dokumentieren. Baumfällungen, Baumerhalt und Baumneupflanzung sind in der Darstellung zu unterscheiden. Die Genauigkeit hat sich am Planungsstand zu orientieren. Dabei können zu Beginn der Planung auch überschlägige Zahlen verwendet werden, mit Fortschreiten der Planung können sich diese verändern und sind zu konkretisieren.

03

Die Stadtverwaltung Erfurt informiert den Stadtrat regelmäßig über geplante städtische Baumfällungen. Ein leistbares Verfahren wird im 4. Quartal 2020 vorgelegt. Die Information zur Umsetzung der Baumschutzsatzung wird wie bisher fortgeführt.

gez. A. Bausewein
Oberbürgermeister

Beschluss zur Drucksachen-Nr. 0516/20 der Sitzung des Stadtrates vom 01.07.2020

Park-and-Ride-Konzeption Landeshauptstadt Erfurt

Genauere Fassung:

01

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

02

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

gez. A. Bausewein
Oberbürgermeister

Beschluss zur Drucksachen-Nr. 0543/20 der Sitzung des Stadtrates vom 01.07.2020

Prüfung barrierefreier ÖPNV und Umsetzung des Personenbeförderungsgesetzes

Genauere Fassung:

01

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die städtischen Bushaltestellen und Stadtbahnhaltestellen der EVAG auf Barrierefreiheit sowie die Lautstärke der Haltestellenansagen in Bussen und Bahnen auf die Bedürfnisse in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkter Fahrgäste zu prüfen.

02

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, einen Bericht zur Umsetzung der Drucksache 1900/17 vor dem Hintergrund der Einhaltung des PBefG § 8 (3) vorzulegen.

03

Zudem ist eine Prioritätenliste zu allen noch umzusetzenden und bisher nicht barrierefreien Haltestellen vorzulegen, einschließlich der vorab notwendigen Planungen, die gemäß des Beschlusses zur Drucksache 1900/17 und dessen Umsetzung erforderlich sind.

04

Die Prüfungsergebnisse, Auflistungen und Planungsstände werden dem zuständigen Ausschuss mit daraus resultierenden Handlungsvorschlägen bis Ende des vierten Quartals 2020 vorgelegt.

gez. A. Bausewein
Oberbürgermeister

Taktile Türschilder und Blindenleitsysteme in der Stadtverwaltung

Genauere Fassung:

01

Der Oberbürgermeister wird beauftragt zu prüfen, in welchen öffentlichen Bereichen in der Stadtverwaltung es sinnvoll ist, eine taktile Beschriftung vorzunehmen. Dabei sind die AG barrierefreies Erfurt und der Beirat für Menschen mit Behinderungen einzubeziehen.

02

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, zu prüfen, inwiefern es möglich ist, Blindenleitsysteme mit taktiler Beschriftung, z. B. auch für Handläufe, in öffentlichen Bereichen der Stadtverwaltung, mit erhöhtem Publikumsverkehr, zu integrieren. Dazu sind im Vorfeld die Ämter, insbesondere das Sozial- und das Bürgeramt, zu befragen, um entsprechende Erfahrungen zu berücksichtigen.

03

Das Prüfergebnis sowie die finanziellen Auswirkungen der Beschlusspunkte, sind einzeln dargestellt, dem Stadtrat bis zum vierten Quartal 2020 vorzulegen.

gez. A. Bausewein
Oberbürgermeister

Schulartänderung der Kolping-Schule in eine Gemeinschaftsschule

Genauere Fassung:

01

Mit Wirkung zum Schuljahr 2020/21 wird gemäß § 13 Abs. 3 i.V.m. § 6a Abs. 3 Satz 1 ThürSchulG die Schulartänderung der Staatlichen Regelschule 3, Kolping-Schule in eine dreizügige Gemeinschaftsschule der Klassenstufen 1-10 beschlossen. Die Umsetzung der Primarstufe (Klassenstufen 1-4) erfolgt nach Fertigstellung des Erweiterungsbaus und nach Abschluss der Generalsanierung am Bestandsgebäude.

02

Mit Wirkung zum Schuljahr 2020/21 wird gemäß § 13 Abs. 3 Satz 1 ThürSchulG die Staatliche Regelschule 3, Kolping-Schule aufgehoben. Die Schüler der Klassenstufe 5 der Regelschule im Schuljahr 2019/20 haben ein Konvertierungsrecht als künftige reguläre 6. Klasse der Gemeinschaftsschule. Die Schüler der Klassenstufe 6 bis 10 der Regelschule im Schuljahr 2019/20 werden als Schüler der Gemeinschaftsschule geführt und können ihre Regelschulbildung auslaufend am Schulstandort der Gemeinschaftsschule beenden.

03

Gemäß § 6a Abs. 3 Satz 2 ThürSchulG wird zur Errichtung der neuen Gemeinschaftsschule das von der Arbeitsgemeinschaft erarbeitete und vorgelegte pädagogische Konzept für eine Gemeinschaftsschule am Standort Hirnzigenweg 31 (Anlage 1) beschlossen.

04

Für die Durchführung der gymnasialen Oberstufe wird gemäß § 6a Abs. 3 Satz 4 ThürSchulG die Jenaplanschule (Staatliche Gemeinschaftsschule 3, Nettelbeckufer 25, 99089 Erfurt) bestimmt.

05

Die Gemeinschaftsschule wird künftig unter folgender Bezeichnung geführt:

Staatliche Gemeinschaftsschule 9
Hirnzigenweg 31
99099 Erfurt

gez. A. Bausewein
Oberbürgermeister

Beschluss zur Drucksachen-Nr. 0831/20 der Sitzung des Stadtrates vom 01.07.2020

Eigenbetrieb Immobilienmanagement der Landeshauptstadt Erfurt - Umsetzung StR-
Beschluss Drucksache 2440/19

Genaue Fassung:

01

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, in Umsetzung des Beschlusses zur Drucksache 2440/19 vom 18. Dezember 2019, dem Stadtrat bis 31. Juli 2020 die in Erarbeitung befindlichen zwei Varianten eines Wirtschaftsplanes für den zugründenden „Eigenbetrieb Immobilienmanagement der Landeshauptstadt Erfurt (Schulen)“ zur Beratung vorzulegen.

02

Des Weiteren wird der Oberbürgermeister beauftragt, alle notwendigen Schritte vorzubereiten, damit der Eigenbetrieb entsprechend der Beschlüsse zur Drucksache 2440/19 ab 1. Januar 2021 den Geschäftsbetrieb aufnehmen kann.

03

Die Einnahmen aus dem Verkauf der Grundstücke entsprechend des Beschlusses 2440/19 werden ausschließlich für den vorgesehenen Zweck eingesetzt. Eine allgemeine Haushaltsdeckung wird ausgeschlossen.

04

Der Oberbürgermeister legt dem Stadtrat bis spätestens 31. Juli 2020 das erarbeitete Konzept zur Prioritätensetzung in der Schulsanierung sowie zur Umsetzung des Schulnetzplanes zur Beratung vor. Im 4. Quartal 2020 ist zudem der Entwurf einer mittelfristigen Investitionsplanung zur Schulsanierung vorzulegen.

05

Der Oberbürgermeister wird weiterhin beauftragt, alle im Doppelhaushalt 2019/2020 sowie im 1. Nachtragshaushalt 2020 geplanten Schulbauprojekte schnellstmöglich auszuschreiben oder notwendige Vergaben vorzubereiten.

gez. A. Bausewein
Oberbürgermeister

Beschluss zur Drucksachen-Nr. 1050/20 der Sitzung des Stadtrates vom 01.07.2020

Änderung Mitgliedschaft für den Jugendhilfeausschuss

Genaue Fassung:

Für die Arbeiterwohlfahrt wird als stimmberechtigtes Mitglied

neu: Frau Miriam Trautwein

und als stellvertretendes stimmberechtigtes Mitglied

Frau Andrea Schreiber

in den Jugendhilfeausschuss gewählt.

gez. A. Bausewein
Oberbürgermeister

Beschluss zur Drucksachen-Nr. 1064/20 der Sitzung des Stadtrates vom 01.07.2020

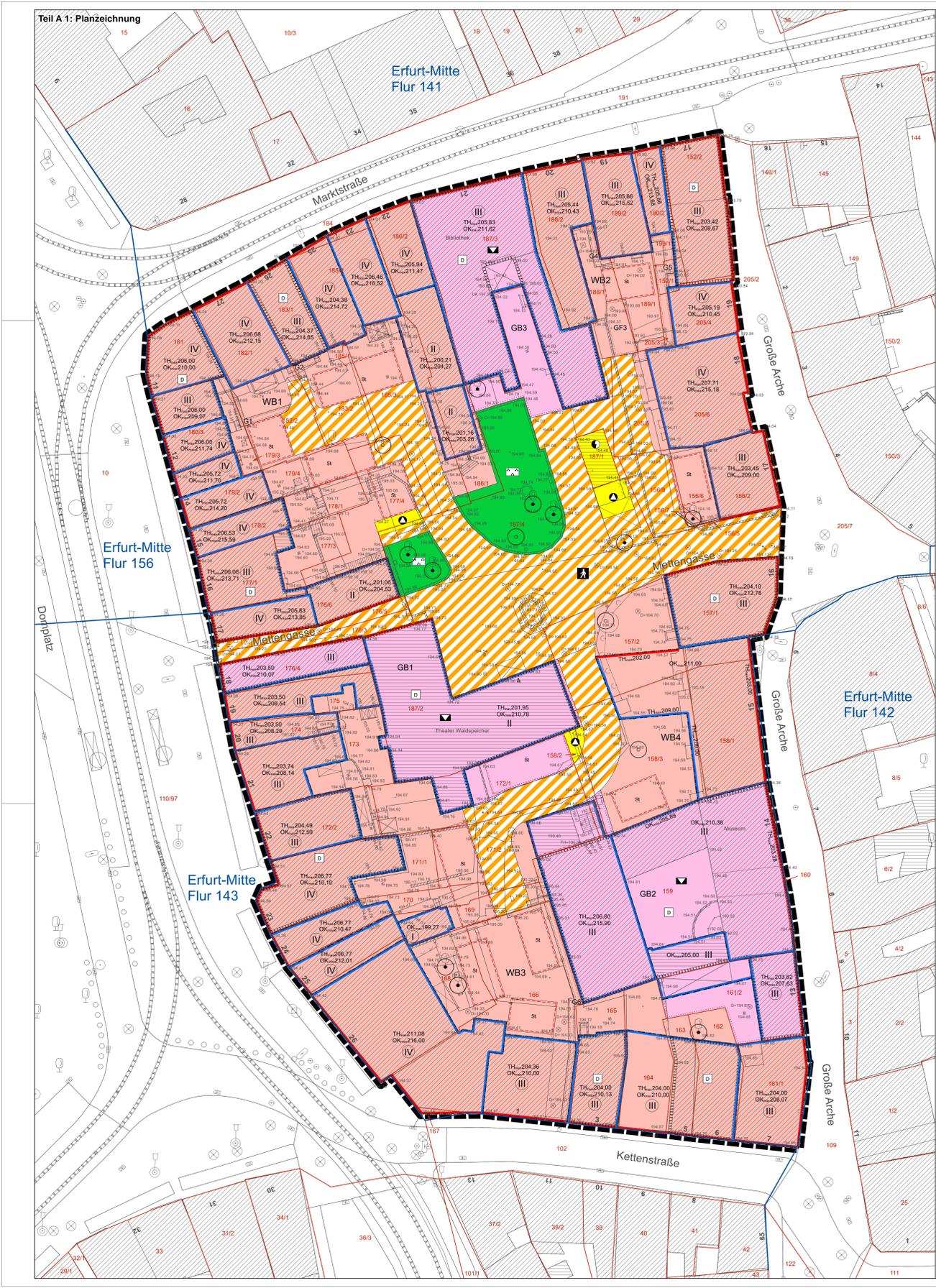
Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt Erfurt und seiner Ausschüsse

Genaue Fassung:

01

Die in der Anlage 1 dargestellte Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt Erfurt und seiner Ausschüsse wird unter der Maßgabe beschlossen, dass die Änderung des §25 Absatz 1 hinsichtlich der Sachkundigen Bürger mit Wirkung vom 1. September 2020 in Kraft tritt.

gez. A. Bausewein
Oberbürgermeister



Planzeichenerklärung

1. Zeichnerische Festsetzung

Planungsrechtliche Festsetzungen nach §9 BauGB, BauNVO und PlanZV

Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, §§ 1-11 BauNVO)

WB1-4 Besonderes Wohngebiet Teilbereich WB1-WB4 (§ 4 a BauNVO)

Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, § 16 BauNVO)

z. B. (iv) Anzahl der Vollgeschosse (zwingend)

z. B. iv Anzahl der Vollgeschosse als Höchstmaß

TH_{max} Traufhöhe als Höchstmaß

OK_{max} Oberkante Gebäude als Höchstmaß

Bauweise, Baulinien, Baugrenzen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB, §§ 22 u. 23 BauNVO)

Baulinie (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB, § 23 BauNVO)

Baugrenze (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB, § 23 BauNVO)

Flächen für den Gemeinbedarf (§ 9 Abs. 1 Nr. 5 BauGB)

Einrichtungen und Anlagen:

Kulturellen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 5 BauGB)

Verkehrflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

Öffentliche Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

Zweckbestimmung:

Fußgängerbereich (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

Straßenbegrenzungslinie

Flächen für Versorgungsanlagen, für die Abfallentsorgung (§ 9 Abs. 1 Nr. 12, 14 BauGB)

Versorgungsanlagen und Abfallentsorgung (§ 9 Abs. 1 Nr. 12, 14 BauGB)

Zweckbestimmung:

Elektrizität (§ 9 Abs. 1 Nr. 12, 14 BauGB)

Abfall (§ 9 Abs. 1 Nr. 12, 14 BauGB)

Grünflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB)

Öffentliche Grünflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB)

Zweckbestimmung:

Grunderläge (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB)

Planungen, Nutzungsregelungen, Maßnahmen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 20, 25 BauGB)

Angpflanzungen von Bäumen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a) BauGB)

Erhaltung von Bäumen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 b) BauGB)

Sonstige Planzeichen

Umgrenzung von Flächen für Nebenanlagen, Stellplätze, Garagen und Gemeinschaftsanlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 und 22 BauGB)

Zweckbestimmung:

Stellplätze (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 und 22 BauGB)

Mit Geh- und Fahrrechten zu belastende Flächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)

Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans (§ 9 Abs. 7 BauGB)

2. Nachrichtliche Übernahmen

Einzelanlagen (unbewegliche Kulturdenkmale), die dem Denkmalschutz unterliegen (§ 9 Abs. 6 BauGB)

3. Zeichnerische Hinweise und Planzeichen ohne Festsetzungscharakter

Vorhandene Gebäude mit Hausnummer

Flurstücksgrenze mit Flurstücknummer

Flurgrünze

Höhenlage des vorhandenen Geländes als Höhenpunkte in Meter ü. NN

Mauer

Zaun

Maßstabsleiste

Teil B: Textliche Festsetzungen

Planungsrechtliche Festsetzungen nach § 9 Abs. 1 und 3 BauGB

Nr.	Festsetzung	Ermächtigung
1	Art der baulichen Nutzung	§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB
Für das Besondere Wohngebiet (Teilbereich WB 1 bis WB 4) wird festgesetzt:		
1.1	In den der Marktplatz, Domplatz, Kettenstraße und Große Arche abgewandten Bereichen des Besonderen Wohngebietes (Teilbereich WB 1 bis WB 4) sind Mäuer und fensterlose Wandflächen von mehr als 15 m in beliebiger Weise flächig mit Kleinfenstern zu begrünen oder begrünt werden.	§ 1 Abs. 5 BauNVO
1.2	Die nach § 4 Abs. 3 Nr. 1 und 3 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Anlagen für zentrale Einrichtungen der Verwaltung und Dienststellen sind nicht zulässig.	§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO
1.3	Die nach § 4 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Vergnügungstätten sind nicht zulässig.	§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO
1.4	Sexshops als Untertar der Versorgung dienenden Läden sind nicht zulässig.	§ 1 Abs. 9 i. V. § 1 Abs. 5 BauNVO
1.5	Schank- und Speisewirtschaften sind außerhalb der überbaubaren Grundstücke nicht zulässig.	§ 1 Abs. 9 i. V. § 1 Abs. 5 BauNVO
1.6	Fremdwerbung als eine bestimmte Art der allgemeinen zulässigen sonstigen Gewerbebetriebe ist unzulässig.	§ 1 Abs. 9 i. V. § 1 Abs. 5 BauNVO
Für das Besondere Wohngebiet (Teilbereich WB 1, WB 2 und WB 3) wird festgesetzt:		
1.7	In den Entgegenstehen der an die Marktplatz, Domplatz und Kettenstraße angrenzenden Gebäude sind ausschließlich Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften sowie nichtstörende Handwerksbetriebe zulässig.	§ 1 Abs. 7 Nr. 1 BauNVO
Für das Besondere Wohngebiet (Teilbereich WB 1 und WB 3) wird festgesetzt:		
1.8	Überhalb des 1. Obergeschosses sind nur Wohnungen und ausnahmsweise Ferienwohnungen als Untertar der Betriebe des Beherbergungsgewerbes sowie Ferienwohnungen als Untertar sonstiger Gewerbebetriebe zulässig.	§ 4a Abs. 4 Nr. 1 BauNVO § 1 Abs. 9 i. V. § 1 Abs. 5 BauNVO
Für das Besondere Wohngebiet (Teilbereich WB 2) wird festgesetzt:		
1.9	Überhalb des Erdgeschosses sind ausschließlich Wohnungen zulässig.	§ 4a Abs. 4 Nr. 1 BauNVO
1.10	Ferienwohnungen als Untertar der Betriebe des Beherbergungsgewerbes sowie Ferienwohnungen als Untertar sonstiger Gewerbebetriebe sind nicht zulässig.	§ 1 Abs. 9 i. V. § 1 Abs. 5 BauNVO
Für die Gemeinbedarffläche GB 3 wird festgesetzt:		
1.11	Im Erdgeschoss ist eine Schank- und Speisewirtschaft ausnahmsweise zulässig.	§ 1 Abs. 9 i. V. § 1 Abs. 5 BauNVO

Bauordnungsrechtliche Festsetzungen nach § 9 Abs. 4 BauGB i. V. mit der ThürBO

Nr.	Festsetzung	Ermächtigung
2	Maß der baulichen Nutzung	§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB § 9 Abs. 2 Nr. 1 BauNVO
Im Besonderen Wohngebiet (Teilbereich WB 1 bis WB 4) und innerhalb der Flächen für Gemeinbedarf wird die Größe der zulässigen Grundflächen als Höchstmaß festgesetzt. Dabei entspricht die Größe der zulässigen Grundfläche der Größe der durch Baugrenzen und Baulinien definierten überbaubaren Grundstücksfläche.		
3	Bauweise und überbaubare Grundstücksfläche	§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB § 22 Abs. 3 BauNVO
3.1	Für die an die Straßen Domplatz, Marktplatz, Große Arche und Kettenstraße angrenzenden Gebäude wird eine geschlossene Bauweise festgesetzt.	§ 22 Abs. 3 BauNVO
3.2	Im Besonderen Wohngebiet (Teilbereich WB 1 bis WB 4) ist die überbaubare Baugrenze durch Balkone in einer Tiefe von maximal 1,50 m und in einer Breite von maximal 1/3 der Gebäubreite ausnahmsweise zulässig.	§ 23 Abs. 3 Satz 3 BauNVO
4	Flächen für Nebenanlagen, Garagen und Stellplätze mit ihren Einfahrten	§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB
4.1	Nebenanlagen, soweit es sich um Gebäude handelt, sind im Besonderen Wohngebiet (Teilbereich WB 1 bis WB 4) nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig.	§ 14 Abs. 1 Satz 3 BauNVO
4.2	Stellplätze sind nur innerhalb der für Stellplätze festgesetzten Flächen ST zulässig.	§ 12 Abs. 6 BauNVO
4.3	Oberirdische Garagen sind nur ausnahmsweise innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig und sind in der Hauptbaugliederung zu integrieren.	§ 12 Abs. 6 BauNVO
4.4	Ein- und Ausfahrten für Garagen und Stellplätze von den Straßen Domplatz, Marktplatz, Große Arche und Kettenstraße sind unzulässig. Ausgenommen davon ist die bestehende Zufahrt in der Kettenstraße Nr. 1.	§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB
4.5	Je Gebäude, das mindestens eine Gebäubreite von 10 m aufweist, ist eine Zufahrt von den Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung aus in einer maximalen Breite von 3 m zulässig.	§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB
5	Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB
5.1	Oberflächenbefestigungen auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen sind nicht mit vollverfestigten Oberflächenmaterialien auszubilden.	§ 17 Abs. 1 Nr. 2 BauNVO
5.2	Für alle neu zu pflanzenden Bäume ist dauerhaft ein durchwurzelbarer Raum von mindestens 12 m ² bei einer Breite von mindestens 2 m und einer Tiefe von mind. 1,5 m zu gewährleisten. Die Wurzelbereiche sind durch geeignete Maßnahmen dauerhaft luft- und wasserdurchlässig zu erhalten.	§ 17 Abs. 1 Nr. 2 BauNVO
6	Mit Geh- und Fahrrechten zu belastende Flächen	§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB
6.1	G 1: Die Fläche G 1 ist mit einem Gehrecht mit einer lichten Breite von mindestens 1,0 m zugunsten der Anlieger des Grundstücks Domplatz 11 zu belasten.	§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB
6.2	G 2: Die Fläche G 2 ist mit einem Gehrecht mit einer lichten Breite von mindestens 1,0 m zugunsten der Anlieger des Grundstücks Marktplatz 26 und 27 zu belasten.	§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB
6.3	GF 3: Die Fläche GF 3 ist mit einem Geh- und Fahrrecht mit einer lichten Breite von mindestens 0,30 m zugunsten der Anlieger der Grundstücke Marktplatz 20 und 19 zu belasten.	§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB
6.4	G 4: Die Fläche G 4 ist mit einem Gehrecht mit einer lichten Breite von mindestens 1,0 m zugunsten der Anlieger des Grundstücks Marktplatz 20 zu belasten.	§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB
6.5	G 5: Die Fläche G 5 ist mit einem Gehrecht mit einer lichten Breite von mindestens 1,0 m zugunsten der Anlieger der Grundstücke Große Arche 20, Marktplatz 17, 18 zu belasten.	§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB
6.6	G 6: Die Fläche G 6 ist mit einem Gehrecht mit einer lichten Breite von mindestens 1,0 m zugunsten der Anlieger des Grundstücks Große Arche 14 (Naturkundemuseum) zu belasten.	§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB
7	Verwendungsverbot bestimmter luftverunreinigender Stoffe	§ 9 Abs. 1 Nr. 23 a BauGB
In Feuerungsanlagen, die nach Inkraftsetzung des Bebauungsplans neu errichtet oder verändert werden, dürfen keine flüchtigen und festen Brennstoffe verbrannt werden. Das Verwendungsverbot schließt explizit den Betrieb offener Kamine gem. § 2 Nr. 12 der 1. BImSchV ein.		
8	Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie mit Bindung für Bepflanzungen und für den Erhalt von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen	§ 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB
8.1	Im Besonderen Wohngebiet (Teilbereich WB 1 bis WB 4) sind die nicht über- oder unterbaubaren Grundstücksflächen, soweit sie nicht für Terrassen, Zufahrten und Zuwegungen ausgebaut sind, gärtnerisch anzulegen. Die nicht überbaubaren Grundstücksflächen gem. Festsetzung Nr. 2 sind zu mindestens 20% zu begrünen.	§ 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB

6.2	Innhalb der öffentlichen Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung, innerhalb der öffentlichen Grünfläche und im Besonderen Wohngebiet Teilbereich WB 4 ist jeweils mindestens ein Laubbaum als Hochstamm mit einem Stammumfang von 18/20 cm an den festgesetzten Standorten zu pflanzen. Der Standort kann um maximal 5 m verschoben werden. Dabei sind folgende Arten zu verwenden: Acer platanoides 'Columnare' Typ 'Ley II' Säulen-Ahorn Carpinus betulus 'Frans Fontaine' Säulen-Hainbuche Gingko biloba 'Fastigiat' Säulen-Fächerblattbaum In den der Marktplatz, Domplatz, Kettenstraße und Große Arche abgewandten Bereichen des Besonderen Wohngebietes (Teilbereich WB 1 bis WB 4) sind Mäuer und fensterlose Wandflächen von mehr als 15 m in beliebiger Weise flächig mit Kleinfenstern zu begrünen oder begrünt werden. Diesem entgegenstehen: Partenococcus in Arten Aristida in Arten Lonicera in Arten Vitis in Arten Polygonum aubertii Clematis in Arten	§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a BauGB § 9 Abs. 1 Nr. 25 a BauGB
6.3	Der in der Planzeichnung als zu erhaltend festgesetzte Baumbestand ist dauerhaft zu erhalten und vor schädigenden Einflüssen, insbesondere Verwitterung des Wurzelraumes und Stammstich zu schützen. Bei Abgang sind diese Bäume durch standortgerechte Laubbäume zu ersetzen. Der Standort kann um maximal 5 m verschoben werden.	§ 9 Abs. 1 Nr. 25 b BauGB

Bauordnungsrechtliche Festsetzungen nach § 9 Abs. 4 BauGB i. V. mit der ThürBO

Nr.	Festsetzung	Ermächtigung
9	Dächer, Dachaufbauten und Dachendeckung	§ 88 Abs. 1 Nr. 1 ThürBO
9.1	Für die Besondere Wohngebiet (Teilbereich WB 1 bis WB 4) und für die Flächen für Gemeinbedarf wird festgesetzt:	
9.1.1	Für die Hauptgebäude sind nur Satteldächer mit einer Dachneigung von 40° bis 65° zulässig. Dachschichten sind unzulässig.	§ 88 Abs. 1 Nr. 1 ThürBO
9.1.2	In dem der Marktplatz, dem Domplatz, der Kettenstraße und der Großen Arche zugewandten Fassaden sind Dachziegelungen unzulässig.	
9.1.3	Als Dach- und Gaubendacheckung sind nur gerabarte, nicht glasierte Tonziegel in den Farben naturrot zulässig.	
10	Fassaden	
10.1	Die Oberflächen der Außenwände müssen aus Verputz oder sichtbarem Fachwerk bestehen. Farbanstriche müssen ein mates Erscheinungsbild aufweisen. Glänzende und reflektierende Oberflächen sind unzulässig.	
11	Türen und Fenster	
11.1	Neue öffnungsschließende Elemente müssen sich in Gliederung und Profilierung an der dem Gebäude typischen Elementen orientieren. Rahmen der Fenster und Schaufenster sowie die Türen sind aus Holz, gebäudephysikalisch gegliedert auszubilden. Schaufensteranlagen sind feststehend und einem Sockel von mindestens 0,30 Meter Höhe herzustellen.	
11.2	Garagenfahrleiten sind mit Türen und Türen in gebäudephysikalischen Konstruktionen und Materialien in der Fassadenhöhe zu schließen, dass ein optischer Raumabschluss gewährleistet ist. Unzulässig sind Tore aus fächig wirkenden, ungelagerten Kunststoffen oder Streckmetallen.	
12	Anlagen zur Nutzung regenerativer Energien	
12.1	Photovoltaik- und Solarthermieanlagen an Fassaden- und auf Dachflächen sind nicht zulässig.	
13	Anordnung und Gestaltung von Werbeanlagen	
13.1	Werbeanlagen sind nur an Gebäuden zulässig. Frei stehende Werbeanlagen sind unzulässig.	
13.2	Pro Fassade ist je Gewerbebetrieb im Erdgeschoss entweder ein Schriftzug oder ein Ausleger zulässig. Bei Eckgebäuden ist pro Fassade ein Schriftzug zulässig.	
13.3	Die Anordnung von Werbeanlagen darf nur im Erdgeschoss erfolgen und im Bereich des 1. Obergeschosses erfolgen.	
13.4	Werbeanlagen sind grundsätzlich unzulässig an und Brandgebäuden, Brandgebäudeecken, Dächern, Schornsteinen, Ecken und anderen hochragenden oder vorspringenden Bauteilen, an Türen, Türen und die nicht als Ladeneingänge oder Schaufenster dienen sowie an Einfriednungen.	
13.5	Werbeanlagen dürfen nicht errichtet werden auf horizontalen oder vertikalen Gliederungselementen der Fassade. Sie dürfen diese nicht verdecken oder überschneiden. Der Abstand zwischen der Werbeanlage und den entsprechenden Gliederungselementen wie Gesimse, Faschen, Lisenen muss mindestens 0,10 m betragen.	
13.6	An der Fassade angebrachte Schriftzüge sind nur parallel zum Gebäude und waagrecht zulässig. Logoartige Ausnahmen sind zulässig.	
13.7	Strahler und andere sichtbare Beleuchtungsquellen sind unzulässig.	
13.8	Werbeanlagen als laufende Schrift- und Leuchtbänder oder wechselnde Bilder, als Blinklichter, als Videoinstallationen und Werbeanlagen mit beweglichen Teilen sind nicht zulässig. Projektivierte Werbungen wie Schriften und Bilder auf z.B. Fassaden- oder Oberflächen sind unzulässig.	
13.9	Kabel und sonstige technische Hilfsmittel sind verdeckt anzubringen.	
13.10	Werbeanlagen, die parallel zur Fassade errichtet werden, müssen als Schriftzüge mit Einzelbuchstaben ausgebildet werden. Die Erhellung hat direkt an der Fassade zu erfolgen und ist unzulässig.	
13.11	Die Beleuchtung der Buchstaben kann nur in hinterleuchteter Ausführung erfolgen. Die Zargen müssen lichtdurchlässig sein.	
13.12	Der Abstand zwischen der Wand und der Vorderkante Buchstabe soll 0,08 m nicht überschreiten. Die Werbeanlage darf jedoch nicht vor horizontale oder vertikale Gliederungselemente treten. Fehlen diese Elemente – z.B. Gesims an der Fassade – so darf der Abstand zwischen der Wand und Vorderkante Buchstabe 0,08 m nicht überschreiten.	
13.13	Die Höhe der Werbeanlagen parallel zur Fassade darf 0,6 m (Gesamthöhe) nicht überschreiten. Die Länge einer Werbeanlage richtet sich nach der Fassadengestaltung, darf jedoch 2/3 der Fassadenfront nicht überschreiten.	
13.14	Leuchtbildern sind unzulässig.	
13.15	Ausleger dürfen bis zu einer Tiefe von 10 % der Breite der Verkehrsfläche, höchstens jedoch 0,80 m vor die Gebäudetransparenz treten. Ausleger dürfen eine maximale Höhe von 0,80 m nicht überschreiten. Eine Durchgangshöhe über Gelweg von 2,50 m ist einzuhalten. Ausleger dürfen nicht als Kanten ausgeführt werden. Die maximale Breite des Auslegers (in Frontalansicht) darf 0,05 m nicht überschreiten.	
13.16	Befinden sich mehrere Einrichtungen in einem Gebäude, so sind die Werbeanlagen in Form, Gestaltung, Material und Beleuchtungsart aufeinander abzustimmen.	

Nr.	Festsetzung	Ermächtigung
13.17	Das Beschriftete, Bekleben oder Bemalen von Fensterflächen ist nur im Bereich des Erdgeschosses und nur in der Art von Signalfarben, waagerechten Schriftzügen oder Logos in einer Größe von 8 % (gemaint ist die Schrift) bei einer maximalen Gesamtanzahl von 10 Zeichen pro Fenster zulässig. Die Beschriftung der Glasfläche des jeweiligen Fensters von 20 % zulässig.	§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a BauGB
13.18	Grelle Werbungen, insbesondere Signalfarben, sind unzulässig.	
13.19	Werbeanlagen sind nur als Ersatz für einen Ausleger in den Abmaßen von maximal 0,60 m (Tiefe) x 1,20 m (Höhe) zulässig. Die Befestigung darf die Oberkante Fenster 1. Obergeschoss nicht überschreiten. Eine Mindestabstandshöhe von 2,50 m ist einzuhalten. Pro Haus ist maximal eine Fahne zulässig. Separate Beleuchtungsanlage für Fahnen sind grundsätzlich unzulässig. Die Anbringung von Fahnen darf nur rechtlich zur Fassade erfolgen.	
14	Gestaltung der Stellplätze für bewegliche Abfallbehälter	§ 88 Abs. 1 Nr. 4 ThürBO
Die Stellplätze für bewegliche Abfallbehälter sind in die Gebäude zu integrieren oder in freistehenden Anlagen zu umplanen und vor Einsicht aus dem öffentlichen Verkehrsraum abzusichern.		
15	Einfriedrungen	§ 88 Abs. 1 Nr. 4 ThürBO
An den der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung zugewandten nicht überbaubaren Flächen sind Einfriedrungen nur in Form von Natursteinmauern oder Laubholzhecken aus standortgerechten Gehölzen zulässig.		
16	Oberflächenbefestigungen	§ 88 Abs. 1 Nr. 4 ThürBO
Im Geltungsbereich des Bebauungsplans ist nur die Herstellung von nobelartigen Stellplätzen und Garagen im Sinne des § 49 Abs. 1 Satz 1 ThürBO von 0,5 Stellplatz je Wohnfläche zulässig. Die Herstellung von Stellplätzen und Garagen ist für andere zugelassene Nutzungen nicht zulässig. Ausgenommen davon ist die Herstellung von 2 Stellplätzen, die dem Betrieb des Gebäudes Mettengasse 4 (Theater Waldspiecher) zugeordnet werden.		
17	Stellplätze und Garagen	§ 88 Abs. 1 Nr. 7 i. V. mit § 49 Abs. 1 ThürBO

Teil C: Nachrichtliche Übernahmen (nach § 9 Abs. 6 BauGB)

Kulturdenkmale	Landeshauptstadt Erfurt A. Baumgarten Oberbürgermeister
Die Grundstücke innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans sind einschließlich der Kulturdenkmale als Gesamtanlage Altstadt Erfurt. Alle Gebäude im Ensemble sind nach ThürDSG Kulturdenkmale. Marktplatz 17, 26 Wohn- und Geschäftshaus Marktplatz 21 Wohn- und Geschäftshaus mit Kinder- und Jugendbibliothek Marktplatz 27, 27a Wohn- und Geschäftshaus Domplatz 11, 12, 15, 16, 17, 18, 22, 23 Wohn- und Geschäftshäuser Mettengasse 4, Theater 'Waldspiecher' Kettenstraße 3, 6, 6 Wohn- und Geschäftshäuser unbebaut EFM Fl. 141 Flst. 164 und 166 Keller Große Arche 13, 14 Naturkundemuseum Große Arche 16 Wohn- und Geschäftshaus	
Durch die Planung sind unmittelbar gegenüberlich folgende einzelne Kulturdenkmale betroffen: Marktplatz 17, 26 Wohn- und Geschäftshaus Marktplatz 21 Wohn- und Geschäftshaus mit Kinder- und Jugendbibliothek Marktplatz 27, 27a Wohn- und Geschäftshaus Domplatz 11, 12, 15, 16, 17, 18, 22, 23 Wohn- und Geschäftshäuser Mettengasse 4, Theater 'Waldspiecher' Kettenstraße 3, 6, 6 Wohn- und Geschäftshäuser unbebaut EFM Fl. 141 Flst. 164 und 166 Keller Große Arche 13, 14 Naturkundemuseum Große Arche 16 Wohn- und Geschäftshaus	
Rechtsgrundlage: Thüringer Gesetz zur Pflege und zum Schutz der Kulturdenkmale (Thüringer Denkmalschutzgesetz - ThürDSG) in der Fassung vom 14. April 2004 (GVBl. S. 465, 562), zuletzt geändert durch Artikel 1 und 2 des Thüringer Verwaltungsreformgesetzes 2016 (ThürVwRG 2016) vom 18.12.2016 (GVBl. S. 731)	

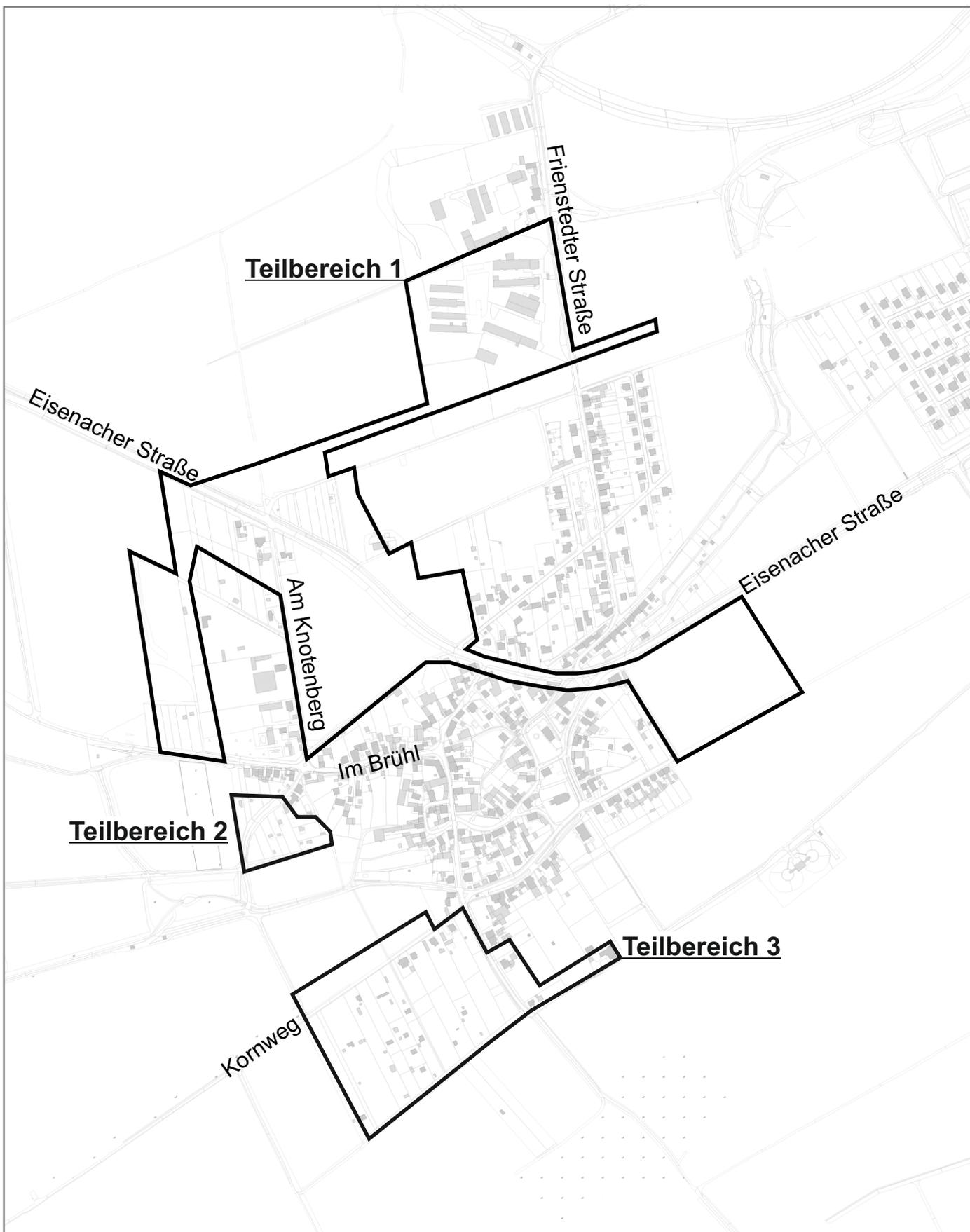
Teil D: Hinweise

1	Den Festsetzungen zugrunde liegende Vorschriften	
Die Festsetzungen zugrunde liegenden Vorschriften (DIN-Normen etc.) können dort eingesehen werden, wo nach der Bekanntmachung gemäß § 3 BauGB die öffentliche Auslegung des Bebauungsplans und der Begründung erfolgt und gemäß § 10 Abs. 3 BauGB der Bauangelegen mit der Begründung zu jedermanns Einsicht bereitgehalten wird.		
2	Archäologische Funde	
Der Geltungsbereich befindet sich im archäologischen Relevanzgebiet Altstadt Erfurt. Es ist davon auszugehen, dass bei den Erdarbeiten zur Freiflächengestaltung bau- und bodenarchäologische Befunde betroffen sind. Deshalb müssen Eingriffe in den unterirdischen Baurealm denkmalrechtlich erlaubt werden. Voraussetzung für eine Erlaubnis ist eine einvernehmliche Abstimmung mit dem Thüringischen Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie über ggf. notwendige archäologische Untersuchungen. Die Kosten solcher vorbereitender und/oder das Vorhaben begleitender Untersuchungen sind im Rahmen des zumutbaren zu tragen (§§ 13 Abs. 3, 14 Abs. 1 S. 6 Thüringer Denkmalschutzgesetz). Je nach Vorhabenumfang ist einvernehmlich die mögliche Dauer der Untersuchung bei der Zielplanung des Vorhabens zu beachten und andererseits können erhebliche Zusatzkosten entstehen, so dass sich eine frühzeitige Kontaktaufnahme mit dem Thüringischen Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie empfiehlt. Die Anzeige- und sonstigen Verhaltenspflichten nach § 16 Thüringer Denkmalschutzgesetz gehen ergänzend. Auf das Schutzziel des Freistaates Thüringen im Anwendungsbereich des § 17 Thüringer Denkmalschutzgesetz wird ergänzend hingewiesen.		
3	Fernwärmesetzung	
Das Plangebiet befindet sich im Geltungsbereich der Fernwärmesetzung der Stadt Erfurt („Verordnung über Altstadt“) vom 20.04.1994, aktualisiert am 06.06.2005 und öffentlich neu bekannt gemacht im Amtsblatt der Stadt Erfurt vom 08.07.2005. Es besteht Anschluss- und Benutzungszwang.		
4	Erdauschlüsse	
Geplante Erdauschlüsse und größere Baugruben sind der Thüringer Landesanstalt für Umwelt und Geologie rechtzeitig anzuzeigen. Die Schichtenverzeichnisse einschließlich der Erkundungsdaten und die Logbücher der Bohrungen sind dem Geologischen Archiv des Freistaates Thüringen zu übergeben.		
5	Auffälliger Bodenausbau, Bodenverunreinigungen	
Werden bei Erdarbeiten insbesondere in den Altlastenverdachtsflächen, Thals Nr. 10739 (Marktplatz 23-25), Thals Nr. 0890 (Große Arche 14), Thals Nr. 0673 (Domplatz 22), Thals Nr. 0674 (Domplatz 23), schadstoffverunreinigte Medien im Boden, Wasser oder in der Luft oder auffällige Bereiche, wie kontaminationsverdächtige Baustoffe oder Auffüllungen angetroffen, so ist das Umwelt- und Naturschutzamt der Stadt Erfurt zu informieren und die weitere Vorgehensweise abzustimmen.		
6	Übernahmestplätze für Abfallbehälter	
Innerhalb der festgesetzten Übernahmestplätze sind die Abfallbehälter temporär am Abholtag zum Zweck der Müllübergabe aufzustellen.		
7	Farbkonzept zur Gestaltung	
Durch den Bauherren ist ein Farbkonzept zu erstellen und einvernehmlich mit dem Bauamt abzustimmen.		
Es wird beschiedigt, dass die Flustücke mit ihren Grenzen und Bezeichnungen als Grundlage für die geometrischen Festlegungen der neuen städtebaulichen Planung mit dem Liegenschaftskataster nach dem Stand vom 24.07.2019 übereinstimmen.		
Erfurt, den 24.02.2020		
Stephan Feischer-Dipl.-Ing. (FH) Öffentlich bestellter Vermessungsingenieur Magdeburger Allee 124 99086 Erfurt		
Stand des Liegenschaftskatasters: 24.07.2019		

Verfahrensvermerk zur 1. Änderung des Bebauungsplans EFM099 "Arche" im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB

Der Bebauungsplan EFM099 "Arche" ist seit dem 26.09.1997 rechtsverbindlich.

- Der Stadtrat Erfurt hat am 16.11.2016 mit Beschluss Nr. 1551/16, öffentlich bekannt gemacht im Amtsblatt der Landeshauptstadt Erfurt Nr. 21 vom 30.12.2016 die 1. Änderung des Bebauungsplans EFM099 "Arche" im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB beschlossen.
- Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 13a Abs. 2 Nr. 1 und § 3 Abs. 1 BauGB, bekannt gemacht im Amtsblatt der Landeshauptstadt Erfurt Nr. 21 vom 30.12.2016, ist vom 09.01.2017 bis zum 10.02.2017 durch öffentliche Auslegung des Vorrentures und dessen Begründung durchgeführt worden.
- Die von der Planung berörhteten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sind gem. § 13a Abs. 2 Nr. 1 i. V. m. § 13 Abs. 2 Nr. 1 und § 4 Abs. 1 Satz 1 BauGB mit Schreiben vom 04.01.2017 zur Aufklärung aufgefordert worden.
- Der Stadtrat Erfurt hat mit Beschluss Nr. am dem Entwurf der 1. Änderung des Bebauungsplans mit Begründung gebilligt und gem. § 13a Abs. 2 Nr. 1 i. V. m



Flächennutzungsplan- Änderung Nr.41

Bereich Schmira

Teilbereiche

“1 Eisenacher Straße, Am Knotenberg, Frienstedter Straße

2 Südlich im Brühl

3 Südlich Kornweg“



LANDESHAUPTSTADT
THÜRINGEN
Stadtverwaltung

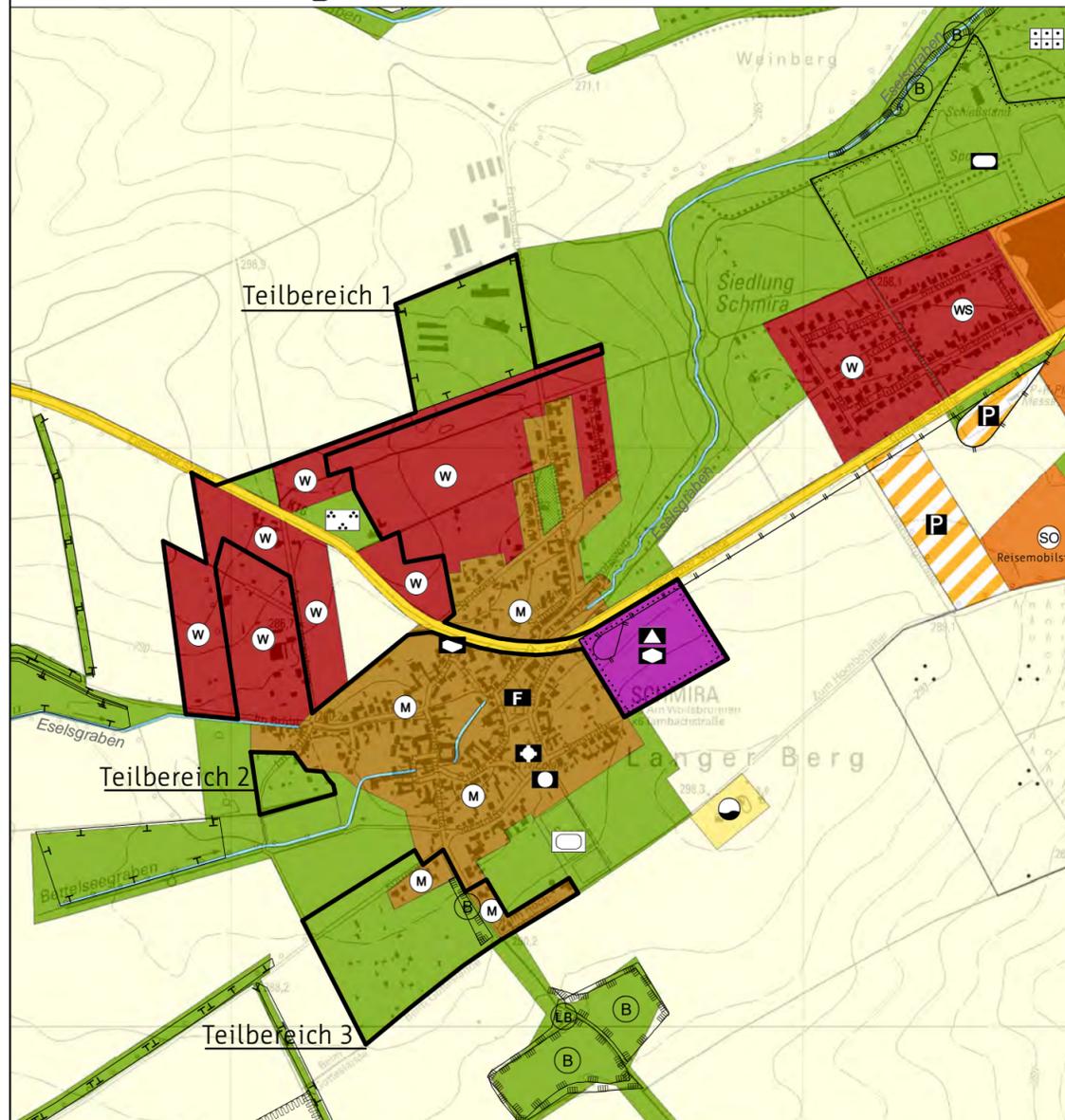
Nachdruck oder Vervielfältigung verboten
Kartengrundlage: Stadtgrundkarte / Amt für Geoinformation und Bodenordnung

Ausgabedatum: 14.04.2020

Übersicht Geltungsbereich - nur zur Information (nicht maßstabsgerecht)

Dezernat Kultur und Stadtentwicklung
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

Planzeichnung



Planzeichenerklärung

Wohnbauflächen (§1 Abs. 1 Nr. 1 BauNVO)	Sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen	Umgrenzung von Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft
Gemischte Bauflächen (§1 Abs. 1 Nr. 2 BauNVO)	Straßenbahnen	Umgrenzung von Schutzgebieten und Schutzgebieten im Sinne des Naturschutzrechts
Flächen für den Gemeinbedarf	Grünflächen (§5 Abs. 2 Nr. 5 und Abs. 4 BauGB)	Besonders geschützte Biotope gemäß §30 BNatG
Anlagen und Einrichtungen:	Parkanlage	Bereich der Änderung
Schulen und Bildungseinrichtungen	Soziale Zwecke dienende Gebäude und Einrichtungen	

Grundlage der Änderung ist der Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Erfurt, wirksam mit Bekanntmachung vom 27.05.2006 im Amtsblatt Nr. 11/2006, neu bekannt gemacht am 14.07.2017 im Amtsblatt Nr. 12/2017, zuletzt geändert durch die FNP Änderungen Nr. 35, wirksam mit Veröffentlichung vom 21.02.2020 im Amtsblatt Nr. 03/2020. Die weiteren Nutzungsdarstellungen sind in der Planzeichenerklärung zum wirksamen Flächennutzungsplan erläutert. Dieser kann im Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung oder im Internet unter www.erfurt.de/ef115906 eingesehen werden.

Verfahrensvermerke

Der Stadtrat Erfurt hat am mit Beschluss Nr., ortsüblich bekannt gemacht im Amtsblatt der Landeshauptstadt Erfurt Nr. vom, den Beschluss über die Aufstellung der 41. Änderung des Flächennutzungsplanes gefasst, den Vorentwurf mit Begründung gebilligt und die Durchführung der frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung beschlossen.

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB, bekannt gemacht im Amtsblatt der Landeshauptstadt Erfurt Nr. vom, ist vom bis zum durch öffentliche Auslegung des Vorentwurfes und dessen Begründung durchgeführt worden.

Die von der Planung berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sind gemäß § 4 Abs. 1 BauGB mit Schreiben vom zur Äußerung auch im Hinblick auf den erforderlichen Detaillierungsgrad der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB aufgefordert worden.

Der Stadtrat Erfurt hat am mit Beschluss Nr. den Entwurf der 41. Änderung des Flächennutzungsplanes mit Begründung gebilligt und die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB beschlossen.

Ort und Dauer der öffentlichen Auslegung, sowie Angaben dazu, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, sind gemäß § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB im Amtsblatt der Landeshauptstadt Erfurt Nr. vom ortsüblich bekannt gemacht worden.

Der Entwurf der 41. Änderung des Flächennutzungsplanes und dessen Begründung und die wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen haben gemäß § 3 Abs. 2 Satz 1 BauGB in der Zeit vom bis zum öffentlich ausgelegt.

Die von der Planung berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sind gemäß § 4 Abs. 2 BauGB mit Schreiben vom zur Stellungnahme aufgefordert worden.

Der Stadtrat Erfurt hat am mit Beschluss Nr. nach Prüfung der abgegebenen Stellungnahmen die Abwägung beschlossen und die 41. Änderung des Flächennutzungsplanes einschließlich der Begründung beschlossen.

Erfurt, den
Oberbürgermeister

Die 41. Änderung des Flächennutzungsplanes wurde gemäß § 6 Abs. 1 BauGB der Rechtsaufsichtsbehörde zur Genehmigung mit Schreiben vom vorgelegt.
Die Genehmigung wurde mit Schreiben vom (AZ:.....) erteilt.

Erfurt, den
Oberbürgermeister

Die Übereinstimmung des zeichnerischen Inhalts der 41. Änderung des Flächennutzungsplanes mit dem Willen der Landeshauptstadt Erfurt sowie die Einhaltung des gesetzlich vorgeschriebenen Verfahrens zur Aufstellung des Flächennutzungsplanes werden bekundet.

Erfurt, den
Landeshauptstadt Erfurt
A. Bausewein
Oberbürgermeister

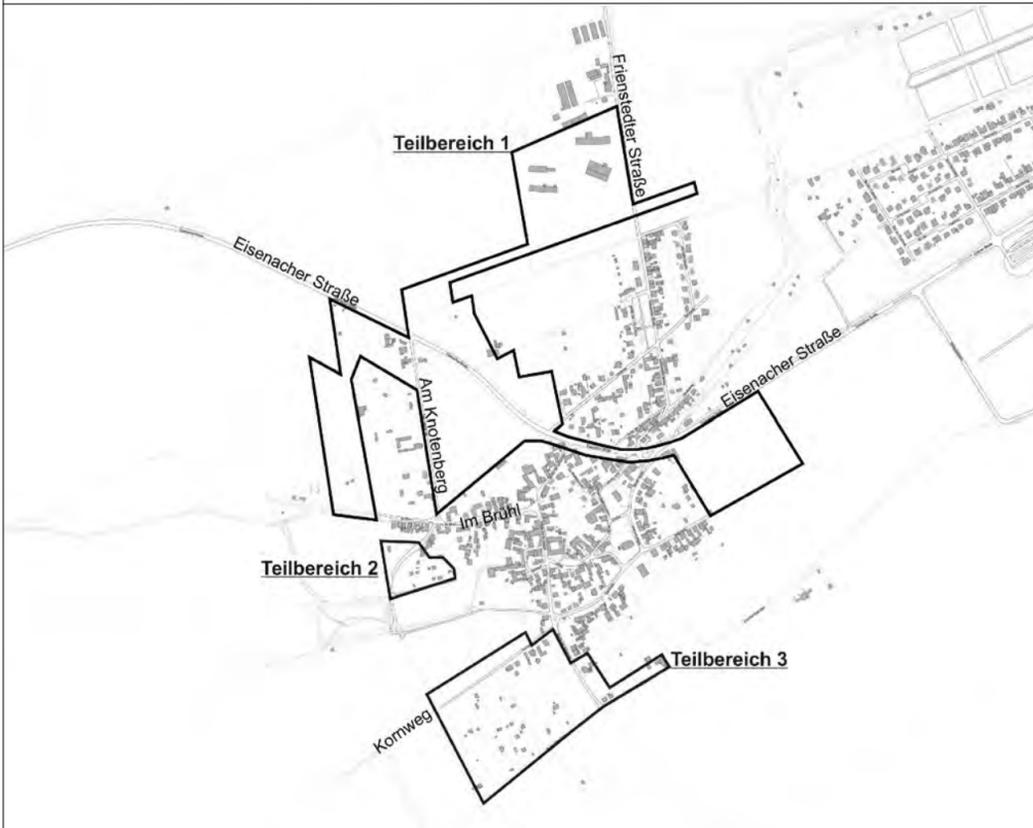
Die 41. Änderung des Flächennutzungsplanes wurde gemäß § 6 Abs. 5 BauGB im Amtsblatt der Landeshauptstadt Erfurt Nr. vom ortsüblich bekannt gemacht.
Mit dieser Bekanntmachung wurde die 41. Änderung des Flächennutzungsplanes

Erfurt, den
Wirksam
Oberbürgermeister

Flächennutzungsplan - Änderung Nr.41

- Bereich Schmira**
Teilbereiche
1 Eisenacher Straße, Am Knotenberg, Frienstedter Straße
2 Südlich im Brühl
3 Südlich Kornweg

Vorentwurf



Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 41

Bereich Schmira

Teilbereiche

1 Eisenacher Straße, Am Knotenberg,
Frienstedter Straße,

2 Südlich Im Brühl, zurück zum Beschluss

3 Südlich Kornweg 2109/19

Vorentwurf



LANDESHAUPTSTADT
THÜRINGEN
Stadtverwaltung

Begründung



Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
1.1	Grundlagen.....	1
1.2	Verfahren	1
2	Allgemeine Begründung	1
2.1	Planungsanlass und -erfordernis	1
2.2	Ziele und Zwecke der Planung.....	2
2.3	Plangebiet	4
2.4	Planungsalternativen.....	7
2.5	Betroffene Inhalte des wirksamen FNP	8
3	Planungsvorgaben	10
3.1	Landesplanung.....	10
3.2	Regionalplanung	10
3.3	Kommunale Planungen.....	13
3.3.1	Formelle Planungen	13
3.3.2	Informelle Planungen	13
3.4	Fachplanungen.....	17
4	Hinweise	19
4.1	Denkmalschutz.....	19
4.2	Altlasten.....	19
4.3	Immissionsschutz.....	20
4.4	Artenschutz	21
4.5	Überschwemmungen.....	21
5	Inhalte der Planung	21
5.1	Darstellungen	21
5.2	Nachrichtliche Übernahmen und Vermerke.....	24
6	Städtebauliche Kennziffern / Folgekosten für die Gemeinde	24
7	Umweltbericht	25

Anlagen

Anlage 1	Städtebauliche Rahmenplanung Schmira, Stand 09.01.2019
----------------	--

1 Einleitung

1.1 Grundlagen

Die Stadt Erfurt verfügt über einen Flächennutzungsplan (FNP), wirksam mit Bekanntmachung vom 27.05.2006 im Amtsblatt Nr. 11/2006, neu bekannt gemacht am 14.07.2017 im Amtsblatt Nr. 12/2017, zuletzt geändert durch die FNP-Änderung Nr. 35, wirksam mit Veröffentlichung vom 21.02.2020 im Amtsblatt Nr. 03/2020.

Der FNP stellt als sogenannter vorbereitender Bauleitplan die generellen räumlichen Planungs- und Entwicklungsziele der Stadt Erfurt dar, indem er die geplante Art der Bodennutzung für das gesamte Gemeindegebiet nach deren voraussehbaren Bedürfnissen in den Grundzügen aufzeigt. Aufgrund verschiedener Entwicklungen und Projekte ist der FNP entsprechend planerischer Erfordernisse zu ändern. Die Bearbeitung des FNP der Stadt Erfurt erfolgt immer im Maßstab 1:10.000. Die Inhalte der Planzeichnung sind somit grundsätzlich nicht parzellenscharf ablesbar.

Für die Stadt Erfurt selbst und für Behörden ist der FNP bindend. Der FNP entfaltet in der Regel keine unmittelbaren rechtlichen Wirkungen. Der FNP stellt jedoch eine wichtige Grundlage für die Aufstellung von Bebauungsplänen dar. Diese konkretisieren in Teilbereichen der Stadt die städtebauliche Entwicklung mit rechtsverbindlichen Festsetzungen.

1.2 Verfahren

Dem Verfahren zu dieser FNP-Änderung liegt das Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634) zugrunde.

Die 41. Änderung des FNP soll im vollen Verfahren nach § 2 BauGB durchgeführt werden, somit muss auch ein Umweltbericht erstellt werden. Bisher wurden keine Verfahrensschritte durchgeführt. Mit dem Aufstellungsbeschluss, der Billigung des Vorentwurfes und der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit wird das Verfahren eingeleitet. Als nächster Verfahrensschritt werden die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB frühzeitig unterrichtet und beteiligt sowie zur Äußerung zum erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB aufgefordert. Ebenso wird die Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB frühzeitig über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung unterrichtet. Danach soll der Auslegungsbeschluss und die Billigung des Entwurfes im Stadtrat gefasst werden.

2 Allgemeine Begründung

2.1 Planungsanlass und -erfordernis

Bereits 1994 wurde eine städtebauliche Rahmenplanung für die Entwicklung des Ortsteils Schmira erarbeitet. Im Ergebnis dieser städtebaulichen Rahmenplanung wurden in größerem Umfang zusätzliche Siedlungsflächen als Erweiterungsflächen für Schmira vorgesehen. Entsprechend wurden umfangreiche Flächen für eine Wohnungsbauentwicklung bereits im seit 2006 wirksamen FNP dargestellt, siehe Punkt 2.5 Betroffene Inhalte des wirksamen FNP. Die Erarbeitung der Bebauungspläne für den Ortsteil Schmira wurde zum damaligen Zeitpunkt jedoch nur in einem sehr geringen Umfang fortgeführt. Die bisher im Ortsteil Schmira als Ziel der Planung dargestellten Gemeinbedarfseinrichtungen und die Erweiterung der Straßenbahn in die Ortsmitte konnten bisher auch mangels Bedarf aus dem Ort Schmira heraus nicht umgesetzt werden.

Aufgrund veränderter Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung wurde das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) Erfurt fortgeschrieben und am 17.10.2018 durch den Stadtrat bestätigt. Für das Stadtgebiet in Erfurt wurden Suchräume für eine künftige Entwicklung von Wohnbauflächen bestimmt. Für den Bereich des Ortsteils Schmira ergeben sich damit neue planerische Zielstellungen, siehe Punkt 3.3.2 Informelle Planungen – Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) Erfurt 2030.

In einem darauf aufbauenden Entwicklungskonzept für den Ortsteil Schmira erfolgte eine Prüfung und Bewertung der möglichen Entwicklungspotentiale für einzelne Teilflächen. Die daraus entwickelte städtebauliche Rahmenplanung für den Ortsteil Schmira (SCH014) wurde durch den Stadtrat am 21.03.2019 als Arbeitsgrundlage für die Verwaltung gebilligt, siehe Punkt 3.3.2 Informelle Planungen – Städtebauliche Rahmenplanung Schmira SCH014 und die Anlage 1 zur Begründung.

Ein Antrag auf Einleitung eines Bebauungsplanverfahrens zur Umsetzung von Wohnnutzungen wurde darauffolgend nach pflichtgemäßem Ermessen durch den Stadtrat am 22.05.2019 gebilligt und das Bebauungsplanverfahren SCH718 „Am Knotenberg“ eingeleitet.

Die im städtebaulichen Rahmenplan Schmira und im vorhabenbezogenen Bebauungsplan SCH718 „Am Knotenberg“ vorgesehenen Arten der Nutzung entsprechen nicht den Darstellungen des wirksamen FNP. Das Planungserfordernis ergibt sich somit einerseits aus der Wahrung des Entwicklungsgebotes gemäß § 8 Abs. 2 BauGB, um Bebauungspläne entsprechend der vom Stadtrat beschlossenen Rahmenplanung aus dem wirksamen FNP entwickeln zu können. Ein weiteres grundsätzliches Planungserfordernis besteht darin, dass der wirksame FNP im Hinblick der Umstrukturierungsprozesse in Schmira die in § 1 Abs. 1 BauGB und § 5 BauGB beschriebenen Anforderungen im Plangeltungsbereich auch künftig wahren muss und ein Änderungsverfahren auch nach § 1 Abs. 3 BauGB zur Sicherstellung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung erforderlich ist.

Für den Ortsteil Schmira ergeben sich in verschiedenen Teilbereichen neue städtebauliche Entwicklungsziele. Mit der 41. Änderung des FNP werden die Darstellungen des wirksamen FNP entsprechend der neuen planerischen Zielstellung für das Gebiet geändert.

2.2 Ziele und Zwecke der Planung

Die Landeshauptstadt Erfurt befindet sich seit Jahren in einem kontinuierlichen Wachstumsprozess mit entsprechend steigendem Bedarf an Wohnraum. Ein aktuelles gesamtstädtisches Mengengerüst an Wohnbedarfen und Segmenten ist im ISEK Erfurt 2030 erhalten. Fest steht, dass der Bedarf an Wohnraum in absehbarer Zeit aufgrund einer inzwischen geringen Leerstandsquote im Wohnungsbestand durch den Wohnungsneubau gedeckt werden muss.

Mit dem ISEK Erfurt 2030 bestehen für das Stadtgebiet Erfurt neue planerische Zielstellungen für die künftige Entwicklung von Wohnbauflächen. Im gesamtstädtischen Leitbild Erfurt ist Schmira als „Ortsteil im vorrangigen Entwicklungsbereich“ verortet. Der östliche an Schmira anschließende Raum bis Hochheim stellt ein „Suchraum der Wohnungsbauentwicklung“ dar und ist weiter als konzeptionell zu untersetzender Schwerpunkttraum der Stadtentwicklung „10 Hochheim-Schmira“ benannt, siehe Punkt 3.3.2 Informelle Planungen – Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) Erfurt 2030. Somit soll die beabsichtigte Erweiterung Schmiras städtebaulich nicht mehr im Sinne einer Arrondierung und Orts-

abrundung erfolgen. Stattdessen ist der Ortsteil Schmira vom Stadtzentrum Erfurt aus langfristig im Sinne der kompakten Stadt zu entwickeln.

Mit der aktuellen städtebaulichen Rahmenplanung Schmira erfolgte vorab eine Untersuchung und Bewertung der möglichen Entwicklungspotentiale für einzelne Teilflächen und unter Berücksichtigung verschiedener Aspekte wie Landwirtschaft, Naturschutz, Immissionsschutz, Klima, Lufthygiene und Lärm und Erschließung unter den heutigen Rahmenbedingungen. So liegt Schmira im aktuellen Klimaanpassungskonzept in den Klimaschutzzonen 1. und 2. Ordnung innerhalb des stadtklimatischen Einflussbereichs. Hieraus ergeben sich Restriktionen für im wirksamen FNP dargestellte Bauflächen sowie erweiterte Anforderungen an neue Bauflächendarstellungen.

Im Ergebnis soll die geplante künftige bauliche Entwicklung von Schmira mehr im nordwestlichen Teil von Schmira verortet werden. In klimatisch und naturräumlich schützenswerten Bereichen im südwestlichen Teil von Schmira werden größere Flächen künftig nicht mehr für eine bauliche Entwicklung vorgesehen und somit Bauflächen von ca. 3,6 ha zurückgenommen. Die bestehenden, durch den Eselsgraben geprägte Grünräume, welche aus der Agrarlandschaft im Südwesten sowie als Grünzug mit Wasserlauf und dichter Vegetation in nordöstliche Richtung hin zum Stadtgebiet entwickeln, sollen erhalten und qualifiziert werden. Diese Grünräume stellen wichtige naturräumliche Ausgleichsflächen dar und besitzen für die heutigen und zukünftigen Bewohner Schmiras einen hohen Stellenwert als Erholungsraum. Der im Südwesten Schmiras bestehende lockere Dorfrand mit Übergang in die offene Landschaft, welcher ein typisches Merkmal und eine besondere Qualität darstellt, kann gesichert werden. Mit der vorliegenden Planung sollen ca. 2,1 ha an zusätzlicher Grün- und Freifläche neu dargestellt werden.

Die Flächen für den Gemeinbedarf zur Umsetzung eines Schulstandortes als „Neue Mitte“ sollen entsprechend der neuen planerischen Zielstellung des Rahmenplanes am östlichen Ortsrand neu verortet werden. Es sollen nicht mehr nur Bedarfe aus Schmira, sondern auch aus Hochheim und der Brühler Vorstadt abgedeckt werden können. Der Standort lässt sich hierzu einfacher erreichen, und auch mit der geplanten Verlängerung der Straßenbahn besser anbinden. Zudem besteht eine bessere potenzielle Anbindung an den im ISEK verorteten Schwerpunkttraum für den Wohnungsbau „10 Hochheim-Schmira“. An dem neuen Standort bestehen aufgrund der räumlichen Gegebenheiten auch künftig Erweiterungsmöglichkeiten für weitere Gemeinbedarfseinrichtungen und -anlagen. Die Flächen für Infrastrukturen insgesamt vergrößern sich um ca. 1,6 ha, da für den neuen Schulstandort konzeptionell mehr Fläche vorgesehen wird.

Ziel der Planung ist die Entwicklung Schmiras gemäß der Zielstellungen des ISEK Erfurt 2030 als Ortsteil im vorrangigen Entwicklungsbereich der Stadt Erfurt. Dem entsprechend soll eine Neustrukturierung einer bestehenden planerischen Zielstellung im FNP für den Ortsteil Schmira entsprechend der Zielstellungen der städtebaulichen Rahmenplanung Schmira erfolgen. Zu diesem Zweck sollen mit der vorliegenden 41. Änderung des FNP die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die weitere Entwicklung des Ortsteiles Schmira zur Umsetzung von Wohnnutzungen und der entsprechenden Infrastruktur geschaffen werden.

Die Ziele der Planung im Einzelnen:

- Anpassung der planerischen Zielstellungen im FNP für den Ortsteil Schmira entsprechend der Zielstellungen des ISEK Erfurt 2030 und der städtebaulichen Rahmenplanung Schmira
- Geordnete, bedarfs- und nachfragegerechte Entwicklung eines stadtnahen, gut erschließbaren Wohnungsbaustandortes
- Sicherung von klimarelevanten Flächen vor Überformung durch Baugebiete
- Ausbildung und Sicherung des Übergangsbereiches von den Siedlungsstrukturen in die freie Landschaft im südwestlichen Bereich Schmiras
- Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen insbesondere zur Umsetzung von Wohnnutzungen, Gemeinbedarfseinrichtungen und der weiteren vorgenannten Zielstellungen

Die Erweiterung und Entwicklung des Ortsteils Schmira für den Wohnungsbau entspricht grundsätzlich der Grundkonzeption des wirksamen FNP der Stadt Erfurt. Aufgrund der mit der Rahmenplanung Schmira angepassten städtebaulichen Zielstellungen ergeben sich für den Bereich des Ortsteils Schmira weitreichende Änderungsbedarfe an der Darstellung des wirksamen FNP.

Die vorliegende 41. Änderung des FNP gewährleistet die geordnete städtebauliche Entwicklung des Ortsteils Schmira. Auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bebauungsplan SCH718 „Am Knotenberg“ sowie weitere entsprechend aufzustellende Bebauungspläne geschaffen. Damit können die städtebaulichen Entwicklungsziele im Rahmen des Bebauungsplanes konkretisiert und das Baurecht geregelt werden.

2.3 Plangebiet

Lage

Der Bereich der 41. Änderung des FNP betrifft größere Flächen von insgesamt rund 28,5 ha im Bereich des Ortsteils Schmira, einem Vorort im westlichen Teil der Stadt Erfurt. Die



Abbildung 1 – Schemakarte zur Lage im Stadtgebiet

mittlere Entfernung des Ortsteils Schmira zum Domplatz beträgt ca. 4,5 km, zum Stadtzentrum/ Anger ca. 5,0 km.

Der Änderungsbereich liegt im Bereich des Ortsteils Schmira und umfasst einen großen und zwei kleinere Teilbereiche: Den Teilbereich 1 mit dem westlichen und nördlichen Ortsteilrand im Bereich Am Knotenberg bis zur Frienstedter Straße sowie die ehemaligen Stallanlagen nördlich des Ortsteils sowie Flächen am östlichen Ortsteileingang an der Eisenacher Straße, den Teilbereich 2 Südlich Im Brühl mit Gartenflächen und den Teilbereich 3 zwischen Kornweg und Beim Gotteslande ebenfalls mit Gartenflächen und Einfamilienhausbebauung.

Maßgeblich für den Änderungsbereich ist die Planzeichnung zum vorliegenden Vorentwurf der 41. Änderung des FNP.

Allgemein

Der Bereich Schmira ist topographisch durch zwei Höhenzüge im Nordwesten und Südosten sowie durch den Eselsgraben geprägt. Der Eselsgraben mit dem gleichnamigen Fließgewässer sowie dem Bettelseegraben entwickelt sich aus der südwestlich des Ortes gelegenen, offenen Agrarlandschaft, zieht sich durch den Ort hindurch und weitet sich als Grünzug mit Wasserlauf und dichter Vegetation in nordöstliche Richtung hin zum Stadtgebiet auf. Diese Grünräume stellen wichtige naturräumliche Ausgleichsflächen dar und besitzen für die heutigen und zukünftigen Bewohner Schmiras einen hohen Stellenwert als Erholungsraum. Der lockere Dorfrand mit Übergang in die offene Landschaft im Südwesten Schmiras stellt ein typisches Merkmal und besondere Qualität dar.

Der Ortskern Schmira selbst hat bis heute als kompaktes Dorf mit entsprechend dörflicher Struktur und Mischungsnutzung Bestand, welche die althergebrachte, dorftypische Mischung aus Wohnen, Kleingewerbe und Landwirtschaft geprägt.

In besonderer Weise geprägt werden Schmira und die möglichen zukünftigen Entwicklungsflächen durch einen seit 50 Jahren ansässigen Landwirtschaftsbetrieb im Bereich nordwestlich des alten Ortskernes im Bereich Straße der Solidarität und Im Brühl. Der Betrieb soll in nächster Generation weitergeführt werden; von einem zukünftigen Fortbestand ist auszugehen. Der Schwerpunkt des Betriebes liegt auf Viehzucht und Milchproduktion. Vorwiegend für die Futterproduktion bewirtschaftet der Betrieb landwirtschaftliche Fläche im Umland von Schmira. Ein zugehöriger Hofladen, welcher Grundnahrungsmittel anbietet, ist die einzige Einkaufsmöglichkeit im Ort.

Beschreibung Plangebiet

Der Teilbereich 1 ist an der Straße Am Knotenberg durch vereinzelte Einfamilienhäuser mit Hausgärten und Privatgärten geprägt. Der östliche Freibereich bis zur Eisenacher Straße wird durch den vorgenannten, im Ortsteil Schmira ansässigen Landwirtschaftsbetrieb genutzt. Ebenso werden die östlich der Eisenacher Straße anschließenden Freiflächen nördlich der Siedlungsflächen Schmiras landwirtschaftlich genutzt. Nördlich von Schmira westlich der Frienstedter Straße befinden sich brach gefallene Flächen einer ehemaligen Stallanlage, die verbliebenen baulichen Anlagen sind weitgehend ruinös. Der Bereich an der östlichen Ortseinfahrt an der Eisenacher Straße ist ebenfalls landwirtschaftlich genutzt und weist eine starke Hangneigung auf.

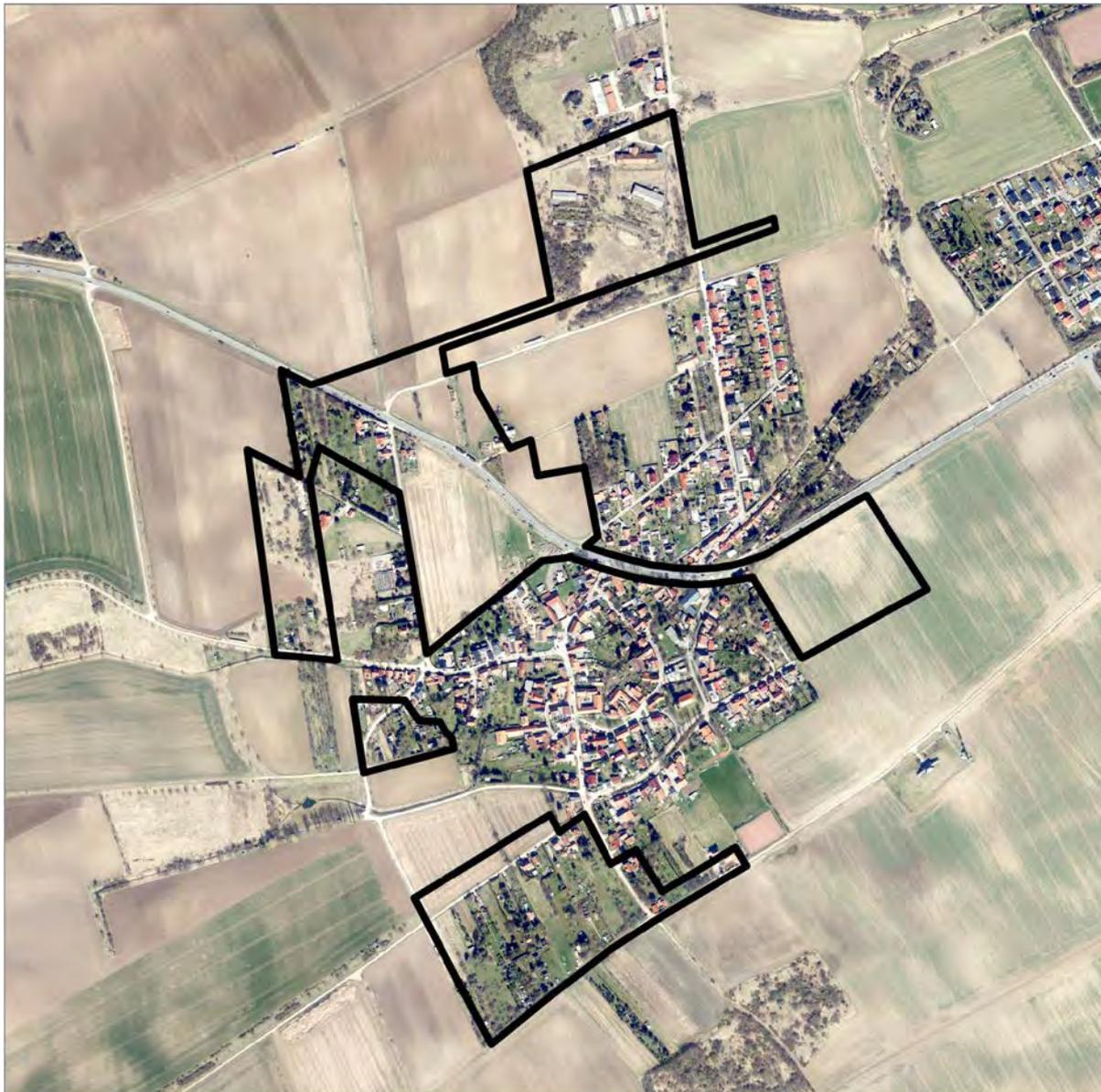


Abbildung 2 – Luftbild ohne Maßstab, Quelle: Amt für Geoinformation und Bodenordnung, Stand: 08.04.2018

Der Teilbereich 2 südlich Im Brühl sowie der Teilbereich 3 südlich Kornweg und nördlich Beim Gotteslande ist weitgehend durch Privatgärten geprägt, der östliche Bereich des Kornwegs sowie An der Straße der Solidarität und Zum Hochbehälter ist geprägt durch Einfamilienhäuser und Hausgärten, hier befindet sich auch ein naturschutzrechtlich geschützte Streuobstwiese.

Planungsumfeld

Das weitere Planungsumfeld zur Ortsmitte Schmira hin wird durch die Siedlungsstrukturen des Ortsteils geprägt. Im Zentrum befinden sich Gehöfte, Wohnhäuser mit Hausgärten, kleinere Gewerbe- Dienstleistungs- und Handelsbetriebe. Im östlichen Bereich an der Straße Am Knotenberg befinden sich Gewächshausanlagen sowie verschiedene Lagerflächen. Nach Norden laufen die Siedlungsstrukturen in landwirtschaftlich genutzte Flächen aus. In nordöstlicher Richtung verlässt der den Ort durchfließende Eselsgraben Schmira, hier befinden sich weitere Privatgärten. Südlich liegen Sportplätze, Gärten, und ein Hochbehälter

zur Wasserversorgung. Auf gesamter Länge in Ost-West-Richtung verläuft mit der Eisenacher-Straße eine Hauptverkehrsstraße durch den Ortsteil.

Erschließung und Infrastruktur

Zum öffentlichen Ver- und Entsorgungssystem bestehen für das Plangebiet über die unmittelbar angrenzenden Nutzungsstrukturen Anschlussmöglichkeiten.

Schmira ist entwässerungstechnisch im Misch- und Trennsystem erschlossen, eine Erweiterung des Ortsteils ist daher weiter im Trennsystem zu erschließen. Bei einer baulichen Erweiterung von Schmira auf 2.000 bis 3.000 Einwohner kann das Schmutzwasser durch die vorhandenen Abwasseranlagen abgeleitet werden. Für eine Einleitung von Niederschlagswasser in den Eselsgraben sind Rückhaltmaßnahmen im Baugebiet erforderlich.

Mit dem Kindergarten „Bunter Schmetterling“, Sportplätzen, Feuerwehr, Kirche St. Nikolaus und Bürgerhaus bestehen in Schmira derzeit bedarfsgerecht soziale und öffentliche Einrichtungen. Bei einer perspektivischen Erweiterung kann in Abhängigkeit vom Anstieg der Bewohnerzahl ein neuer Kindergarten (keine Erweiterungsmöglichkeit der bestehenden Einrichtung) und eine Grundschule erforderlich werden. Die von Schmira nächsten erreichbaren Schulen sind in der Brühlervorstadt die Staatliche Grundschule „Christian Reichart“ und in Hochheim die Staatliche Gemeinschaftsschule 6 „Hochheim“, am Brühler Garten das staatliche „Königin-Luise-Gymnasium“.

Die Innenstadt ist von Schmira fußläufig sowie mit dem Fahrrad abseits von Hauptverkehrsstraßen über die Frienstedter Straße, den Brühler Flurweg und den Brühler Hohlweg erreichbar.

An den öffentlichen Personennahverkehr besteht eine direkte Anbindung, in Schmira verkehrt eine Stadtbuslinie. Die Straßenbahndstation „Erfurt Messe“ befindet sich mit einem Park-and-ride-Platz wenige Gehminuten entfernt östlich des Plangebietes, von da besteht eine Direktverbindung in die Innenstadt.

Für den KFZ-Verkehr ist das Plangebiet sowohl aus dem Stadtgebiet wie auch über das überörtliche Verkehrsnetz gut zu erreichen. Durch den Ortsteil verläuft eine der wichtigsten Ausfallstraßen von Erfurt (alte B 7), die Eisenacher-bzw. Gothaer Straße mit Anschluss an die A71. Die Anschlussstelle Erfurt Bindersleben befindet sich in ca. 2,5 km Entfernung vom Ortskern. Das Plangebiet ist somit unmittelbar an Hauptverkehrsstraßen von überörtlicher und örtlicher Bedeutung angebunden.

In ca. 800 m Entfernung östlich vom alten Ortskern beginnt das Gelände der Erfurter Messe. In guter Erreichbarkeit befindet sich weiterhin der Flughafen Erfurt Bindersleben (3,5 km).

2.4 Planungsalternativen

Anlass der vorliegenden FNP-Änderung im Bereich Schmira sind angepasste städtebauliche Zielstellungen, welche durch den Stadtrat mit dem städtebaulichen Rahmenplan für den Ortsteil Schmira (SCH014) beschlossen worden sind. Dieser Rahmenplan bezieht sich auf die Zielstellungen des vom Stadtrat beschlossenen integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) 2030, in dem gesamtstädtisch Wohnungsbauentwicklungspotentiale in der Stadt Erfurt untersucht worden sind, siehe Punkt 3.3.2 Informelle Planungen – Städtebauliche Rahmenplanung Schmira SCH014. Die bisherigen dargestellten Zielstellung können im wirksamen FNP in der jetzigen Form auch nicht belassen werden, da diese sich aufgrund veränderter Rahmenbedingungen nicht mehr in geplanter Form umsetzen lassen, siehe Punkt 2.1 Planungsanlass und -erfordernis sowie 2.2 [Ziele und Zwecke der Planung](#).

2.5 Betroffene Inhalte des wirksamen FNP

Der wirksame FNP geht bereits von einer flächenmäßigen Erweiterung des Ortskernes in Schmira in Form von Wohn- und Mischgebieten aus. Auf einer Fläche nordwestlich des Dorfkernes ist eine Fläche für den Gemeinbedarf zum Bau einer Schule vorgesehen. Weiter ist eine Verkehrsfläche vorgesehen, die eine Weiterführung der Straßenbahn bis westlich des Ortskernes ermöglichen soll. Insgesamt war eine neue Ortsmitte mit Straßenbahnhaltepunkt und sozialer Infrastruktur (Schule) auf der dreieckigen Fläche nördlich des bestehenden Dorfkernes (Am Knotenberg) vorgesehen sowie eine umfangreiche Arrondierung Schmiras mit Erweiterungsflächen im Norden, Westen und Süden. Dieses Konzept beruht auf einer Rahmenplanung aus dem Jahr 1994.

Der Geltungsbereich der 41. Änderung umfasst Flächen von rd. 29,2 ha, welche im wirksamen FNP größtenteils als Gemischte Bauflächen, Wohnbauflächen, sowie als Flächen für die Landwirtschaft dargestellt sind. Weitere Teilbereiche sind als Flächen für den Gemeinbedarf sowie als Grünflächen ohne Zweckbestimmung dargestellt, siehe im Einzelnen

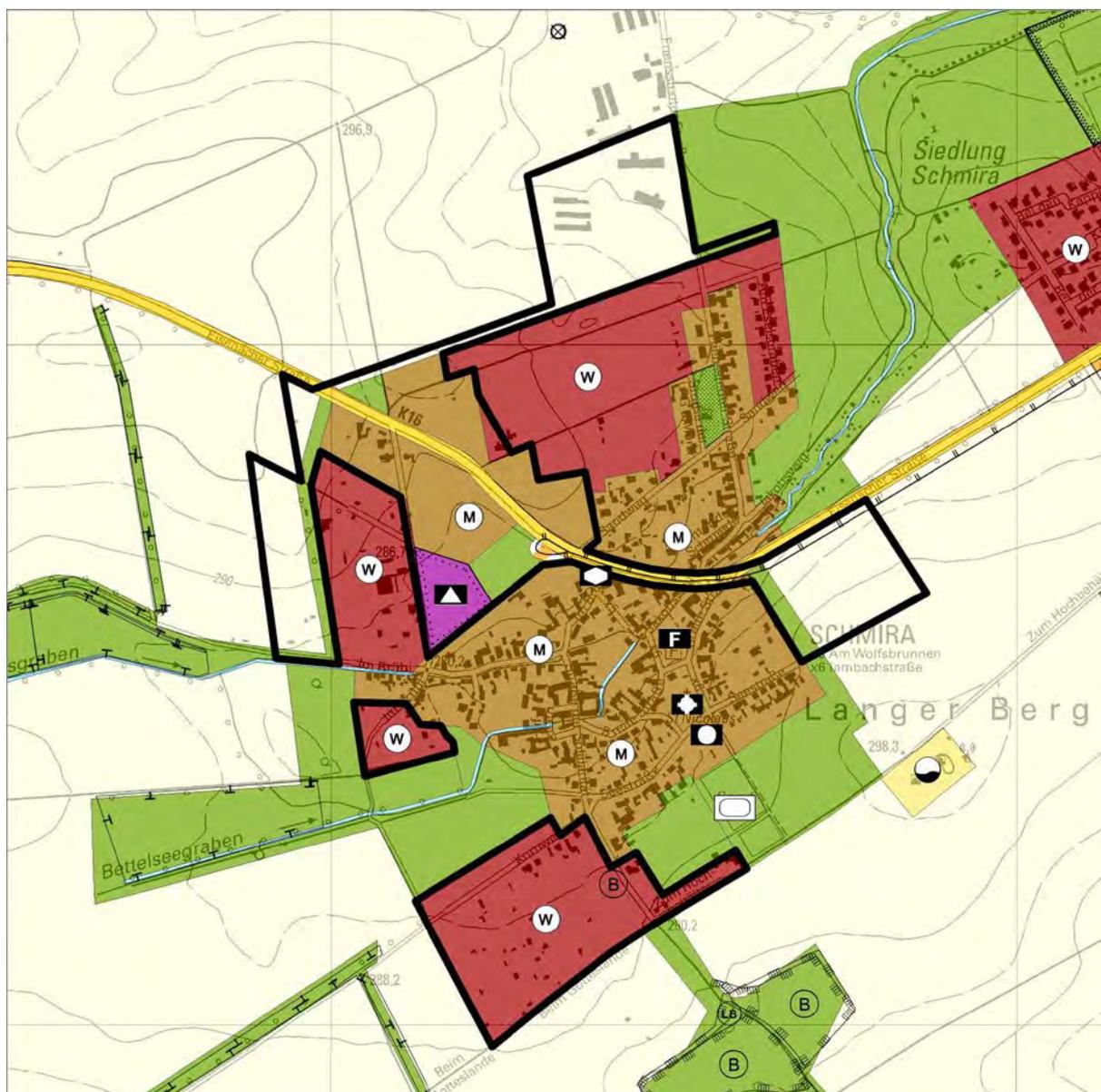


Abbildung 4 – Auszug Neubekanntmachung des Flächennutzungsplanes der Stadt Erfurt vom 14.07.2017

Punkt 6 Städtebauliche Kennziffern / Folgekosten für die Gemeinde. Maßgeblich ist hier die Planzeichnung zur Änderung. Bei einer Betrachtung ist auf die Generalisierung der Darstellungen des FNP im Maßstab 1:10.000 zu verweisen.

Der Erläuterungsbericht zum FNP führt unter anderem aus:

2.3.1 Stadträumliche Gliederung / städtebauliche Entwicklungslinien – Äußere Stadt

Nach Westen hin wird die Entwicklung in Richtung Flughafen/ Bindersleben bzw. Messe/ Schmira große Bedeutung für die Stadtentwicklung erlangen, da sowohl hinsichtlich technischer Erschließung als auch der verkehrlichen Anbindung günstige Voraussetzungen für Wohnungsbauerweiterungen und Gewerbeansiedlungen gegeben sind.

3.2.1 Grundkonzeption des Flächennutzungsplanes – Entwicklung der Bauflächen

Entwicklungachsen. Der FNP zeigt neue Entwicklungsachsen nach Osten und nach Westen. Die Achse West erstreckt sich westlich der Innenstadt bis Schmira und Bindersleben. Die Entwicklung nach Osten und nach Westen (...) schafft durch die Errichtung von Einfamilienhausgebieten in Innenstadtnähe und mit hervorragender Anbindung an den ÖPNV die Voraussetzung für den Erhalt einer Stadt der kurzen Wege trotz gleichzeitiger Erweiterung der Bauflächen. Zusätzlich werden die traditionellen Achsen und die zugehörige Infrastruktur vor Überlastung bewahrt. Der südliche Bereich hat vor allem wegen des ega-Parkes, des mdr-Landesfunkhauses und des Messegeländes Bedeutung. Die Straßenbahn, die heute bis westlich der Messe reicht, soll unter Einbeziehung der genannten Einrichtungen und des Einkaufszentrums an der Gothaer Straße bis nach Schmira, dem Endpunkt der Entwicklung dieses Bereiches, verlängert werden. Dieser Ortsteil wird durch größere Einfamilienhausgebiete erweitert, das Zusammenwachsen mit dem geschlossenen Siedlungskörper wird dabei aber vermieden. Langfristig weist Schmira noch Potenziale als Standort für ca. 300 Einfamilienhäuser auf. Der südliche Bereich der Achse West trägt somit den größten Teil zum Einwohnerzuwachs dieser Achse nach dem FNP bei.

3.3.2 Wohnbauflächen – Planungsziele

Wohnungsbauerweiterungen sollten vor allem dort lokalisiert werden, wo Ver- und Entsorgungsinfrastrukturen bereits vorhanden sind bzw. der Ausbau vorgesehen ist. (...) Die Stärkung bestehender Infrastrukturen erscheint insbesondere im Bereich des ÖPNV sinnvoll. (...)

3.10.2 Grünflächen – Planungsziele

Im Regionalplan sind Grünzäsuren ausgewiesen, innerhalb dieser Freiräume soll keine wesentliche Bauflächenentwicklung realisiert werden: mit der Ausweisung zwischen der Ortschaft Schmira und dem kompakten Stadtkörper soll der verbleibende Freiraum zwischen dem Messegelände und der Ortschaft Schmira langfristig gesichert werden.

Als Ziel für den FNP wurden daraus „Freihaltezonen“ wie der Bereich Eselsgraben und Raum zwischen Bischleben und Schmira abgeleitet, wo als Zielsetzung das System der Grünflächen und Grünverbindungen aus der Stadt heraus in die freie Landschaft vervollständigt werden soll und bauliche Anlagen und andere den landschaftsbezogenen Freiraum wesentlich beeinträchtigende Nutzungen ausgeschlossen werden sollen.

3 Planungsvorgaben

3.1 Landesplanung

Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025 (LEP)

Gemäß § 4 Abs. 4 Satz 1 Thüringer Landesplanungsgesetz (ThürLPLG) wurde das Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025 (LEP 2025) vom 15. Mai 2014 im Gesetz- und Verordnungsblatt (GVBl.) für den Freistaat Thüringen Nr. 6/2014 vom 4. Juli 2014 veröffentlicht und ist am 5. Juli 2014 in Kraft getreten.

2.4.1

Die Siedlungsentwicklung in Thüringen soll sich am Prinzip „Innen- vor Außenentwicklung“ orientieren. Dabei soll der Schaffung verkehrsminimierender Siedlungsstrukturen, der Ausrichtung auf die Zentralen Orte und der Orientierung an zukunftsfähigen Verkehrsinfrastrukturen ein besonderes Gewicht beigemessen werden.

2.4.2

Die Flächeninanspruchnahme für Siedlungszwecke soll sich am gemeindebezogenen Bedarf orientieren und dem Prinzip „Nachnutzung vor Flächenneuanspruchnahme“ folgen. Der Nachnutzung geeigneter Brach- und Konversionsflächen wird dabei ein besonderes Gewicht beigemessen.

2.5.1

In allen Landesteilen soll eine ausreichende und angemessene Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum gesichert werden. Der Wohnraum soll insbesondere für die Bedürfnisse einer weniger mobilen, älteren und vielfältigeren Gesellschaft mit einer sinkenden Anzahl von Haushalten weiterentwickelt werden. Raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen, die die Wohnraumversorgung beeinträchtigen, sollen vermieden werden.

4.5.1

Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen soll der Verkehrsvermeidung, Verkehrsminimierung sowie der Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger ein besonderes Gewicht beigemessen werden. Die Flächeninanspruchnahme sowie die Umweltbeeinträchtigungen sollen möglichst gering gehalten und die Zerschneidung großer zusammenhängender Freiräume vermieden werden.

3.2 Regionalplanung

Regionalplan Mittelthüringen 2011 (RPMT)

Genehmigung des Thüringer Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Verkehr vom 9. Juni 2011; veröffentlicht im Thüringer Staatsanzeiger Nr. 31/2011, 1. August 2011 (= Datum der Rechtskraft); erneute Bekanntgabe im Thüringer Staatsanzeiger Nr. 42/2012, 15. Oktober 2012.

In dem dargestellten Geltungsbereich bestehen verschiedene Erfordernisse der Raumordnung:

Der Bereich der alten Stallanlagen westlich der Frienstedter Straße ist im Regionalplan Mittelthüringen als „Siedlungsfläche Bestand“ ohne Erfordernisse der Raumordnung dargestellt.

Der von dort nach Westen verlaufende Streifen, der sich nördlich des Feldweges zwischen alter Stallanlage und Eisenacher Straße befindet, ist im Regionalplan als Vorbehaltsgebiet Landwirtschaftliche Bodennutzung dargestellt. In den Vorbehaltsgebieten Landwirtschaftliche Bodennutzung soll einer nachhaltigen Entwicklung der Landbewirtschaftung bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen besonderes Gewicht beigemessen werden.

Der Bereich südlich dieses Feldweges, östlich der Eisenacher Straße ist im Regionalplan als „Siedlungsfläche Bestand“ und als weiße Fläche ohne Erfordernisse der Raumordnung dargestellt.

Der Bereich südlich der Eisenacher Straße, westlich der Ortsmitte ist im Regionalplan als Siedlungsfläche Bestand und als weiße Fläche ohne Erfordernisse der Raumordnung dargestellt. Zwischen dem westlichen Abschluss der Siedlungsfläche Bestand und dem weiter westlich gelegenen Vorranggebiet Landwirtschaftliche Bodennutzung wird ein Geländestreifen undefinierbarer Breite als weiße Fläche ohne Erfordernisse der Raumordnung dargestellt. Dies würde mit der westlichen Auskrugung des Geltungsbereiches der FNP-Änderung in diesem Bereich übereinstimmen.

Der Bereich der Eisenacher Straße in der Ortsmitte ist im Regionalplan nachrichtlich als Straßenverbindung dargestellt.

Der Bereich südlich der Eisenacher Straße, östlich der Ortsmitte ist im Regionalplan als Vorbehaltsgebiet Landwirtschaftliche Bodennutzung dargestellt. In den Vorbehaltsgebieten Landwirtschaftliche Bodennutzung soll einer nachhaltigen Entwicklung der Landbewirtschaftung bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen besonderes Gewicht beigemessen werden. Dies ist bei der Änderung des FNP zu berücksichtigen.

Weiter grenzt dieser Bereich an seinem östlichen Rand an die Darstellung der Siedlungszäsur „SZ-1 – Schmira/ Hochheim (Erfurt)“ an. Innerhalb der Siedlungszäsur sind naturschutzfachlich wertvolle, für die Naherholung bedeutende oder für die Landwirtschaft wichtige siedlungsnahe Freiräume und Areale zu sichern. Siedlungsflächenerweiterungen über die mittels Siedlungszäsuren begrenzten Siedlungsbereiche hinaus sind ausgeschlossen.

Die Teilbereiche 2 und 3 sind im Regionalplan als „Siedlungsfläche Bestand“ und als weiße Fläche ohne Erfordernisse der Raumordnung dargestellt.

Im Regionalplan Mittelthüringen sind folgende Grundsätze enthalten, welche gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 ROG in Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen sind:

G 2-1

Durch Innenentwicklung, Revitalisierung von Siedlungskernen, Erhöhung der Flächenproduktivität, Verbesserung der Infrastruktureffizienz, Sicherung von Freiräumen und Freihaltung von Retentionsflächen (Regionalplan, 4.2) sowie durch interkommunale Abstimmungen bzw. Zusammenarbeit soll ein Beitrag zur nachhaltigen Siedlungsentwicklung erreicht werden. Dabei sollen die zukünftigen Bedürfnisse der Daseinsvorsorge auf der Grundlage der demographischen Veränderungen berücksichtigt werden.

G 2-2

Im Rahmen der Siedlungsentwicklung sollen die Funktionen Wohnen, Arbeiten, Versorgen und Erholen so geordnet werden, dass räumlich bedingter Verkehrsaufwand reduziert und einer Zersiedelung der Landschaft entgegengewirkt wird.

G 2-3

Im Rahmen der Siedlungsentwicklung sollen bestehende Baugebiete ausgelastet sowie aufgrund ihrer Lage, Größe, Erschließung und Vorbelastung geeignete Brach- und Konversionsflächen nachgenutzt werden, bevor im Außenbereich Neuausweisungen erfolgen.

G 2-4

Siedlungen mit regionaltypischen und die Landschaft prägenden Erscheinungsbildern sollen als Teil gewachsener Kulturlandschaften in ihrer Substanz und in ihrem Maßstab sowie ihrer baulichen Struktur erhalten werden. Der umgebende Landschaftsraum soll dabei ebenso geschützt und entwickelt werden. Besonders schützenswerte Landschaftsteile sowie der Zugang zu diesen sollen von einer Bebauung freigehalten werden.

G 2-14

Ehemalige landwirtschaftliche Anlagen/ Brachflächen im Rand- bzw. Außenbereich, für die kein Bedarf vorhanden bzw. absehbar ist oder standortbedingt eine bauliche Nachnutzung entfällt, sollen vorrangig der landwirtschaftlichen Bodennutzung bzw. einer anderen geeigneten freiräumlichen Nachnutzung zugeführt werden.

Fortschreibung Regionalplan Mittelthüringen

Der Regionalplan Mittelthüringen wird derzeit fortgeschrieben. Am 12. September 2019 fasste die Planungsversammlung der Regionalen Planungsgemeinschaft Mittelthüringen den Beschluss über den ersten Entwurf zur Änderung des Regionalplanes, veröffentlicht im Thüringer Staatsanzeiger 43/2019 vom 28. Oktober 2019. Die öffentliche Auslegung des 1. Entwurfs zur Änderung des Regionalplanes Mittelthüringen findet in der Zeit vom 7. November 2019 bis einschließlich 10. Februar 2020 statt.

In diesem ersten Entwurf der Regionalplan-Fortschreibung haben sich Darstellungen der Raumnutzungskarte geändert. Der von den alten Stallanlagen nach Westen verlaufende Streifen, der sich nördlich des Feldweges zwischen alter Stallanlage und Eisenacher Straße befindet, ist in der Regionalplan-Fortschreibung als weiße Fläche ohne Erfordernisse der Raumordnung dargestellt. Am westlichen Ortsrand südlich der Eisenacher Straße ist das Vorranggebiet Landwirtschaftliche Bodennutzung deutlich nach Westen abgerückt. Das hier neu hinzugekommene Vorranggebiet Freiraumsicherung westlich von Schmira endet am südlichen Rand des Teilbereiches 1 bzw. am westlichen Rand des Teilbereiches 2 des Geltungsbereiches der FNP-Änderung. Der Bereich südlich der Eisenacher Straße, östlich der Ortsmitte ist nunmehr vollständig als weiße Fläche ohne Erfordernisse der Raumordnung dargestellt; die Siedlungszäsur ist entfallen. Als Ersatz für die generell entfallene zeichnerische Darstellung von Siedlungszäsuren wurde jedoch als textliches Ziel der Raumordnung die Sicherung bestimmter siedlungsnaher Freiräume formuliert. Demnach sollen naturschutzfachlich wertvolle, für die Kaltluftentstehung bedeutende oder zur Verhinderung bandartiger Siedlungsstruktur wichtige siedlungsnaher Freiräume gesichert werden, indem Siedlungsflächenerweiterungen – unter anderem zwischen Schmira und Hochheim (nördlich der Gothaer Straße) sowie zwischen Schmira und Bindersleben – ausgeschlossen sein sollen. Entsprechend der benannten Verortung „zwischen Schmira und Bindersleben“ könnten der Bereich der alten Stallanlagen westlich der Friestedter Straße sowie der von dort nach Westen verlaufende Streifen, der sich nördlich des Feldweges zwischen alter Stallanlage und Eisenacher Straße befindet, betroffen sein. In der Begründung zu diesem Ziel wird ausgeführt, dass mit diesem siedlungsnahen Freiraum ein Gebiet geschützt werden soll, das die für die Entstehung von Kaltluft bedeutend ist, um dadurch den räumlichen Erfordernissen des Klimaschutzes Rechnung zu tragen.

Bei dem Plansatz handelt es sich um ein in Aufstellung befindliches Ziel der Raumordnung und damit um ein sonstiges Erfordernis der Raumordnung gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 4 ROG. Als solches ist es gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 ROG in Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen. Es entfaltet aber nicht die Bindungswirkung eines rechtskräftigen Ziel der Raumordnung. Alle weiteren vorgenannten Änderungen im Rahmen der Regionalplan-Fortschreibung haben vorerst nur informativen Charakter, da keine neuen Ziele der Raumordnung als Darstellung oder Plansatz hinzugekommen sind.

3.3 Kommunale Planungen

3.3.1 Formelle Planungen

Bebauungspläne

In einem Teil des Geltungsbereichs der 41. Änderung des FNP befindet sich der Bebauungsplan SCH718 „Am Knotenberg“ in Aufstellung, um in dessen Geltungsbereich neues Bau-recht zu schaffen. Mit der 41. Änderung des FNP kann der Bebauungsplan dementspre-chend aufgestellt werden.

3.3.2 Informelle Planungen

Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) Erfurt 2030

Das integrierte Stadtentwicklungskonzept Erfurt 2030 wurde am 17.10.2018 vom Stadtrat bestätigt.

Kapitel 2 Veränderte Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung

Haushaltsprognose

Die Grundlagen der Haushaltsprognose bilden die von der Stadt Erfurt ermittelten Haus-haltszahlen nach dem Haushaltsgenerierungsverfahren (HHGen) der letzten Jahre und die aktuelle Bevölkerungsprognose¹ der Stadt Erfurt bis 2040.

Für den Prognosezeitraum von 2017 bis 2030 wird ein Anstieg um 12.600 auf rund 125.080 Haushalte im Jahr 2030 erwartet. Dieser prognostizierte Anstieg ergibt sich neben der rein quantitativen Zunahme der Bevölkerungszahl auch aus der Annahme, dass die Entwicklung der Altersstruktur und ein verändertes Haushaltsbildungsverhalten der Menschen zu einer fortlaufenden Verkleinerung der durchschnittlichen Haushaltsgröße führen werden.

Wohnungsbedarfsprognose

Ausgangspunkt der Wohnungsbedarfsprognose bilden die Ergebnisse der Haushaltsprog-nose. Zusätzlich muss eine gewisse Zahl an Wohnungsabgängen durch Neubau ausgegli-chen werden, welche aufgrund der Entwicklungen in den Vorjahren auf 25 Wohnungen pro Jahr beziffert wird. In der Summe besteht ein zusätzlicher Wohnungsbedarf für den Zeit-raum von 2017 bis 2030 von 12.950 Wohnungen, dies entspricht im Durchschnitt ca. 925 Wohnungen pro Jahr.

Ein Anteil dieses Wohnungsbedarfes entfällt auf Ein- und Zweifamilienhäuser. Inwieweit sich in Zukunft die Nachfrage in diesem Segment entwickeln wird, hängt maßgeblich von der Entwicklung der Altersgruppe der 30- bis-unter-45-Jährigen ab. Denn diese ist der ent-scheidende Träger der Eigentumsbildung. Methodisch werden deswegen die Bautätigkeits-raten auf diese Altersgruppe und ihre zukünftige Entwicklung bezogen. Aufgrund von Ein-

¹ Landeshauptstadt Erfurt, Kommunalstatistische Hefte, Heft 93, Ausgabe 11/2015

flussfaktoren wie der demografischen Entwicklung, dem Wohnungs- und Grundstücksangebot, der wirtschaftlichen Entwicklung und einer veränderten Lebens- und Wohnvorstellungen kann die Nachfrage nach Ein- und Zweifamilienhäusern künftig deutlich variieren. Geht man von einer konstanten Bautätigkeit der 30-bis-unter-45-Jährigen aus, entsteht von 2017 bis 2030 eine Nachfrage an 2.880 Wohneinheiten im Segment der Ein- und Zweifamilienhäuser. Diese Zahl vom gesamten Wohnungsbedarf subtrahiert ergibt eine Nachfrage von 10.070 Wohneinheiten im Geschosswohnungsbau. Mit durchschnittlich 420 bis 720 Wohnungen pro Jahr fällt der zukünftige Bedarf in diesem Segment deutlich höher aus als die bisherige Bauaktivität. Sollte sich die Nachfrage nach Ein- und Zweifamilienhäusern aufgrund der oben genannten Einflüsse abweichend entwickeln, würde sich der Nachfrageanteil an Wohnungen im Geschosswohnungsbau vom o.g. Gesamtwohnungsbedarf von 12.950 Wohneinheiten entsprechend anpassen.

Kapitel 3 Handlungsfelder der Stadtentwicklung, Ziele

3 Mobilität und Verkehr

- künftigen ÖPNV-Ausbau bei neuen Flächenentwicklungen berücksichtigen (Vorhaltenstrassen)

4 Wohnen

- neue Wohnungsbauflächen vorrangig an ÖPNV-Achsen konzentrieren
- Ortsteile mit guter ÖPNV-Anbindung maßvoll entwickeln
- dörflich geprägte Ortsteile in ihrer Qualität weiter stärken und den Bezug zur Landschaft erhalten
- wohnungsnaher Freiräume (...) aufwerten bzw. neu schaffen

5 Freiraum für Natur und Freizeit

- Landschaftsbild aufwerten
- Aufenthaltsqualität in den Wohngebieten erhalten und verbessern

8 Ortsteile

- dörflich geprägte Ortsteile in ihren Strukturen erhalten, Überformungen verhindern und auf maßvolle Weise zur
- demografischen Stabilisierung entwickeln
- Siedlungsränder der Ortsteile (Grün, Freiraum und Landschaft) stabilisieren und erhalten
- bedarfsgerechte und attraktive Anbindung der Ortsteile durch den ÖPNV verbessern
- ortsprägende und individuelle Traditionsklein- und Kleinstbetriebe der Landwirtschaft fördern

9 Soziale Infrastruktur

- Ausbau- und Neubauprogramm für Kindergärten und Schulen entsprechend Bedarf

11 Klimaschutz, Klimaanpassung und Resilienz

- im Sinne einer nachhaltigen zukunftsorientierten Stadtentwicklung Kalt- und Frischluftzufuhr funktionsfähig erhalten

Kapitel 4.2 Räumliches Leitbild Erfurt 2030

In Karte 19 Gesamtstädtisches Leitbild Erfurt ist Schmira als „Ortsteil im vorrangigen Entwicklungsbereich“ verortet. Der östliche an Schmira anschließende Raum bis Hochheim stellt ein „Suchraum der Wohnungsbauentwicklung“ dar.

Vorrangiger Entwicklungsbereich

Entlang der Ziele, die Entwicklung der Kernstadt vorrangig durch Innenentwicklung sowie die erforderliche Siedlungsflächenerweiterung gemäß der kompakten Stadt der kurzen Wege zu vollziehen, wurde ein vorrangiger Entwicklungsbereich räumlich definiert.

Die künftigen Entwicklungspotenziale des Wohnungsneubaus werden dementsprechend vorrangig in den Innenbereichen der Stadt sowie auf Erweiterungsflächen in Nähe zu den urbanen Stadtquartieren und entlang der Mobilitätsachsen verortet. Hierbei stellt die mögliche Erschließbarkeit insbesondere durch die Stadtbahn oder gebündelte Linienäste des Stadtbusses mit attraktivem Takt ein wesentliches Kriterium dar.

Kapitel 5.2 Wohnen und Städtebau

Strategische Projekte Wohnen und Städtebau

P 11 – Identifizierung von Suchräumen für eine mögliche Wohnungsbauentwicklung innerhalb des vorrangigen Entwicklungsbereiches

Gemäß den Forderungen des Leitsatzes „L 20 – Mittelfristig neue kompakte, nachhaltige Stadtquartiere in Innenstadtnähe vorbereiten“ sowie des Räumlichen Leitbildes Wohnen und Städtebau (vgl. Karte 21) wurden aus dem ämterübergreifenden Erarbeitungs- und Abstimmungsprozess zum ISEK Erfurt 2030 heraus folgende Suchräume für eine mögliche Wohnungsbauentwicklung identifiziert:

- Hochheim-Schmira

Kapitel 6.2 Schwerpunkträume der Stadtentwicklung

In Karte 27 Schwerpunkträume der Stadtentwicklung ist der östliche Raum Schmiras bis nach Hochheim als konzeptionell zu untersetzender Schwerpunktraum „10 Hochheim-Schmira“ benannt.

Konzeptionell zu untersetzende Schwerpunkträume

Hierunter finden sich Stadträume, die erhebliche Potenziale für die Lösungen der Aufgaben bergen, die sich aus den Erfordernissen der Siedlungs-, Wohnungs- und Wirtschaftsentwicklung sowie der Landschafts- und Umweltplanung ergeben. Prototypisch stehen sie damit auch für die Herausforderungen, die sich aus den Anforderungen veränderter Rahmenbedingungen und einer wachsenden Stadt ergeben.

Städtebauliche Rahmenplanung Schmira SCH014

Die städtebauliche Rahmenplanung für den Ortsteil Schmira (SCH014) in der Fassung vom 09.01.2019 wurde vom Stadtrat am 21.03.2019 als Arbeitsgrundlage für die Verwaltung gebilligt. Es ist als Anlage 1 «Städtebauliche Rahmenplanung Schmira SCH014» Bestandteil der Begründung.

Unter Punkt 3.1 Flächenbetrachtung sind unter anderem folgende Aussagen enthalten:

Fläche „Straßenbahn“ am Knotenberg

Die Hindurchführung der Stadtbahn durch den Ortskern bis hin zur dargestellten Fläche für die Einordnung einer Stadtbahnwendeschleife südlich der Eisenacher Straße gegenüber der Einfahrt Sandweg erscheint aus heutiger Sicht nicht mehr realistisch. Es wird von einer Verlängerung der Stadtbahn bis an den östlichen Ortsrand von Schmira ausgegangen, so dass eine Inanspruchnahme der im FNP dargestellten Fläche für die Straßenbahnwendeschleife nicht erfolgen wird.

Gemeinbedarfsfläche

Durch die beabsichtigte Entwicklung Schmiras im Sinne der kompakten Stadt in Richtung Stadtzentrum Erfurt wird eine „Neue Mitte“ mit Gemeinbedarfsflächen aus heutiger Sicht eher im Zusammenhang mit der Verlängerung der Stadtbahn am östlichen Ortsrand anzusiedeln sein. Die Gemeinbedarfsfläche am Knotenberg ist dann nicht mehr notwendig.

Entwicklungsflächen entsprechend wirksamem FNP

Im wirksamen FNP sind Wohn-, Misch-, Gemeinbedarfs- und Sondernutzungsflächen in einer Größenordnung von insgesamt ca. 28,5 ha für Neuentwicklungen dargestellt. Nicht alle dargestellten Entwicklungsflächen sind jedoch für eine zukünftige Entwicklung geeignet. Die Flächen nördlich und südlich der Eisenacher Straße können zur weiteren Entwicklung empfohlen werden. Sie können unkompliziert erschlossen werden und liegen nicht in einem Areal mit besonderem Schutzstatus (Klima, Landwirtschaft).

Bei den Flächen südwestlich des Ortskernes ist von einer weiteren Entwicklung abzusehen. Gründe hierfür sind:

- der zu erhaltende Übergang des gewachsenen Dorfrandes in die offene Agrarlandschaft
- die schlechte verkehrstechnische Erschließbarkeit (nur über den Ortskern möglich)
- die Lage in Klimaschutzzone I und Kaltluftbahn

Art der Nutzung

Charakteristisch für Schmira ist die bis heute erhaltene dörfliche Nutzungsstruktur mit einer Mischung aus Wohnen, landwirtschaftlichen Betrieben und kleinen Gewerbetreibenden.

Fazit:

Die Flächenbetrachtung kommt zu dem Ergebnis, dass auf Basis der Flächen des FNP eine maßvolle Erweiterung Schmiras in nördliche und westliche Richtung mit Erschließung über die Eisenacher Straße empfohlen werden kann. Die Flächen für die Wendeschleife der Stadtbahn und für eine Schule werden an den östlichen Ortstrand verlagert.

Klimaanpassungskonzept „Klimagerechtes Flächenmanagement der Landeshauptstadt Erfurt“

Das Klimaanpassungskonzept wurde am 17.05.2018 durch den Stadtrat zur Kenntnis genommen.

Entsprechend der Darstellungen der Klimafunktionskarte in Bezug auf die klimaökologische Wertigkeit befindet sich das Plangebiet weitgehend im Bereich Überwärmungspotential. Dieser Bereich ist als «Vorstadtklima» beschrieben, charakterisiert durch „baulich geprägte Bereiche mit versiegelten Flächen, aber mit viel Vegetation in den Freiräumen; Belüftungsdefizite“. Weiter befindet sich das Plangebiet im Bereich einer Kaltluftleitbahn.

In der Klimaschutzzonenkarte befindet sich das Plangebiet innerhalb des stadtklimatischen Einflussbereiches.

Der unmittelbare bebaute Siedlungsbereich Schmiras ist als «Übergangszone mit Belüftungsfunktion» dargestellt, zusammengefasste Planungsempfehlungen:

- Einstufung als „Förderungsbedarf“
- Reduzierung der Rauigkeit zur Verbesserung und Wiederherstellung des Belüftungssystems
- bei Nachverdichtungen die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nachweisen und bioklimatische Ausgleichsmaßnahmen durchführen

Der westliche und der südwestliche Plangelungsbereich, insbesondere im Bereich der bestehenden Privatgärten sowie dem Übergangsbereich in die freie Landschaft, befindet sich im Bereich der «Klimaschutzzone 1. Ordnung», zusammengefasste Planungsempfehlungen:

- Einstufung als „Sehr hohe Schutzwürdigkeit“
- kernstadtrelevante Durchlüftungs-, Kalt- und Frischluftbahnen sowie deren bedeutendste Einzugsbereiche
- Bebauung und Versiegelung, Erhöhung der Rauigkeit und Querbebauung führen zu klimatisch bedenklichen Beeinträchtigungen
- Funktionsfähigkeit aufrechterhalten und bioklimatische Verschlechterungen ausschließen

Der nördliche und nordwestliche Plangelungsbereich befindet sich im Bereich der «Klimaschutzzone 2. Ordnung», zusammengefasste Planungsempfehlungen:

- Einstufung als „Hohe Schutzwürdigkeit“
- hoch aktive Kalt- und Frischluftentstehungsgebiete sowie Grünflächen mit hoher bioklimatischer Ausgleichswirkung
- Schaffung von Luftleitbahnen
- Erhaltung von Grünflächen und Grünachsen
- windoffene Gebäudeanordnung und Begrünung
- Funktionsfähigkeit aufrechterhalten und bioklimatische Verschlechterungen ausschließen

3.4 Fachplanungen

Verkehrsentwicklungsplanung

Der Verkehrsentwicklungsplan wurde 1994 vom Rat der Stadt Erfurt bestätigt. Die 1. Fortschreibung des VEP von 1997 wurde vom Stadtrat am 21.01.1998 beschlossen.

Für den Bereich der 41. Änderung des FNP sieht die Fortschreibung des VEP unter Punkt 4. Netzkonzept und Prioritätenreihung die Erweiterung des Straßenbahnnetzes entlang der Entwicklungsachsen der Stadt Erfurt vor. Dementsprechend soll die Straßenbahn im Bereich ega/ Messe bis nach Schmira verlängert werden.

Landschaftsplan 1997

Für den Geltungsbereich der Planung sind im Landschaftsplan 1997 Darstellungen vorhanden, wie sie auch im seit 2006 wirksamen FNP wiedergegeben wurden.

Die Entwicklungskarte (Karte 18) stellt im Plangeltungsbereich für den Teilbereich 1 im südlichen Abschnitt Am Knotenberg „Siedlungsstrukturen der Ortsteile/ Gewerbegebiet“ dar, im nördlichen Abschnitt „Privates Grün im Orts- und Ortsrandbereich (Obstgarten, Grabeland, Hausgärten)“ sowie „Streuobst“. Im Übergangsbereich vom Knotenberg bis zur Eisenacher Straße nördlich des Ortskernes Schmira ist „Erhalt und Entwicklung von Extensivgrünland“ dargestellt. Die Eisenacher Straße selbst begleitet beidseitig auf kompletter Länge durch den Ortsteil eine Darstellung „Allee, Baumreihe Laubbaum“. Die Flächen westlich der Eisenacher Straße, nördlich des Sandweges sind als weiße Flächen ohne planerische Zielstellung dargestellt. Die Flächen der ehemaligen Stallanlagen nördlich Schmiras westlich der Frienstedter Straße sind als „Grünfläche“ dargestellt. In Abgrenzung der Fläche nach Westen ist ein „streifenförmiges Feldgehölz, Ortsrandeingrünung“ dargestellt. Für die Frienstedter Straße ist einseitig „Allee, Baumreihe Laubbaum“ dargestellt. Für den Bereich östlich des Ortskernes Schmira und südlich der Eisenacher Straße sind „Landwirtschaftliche Flächen Strukturreich“ dargestellt. Zur Eisenacher Straße hin ist zusätzlich ein „streifenförmiges Feldgehölz, Ortsrandeingrünung“ dargestellt.

Für den Teilbereich 2 südlich Im Brühl sind „Nutzungsstrukturen Kleingärten“ dargestellt.

Im westlichen Abschnitt des Teilbereichs 3 Kornweg sind „Nutzungsstrukturen Kleingärten“ dargestellt. Im östlichen Abschnitt sind in der Fläche „Nutzungsstrukturen Kleingärten“, „Privates Grün im Orts- und Ortsrandbereich (Obstgarten, Grabeland, Hausgärten)“ und „Streuobst“ dargestellt. Im Bereich des Kornweg und der Straße der Solidarität im Anschluss an den Ortskern sind „Ortserweiterung nach 1945“ und weiter im Bereich der Straße der Solidarität sowie am Gotteslande „Besonders geschützte Biotope“ und „Streuobst“ dargestellt.

Landschaftsplan „Rahmenkonzept Masterplan Grün“

Im Geltungsbereich der 41. Änderung des FNP stellt das Rahmenkonzept Masterplan Grün, Karte „Raumempfindlichkeiten- und Funktionen (Bestand)“ im Teilbereich 1 im nordwestlichen Abschnitt „Boden mit besonderer natürlicher Ertragsfähigkeit“ und im gesamten nördlichen Abschnitt „Besondere Bedeutung für Kalt- und Frischluftversorgung“ dar. Im nördlichen Abschnitt Am Knotenberg im Bereich der Eisenacher Straße sind „Grünflächen und Parkanlagen“ und „Biotoptypen mit besonderer Bedeutung“ dargestellt. Der Teilbereich 2 Südlich Im Brühl befindet sich im Bereich einer Darstellung „Grünflächen und Parkanlagen“. Ein nordwestlicher Abschnitt des Teilbereichs 3 Kornweg befindet sich im Bereich einer Darstellung „Boden mit besonderer natürlicher Ertragsfähigkeit“, weiter sind „Grünflächen und Parkanlagen“ dargestellt. In einem westlichen Teilabschnitt an der Straße der Solidarität sind „Kernbereiche für den Arten- und Biotopschutz“ und östlich davon „Biotoptypen mit besonderer Bedeutung“ dargestellt.

Die Karte „Erfurter Grünes Leitbild“ stellt für den Bereich des Kernortes Schmira als Landschaftseinheit „Dorflandschaft“ dar. Die Dorflandschaften sind durch eine Nutzungs- und Biotoptypenvielfalt gekennzeichnet. Die Gewässer sind Identifikationspunkt und Aufenthaltsraum. Die Ränder haben einen sanften Übergang zur umgebenden Landschaft und sind in die dortigen Vernetzungsstrukturen eingebunden. Der Raum mit dem weiteren

westlichen Plangebiet ist als „Durchgrünte Agrarlandschaft“ dargestellt. Die durch grünte Agrarlandschaft ist in erster Linie Wirtschaftsraum der modernen Landwirtschaft, mit überwiegend ackerbaulicher Nutzung. Durch Gehölz- und Saumstrukturen aufgewertete Wege- und Gewässernetze gewährleisten eine Nutzbarkeit der Agrarlandschaft für den Biotopverbund und wohnungsnaher Erholung. Der Raum mit dem weiteren östlichen Plangebiet ist als „Vielfältige Kulturlandschaft“ dargestellt. Die vielfältige Kulturlandschaft spiegelt die Erfurter Garten- und Obstbautradition wieder. Sie beherbergt vorwiegend vielfältige landwirtschaftliche Nutzungsformen sowie weitere Kulturlandschaftselemente. Aufgrund der daraus resultierenden Strukturvielfalt bildet sie eine stadtnahe Erholungslandschaft mit Verbindung ins Umland und ist Schwerpunkt für Schutz und Erhaltung von Arten und Biotopen, die einer extensiven landwirtschaftlichen Nutzung bedürfen, soweit dem in Teilbereichen raumordnerische Festlegungen nicht entgegenstehen.

Die den Änderungsbereich betreffenden umweltrelevanten Belange und Inhalte werden gesondert im noch zu erstellenden Umweltbericht zur vorliegenden FNP-Änderung dargestellt und bewertet.

4 Hinweise

4.1 Denkmalschutz

Archäologische Funde

Der Geltungsbereich befindet sich in einem archäologischen Relevanzgebiet. Es ist davon auszugehen, dass bei Erdarbeiten bau- und bodenarchäologische Siedlungs- oder Grabbefunde zerstört werden. Deshalb müssen Eingriffe in den unterirdischen Bauraum denkmalrechtlich erlaubt werden.

4.2 Altlasten

Munitionsgefährdung

Das Plangebiet liegt in einem ehemaligen Bombenabwurfgebiet. Im Vorfeld von Bauarbeiten sollten entsprechende Sicherheitsmaßnahmen, wie Luftbildauswertungen oder Sondierungen, durch geeignete Unternehmen durchgeführt werden.

Auffälliger Bodenaushub, Bodenverunreinigungen

Im Thüringer Altlasteninformationssystem (THALIS) sind im Plangebiet sind altlastenverdächtige Flächen bekannt:

Ehemalige LPG (09449)

Gutachten zur Erstbewertung und Gefährdungsabschätzung des Grundstückes der ehemaligen LPG und Altdeponie Erfurt Schmira vom März 1993, Dipl.-Geologe W. Blankmeister: Kontaminierte Böden im Bereich der Tankstelle und der Deponie. Diese Teilflächen befinden sich außerhalb der dargestellten Wohnbauflächen. Erhebliche Belastungen befinden sich im Bereich der Tankstelle, diese befindet sich jedoch außerhalb des Plangebietes.

Alle anderen Flächen wurden als unbelastet eingestuft. Für Teilbereiche liegt bislang nur eine Bodenanalyse vor. Da das Gelände seit dieser Untersuchung wiederholt als Ablagerungsfläche für Abfälle genutzt worden ist, kann nicht ausgeschlossen werden, dass es hierdurch zu bislang unbekanntem Verunreinigungen gekommen ist.

Eine Bewertung der Kontaminationssituation der Bausubstanz war nicht Gegenstand des Gutachtens. Vor einem Abbruch der Baulichkeiten ist eine gutachterliche Bewertung der Bausubstanz vorzunehmen. Hierbei ist das festgestellte und vermutete Schadstoffpotential der Bausubstanz und des Untergrundes zu beurteilen und ein entsprechendes Abbruch- und Entsorgungskonzept zu erarbeiten. Die fachgerechte Deklarationsanalyse des Bauschuttes und eine abbruchbegleitende Beweissicherung des Untergrundes sind zu berücksichtigen.

Müllkippe „Am Knotenberg“ (10384)

Erstuntersuchung der Müllkippe „Am Knotenberg“ in Schmira, westlich der Ortslage vom 13.11.1996, Ingenieurbüro für Baugrund, S. Jacobi:

Ehemalige, mehrere Jahrzehnte genutzte Deponie. Es wurden vorwiegend Erdstoffe, Bauschutt und untergeordnet Müll abgelagert (Erdstoff- und Bauschuttdeponie). Bei der vorgenannten Erstuntersuchung wurden keine erheblichen Bodenverunreinigungen, inklusive Bodenluftbelastungen, festgestellt.

Auf den nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsebenen ist zur Umsetzung von Vorhaben unabhängig von baustatischen Belangen eine ergänzende Untersuchung nach Bundesbodenschutzverordnung (BBodSchV) erforderlich.

Da keine der Flächen als erheblich mit umweltgefährdeten Stoffen belastet gilt, erfolgt keine weitere Kennzeichnung der Flächen gemäß § 5 Abs. 3 Nr. 3 BauGB.

In Bezug auf weitere, konkrete Informationen sowie hinsichtlich des weiteren Vorgehens bei der Durchführung und Umsetzung von Vorhaben ist eine Abstimmung mit der Unteren Bodenschutzbehörde erforderlich.

4.3 Immissionsschutz

Lärm

Im Bereich der geplanten Wohnbauflächen bestehen auf Grund vorhandener Lärmvorbelastung durch die Hauptverkehrsstraße Eisenacher Straße erhöhte Anforderungen an die nachfolgende, konkretisierende Planungs-/ Genehmigungsebene zur Gewährleistung gesunder Wohnverhältnisse.

Im Rahmenplan sind als Immissionsschutz für die geplanten Wohnnutzungen nördlich und südlich der Eisenacher Straße räumliche Abstände mit Landschaftsbauwerken angedacht. Diese sollen als Schallschutzmaßnahme zur Hauptverkehrsstraße dienen und den Anforderungen entsprechend ausgebildet werden. Der notwendige Abstand von der Eisenacher Straße für den Lärmschutz soll als Grünfläche auf der Quartierseite zugänglich gemacht werden.

Wie die Ausgestaltung konkret erfolgen soll, ist auf den nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsebenen zu konkretisieren. Gegebenenfalls kann untersucht werden, wie eine Ausgestaltung der Bauflächen zum Landschaftsbauwerk so gestaltet werden kann, dass eine räumliche Zäsurwirkung zwischen den Baugebieten vermieden werden kann. Die Möglichkeit, im Zuge der Konkretisierung unter Beachtung des Immissionsschutzes gegebenenfalls auch in Teilen Baustrukturen an der Eisenacher Straße zu integrieren, soll grundsätzlich offen gehalten werden. Die unmittelbaren Flächen für die Landschaftsbauwerke als der Wohnnutzung dienende Schallschutzmaßnahme werden daher als Bestandteil der Wohnbauflächendarstellung zugeordnet.

Geruch

Im Bereich der Wohnbauflächen westlich und östlich der Eisenacher Straße bestehen durch einen bestehenden landwirtschaftlichen Betrieb, von dessen Bestand auch künftig auszugehen ist, teils erhebliche Geruchsmissionen. Nach derzeitigem Stand überschreitet die Geruchsbelastung im Bereich östlich der Eisenacher Straße die normativen Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete.

Die Sicherstellung eines ausreichenden Schutzes vor Geruchsmissionen kann z.B. durch unempfindliche Zwischenzonen sowie spezielle planerische Festsetzungen (wie Schutzmaßnahmen, bedingte Festsetzungen) erfolgen. Für nachfolgende Bebauungskonzepte bzw. in Bebauungsplänen können innerhalb der Wohnbauflächen im Bereich gegebenenfalls besonders belasteter Flächen unempfindliche Nutzungen angeordnet werden, die ihrerseits keine zusätzlichen Konflikte verursachen. Dies können das Wohnen nicht wesentlich störende Nutzungen oder Anlagen wie z. B. Parkierungsanlagen oder gebietsbezogene Grünflächen sein. So sollen im Bereich der Eisenacher Straße im Bereich der Wohnbauflächen auch Landschaftsbauwerke zum Schallschutz erreicht werden, siehe vorheriger Punkt «Lärm».

4.4 Artenschutz

In der Feldflur von Schmira und insbesondere auch auf den aktuellen Entwicklungsgebieten „Am Knotenberg“ und „Schmira Nord“ sind Feldhamster (streng geschützt nach Anhang IV der RL 92/42/EWG) nachgewiesen worden. In den nachfolgenden, konkretisierenden Planungs-/ Genehmigungsebenen sind zur Umsetzung von Vorhaben entsprechende Maßnahmen wie die Schaffung entsprechender Ersatzlebensräume für Feldhamster zu gewährleisten.

4.5 Überschwemmungen

Der Eselsgraben stellt mit seiner geringen Wasserführung ein empfindliches Gewässer dar. Bei Starkregen besteht ein hohes Risiko für weiträumige Überschwemmungen der Erfurter Innenstadt. Aus wasserwirtschaftlicher und -rechtlicher Sicht ist eine ganzheitliche Lösung zur Bewirtschaftung des anfallenden Regenwassers von großer Bedeutung. Zur Umsetzung von Vorhaben und Maßnahmen auf den nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsebenen ist die Erstellung einer Regenwasserkonzeption mit dem Ziel des Gewässer- und Hochwasserschutzes zwingend erforderlich, um den Schutz des Gewässers Eselsgraben sowie der Unterlieger vor Überschwemmungen zu gewährleisten.

5 Inhalte der Planung

5.1 Darstellungen

Darstellungen gemäß § 5 Abs. 2 BauGB haben eigene planerische Festlegungen der Gemeinde zum Inhalt, in denen die Grundzüge der angestrebten Ordnung der städtebaulichen Entwicklung und der dazu beabsichtigten Art der Bodennutzung deutlich werden.

Den allgemeinen Zielen der FNP-Änderung entsprechend Punkt 2.2 Ziele und Zwecke der Planung werden im Änderungsbereich als Art der Nutzung dargestellt:

- Wohnbauflächen
- Gemischte Bauflächen

- Flächen für den Gemeinbedarf
- Sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße sowie Straßenbahn
- Grünflächen, Zweckbestimmung „Parkanlage“ sowie ohne Zweckbestimmung
- Flächen für die Landwirtschaft
- Umgrenzung von Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft
- Umgrenzung von Schutzgebieten und Schutzobjekten im Sinne des Naturschutzrechts als nachrichtliche Übernahme

Maßgeblich ist die Planzeichnung zur FNP-Änderung.

Insgesamt erfolgt mit der 41. Änderung des FNP eine Umstrukturierung der geplanten Art der Bodennutzung innerhalb des Plangebietes entsprechend der Zielstellung Städtebauliche Rahmenplanung Schmira SCH014.

Die Summe der zur Bebauung vorgesehenen Flächen einschließlich Gemeinbedarf geht von insgesamt 14,5 auf 13,2 ha zurück.

Wohnbauflächen gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 1 BauGB in Verbindung mit § 1 Abs. 1 Nr. 1 BauNVO

Für die Baugebiete „Am Knotenberg“ sowie die Flächen nördlich der Eisenacher Straße „Schmira Nord“ wird die Entwicklung von Wohngebieten angestrebt. Bei der Anpassung der planerischen Zielstellung werden hauptsächlich die bisher unbebauten Flächen einbezogen, welche im wirksamen FNP als Gemischte Bauflächen dargestellt sind. Die Einordnung von gewerblichen Nutzungen ist nicht mehr vorgesehen. Beplant werden ebenso die Flächen, welche ursprünglich für die Errichtung der Schule am nordwestlichen Ortskern Schmiras vorgesehen waren.

Südlich der Eisenacher Straße im Bereich „Am Knotenberg“ sollen damit in Summe mit den bereits bestehenden Wohnbauflächen ca. 10 ha für eine Wohnbebauung zur Verfügung stehen. Eine Struktur aus Ein- bis Zweifamilien-, Doppel- und Reihenhäusern mit zwei Geschossen soll dem dörflichen Charakter entsprechen. Unter Einbindung der bestehenden Strukturen und bei einem hohen Grünanteil ist im Ergebnis ein Wohnraum für ca. 350 neue Einwohner vorgesehen.

Das Gebiet nördlich der Eisenacher Straße kann ebenfalls zusammen mit den bereits bestehenden Wohnbauflächen auf einer Fläche von dann insgesamt ca. 12,2 ha für eine Wohnbebauung erschlossen werden. Bei einer Struktur aus Einzel-, Doppel- und Reihenhäusern und ausreichend Grünanteilen können sich ca. 600 neue Einwohner ansiedeln. Eine Anbindung an die Eisenacher Straße ist möglich.

In den beiden Gebieten im Teilbereich 1 soll auf der nachfolgenden Planungsebene der Übergang von den Baugebieten nach Westen und Norden in die freie Landschaft vermittelnd umgesetzt werden. Damit kann auch eine Abgrenzung zu den zu sichernden siedlungsnahen Freiräumen in Richtung Bindersleben erfolgen, siehe Punkt 3.2 Regionalplanung.

Die im wirksamen FNP bisher als Wohnbauflächen dargestellten Flächen in den Teilbereichen 2 und 3 liegen in sensiblen klimatischen Bereichen wie der Klimaschutzzone 1. Ordnung und innerhalb der Frisch- und Kaltluftbahn. Die bisher nicht als Baugebiete

entwickelten Bereiche werden künftig nicht mehr als Wohnbauflächen dargestellt, siehe Punkt 5.1 Darstellungen – Grünflächen gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 5 BauGB.

Gemischte Bauflächen gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 1 BauGB in Verbindung mit § 1 Abs. 1 Nr. 2 BauNVO

Im Teilbereich 3 Südlich Kornweg erfolgt eine Rücknahme der im wirksamen FNP dargestellten Wohnbauflächen in den Bereichen, die bisher keinen Baugebietscharakter haben, siehe auch Punkt 5.1 Darstellungen – Grünflächen gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 5 BauGB. Die verbleibenden Flächen im Bereich des Kornweges, der Straße der Solidarität und Beim Hochbehälter, auf denen im Bestand Wohnnutzungen bestehen, werden im Zusammenhang mit dem bebauten Ortskern von Schmira betrachtet und entsprechend als Gemischte Bauflächen dargestellt.

Flächen für den Gemeinbedarf gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 2 Buchstabe a und Abs. 4 BauGB

Die Flächen für den Gemeinbedarf zur Umsetzung eines Schulstandortes werden entsprechend der neuen planerischen Zielstellung des Rahmenplanes neu verortet. Mit dem neuen Standort sollen nicht mehr nur Bedarfe aus Schmira, sondern auch aus Hochheim und der Brühler Vorstadt abgedeckt werden können. Der Standort am östlichen Ortsrand lässt sich hierzu einfacher erreichen, und auch mit der geplanten Verlängerung der Straßenbahn besser anbinden. Zudem besteht eine bessere potenzielle Anbindung an den im ISEK verorteten Schwerpunkttraum für den Wohnungsbau „10 Hochheim-Schmira“. An dem neuen Standort bestehen aufgrund der räumlichen Gegebenheiten auch künftig Erweiterungsmöglichkeiten für weitere Gemeinbedarfseinrichtungen und -anlagen. Der neue Standort wird daher schematisch auf rund 3,2 ha dargestellt.

Sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße sowie Straßenbahn gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB

Der Verkehrsentwicklungsplan VEP 1. Fortschreibung von 1997 sieht grundsätzlich die Anbindung Schmiras an das Netz der Straßenbahn vor, siehe Punkt 3.4 Fachplanungen/Verkehrsentwicklungsplanung. Im ursprünglichen planerischen Konzept des wirksamen FNP war es vorgesehen, die Straßenbahn über die Eisenacher Straße durch den Ortskern von Schmira zu verlängern, auch um den geplanten Schulstandort anbinden zu können. Die Führung der Straßenbahn durch den Ortskern wurde aufgrund der starken Belegung der Hauptverkehrsstraße und der beengten räumlichen Verhältnisse jedoch immer als konfliktträchtig erachtet. Mit der Verlegung des geplanten Schulstandortes an den östlichen Ortsrand von Schmira wird der künftige geplante Endpunkt der Straßenbahn zur Anbindung von Schmira ebenfalls in diesen Bereich verlegt. Der geplante Endpunkt soll auch als Umsteigepunkt zwischen Bus und Straßenbahn dienen.

Die genaue räumliche Einordnung des Endpunktes wird im Zuge der weiteren städtebaulichen Planung und Entwicklung sowie weiterer vertiefender Untersuchungen zu bestimmen sein. Die Darstellung des Straßenbahndepotstandortes im Bereich der Flächen für den Gemeinbedarf ist als schematisch anzusehen. Maßgeblich ist, dass grundsätzlich eine Anbindung Schmiras an das Netz der Straßenbahn möglich ist.

Die konkrete Ausformung der Einrichtungen und Anlagen wird auf den nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsebenen erfolgen, es bestehen besondere Anforderungen durch die bewegte Topographie unter anderem hinsichtlich Barrierefreiheit und Emissionsschutz.

Grünflächen gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 5 BauGB

Vormals in den Teilbereichen 2 und 3 als Wohnbauflächen dargestellte private Gärten in der Klimaschutzzone 1. Ordnung sollen auch künftig als Gärten erhalten bleiben und vor Überformung mit Baugebieten geschützt werden. Entsprechend der Grundkonzeption des wirksamen FNP werden diese künftig als Grünfläche ohne Zweckbestimmung dargestellt.

Im Bereich nördlich der Eisenacher Straße soll für die neu entstehenden Wohnquartiere eine öffentlich nutzbare Grünfläche zusammen mit den geplanten Landschaftsbauwerken angelegt werden, diese Fläche enthält entsprechend die Zweckbestimmung „Parkanlage“.

Flächen für die Landwirtschaft gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 9 BauGB

Bei dem in Schmira vorhandenen landwirtschaftlichen Betrieb ist auch von einem künftigen Bestand auszugehen. Bei der Umsetzung von Bauflächen sind die Emissionen durch diesen landwirtschaftlichen Betrieb (Geruch, Lärm) zu berücksichtigen. Bisher unbebaute, landwirtschaftlich genutzte Flächen im unmittelbaren Umfeld des Landwirtes sollen von einer Bebauung weitgehend freigehalten werden. Dies betrifft insbesondere die Flächen nördlich des Landwirtschaftsweges zwischen Knotenberg und Eisenacher Straße, der dem Landwirt als Wirtschaftszufahrt dient. Diese Fläche wird entsprechend neu als Fläche für die Landwirtschaft dargestellt.

Umgrenzung von Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 10 und Abs. 4 BauGB

Innerhalb dieser Darstellung können in den nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsebenen zu regelnde Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen umgesetzt werden. Die Umgrenzung betrifft in der vorliegenden 41. Änderung des FNP den nördlichen Teilbereich 1 mit neu darzustellenden Grünflächen ohne Zweckbestimmung an der Friestedter Straße im Übergangsbereich nach Bindersleben. In diesem Bereich befinden sich die vorgenannten, brach gefallenen Flächen einer ehemaligen Stallanlage, deren verbliebene bauliche Anlagen weitgehend ruinös sind. Hier kann ein langjährig bestehender, das Orts- und Landschaftsbild beeinträchtigender Missstand beseitigt werden und der Übergangsbereich vom Siedlungsbereich Schmira nach Norden in die freie Landschaft entsprechend gestaltet werden.

5.2 Nachrichtliche Übernahmen und Vermerke

Umgrenzung von Schutzgebieten und Schutzobjekten im Sinne des Naturschutzrechts gemäß § 5 Abs. 4 BauGB

Im Teilbereich 3 an der Straße der Solidarität wird ein bestehendes, nach Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) geschütztes Biotop entsprechend nachrichtlich in die Planzeichnung übernommen.

6 Städtebauliche Kennziffern / Folgekosten für die Gemeinde

Folgende Flächengrößen/ städtebauliche Kennziffern ergeben sich im Rahmen der 41. Änderung des FNP:

Flächendarstellung im Geltungsbereich	Wirksamer FNP		41. Änderung		Veränderung	
Wohnbaufläche (W)	8,1 ha	28,5%	8,7 ha	30,3%		
Gemischte Baufläche (M)	5,4 ha	19,0%	1,3 ha	4,6%		
<i>Baufläche gesamt:</i>	<i>13,5 ha</i>	<i>47,6%</i>	<i>10,0 ha</i>	<i>34,9%</i>	<i>-3,6 ha</i>	<i>-12,5%</i>
Gemeinbedarf (GB)	1,0 ha	3,5%	3,2 ha	11,2%		
Sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße ²	1,3 ha	4,6%	1,3 ha	4,6%		
Flächen für den ruhenden Verkehr	0,1 ha	0,4%	-	-		
<i>Fläche für Infrastruktur gesamt:</i>	<i>2,4 ha</i>	<i>8,5%</i>	<i>4,5 ha</i>	<i>15,8%</i>	<i>2,1 ha</i>	<i>7,3%</i>
Grünfläche - ohne Zweckbestimmung	2,4 ha	8,5%	11,2 ha	39,4%		
- Zweckbestimmung „Parkanlage“	-		0,8 ha	2,9%		
Flächen für die Landwirtschaft	10,2 ha	35,7%	2,0 ha	6,9%		
<i>Grün- und Freiflächen gesamt:</i>	<i>12,5 ha</i>	<i>43,9%</i>	<i>14,1 ha</i>	<i>49,3%</i>	<i>1,6 ha</i>	<i>5,3%</i>
Gesamtfläche der 41. Änderung	28,5 ha	100%	28,5 ha	100%		
- davon Umgrenzung von Flächen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft	-		4,3 ha	15,0%		
- davon Umgrenzung von Schutzgebieten und Schutzobjekten im Sinne des Naturschutzrechts	-		0,2 ha	0,7%		

Folgekosten für die Stadt Erfurt, die sich unmittelbar aus dem Verfahren der FNP-Änderung ergeben, sind nicht zu erwarten.

7 Umweltbericht

Für die 41. Änderung des FNP ist ein Umweltbericht zu erstellen.

Der Umweltbericht wird gemäß § 4 Abs. 1 BauGB nach der frühzeitigen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und Behörden, die zur Äußerung zum erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB aufgefordert werden, erstellt.

² Die angegebenen Werte ergeben sich aus der Planzeichnung des FNP mit der generalisierten Darstellung der Art der Bodennutzung in den Grundzügen im Maßstab 1:10.000. Die Werte entsprechen nicht den flurstücksge-nauen, detaillierten Angaben der Art der Bodennutzung aus dem automatisierten Liegenschaftsbuch (ALB) oder sonstigen, kleinmaßstäblichen Erfassungen z.B. der jeweiligen Fachplanungen.

Erfurt-Schmira

Rahmenplanung für den Ortsteil Schmira (SCH014)



Inhalt

1. Anlass und Ziel	
2. Ausgangslage - Analyse der vorhandenen Planungen und der örtlichen Rahmenbedingungen	
2.1 Gesamtstädtische Einbindung	4
2.2 Vorgaben aus dem Regionalplan (REP)	5
2.3 ISEK Erfurt 2030	6
2.4 Vorgaben aus dem wirksamen Flächennutzungsplan	7
2.5 Topographie	8
2.6 Stadtklimatische Belange	9
2.7 Landschaft	10
2.8 Archäologie	10
2.9 Nutzungsstruktur Landwirtschaft	13
2.10 Naturschutz Artenschutz	13
2.11 Verkehr	15
2.11.1 Bestandssituation	15
2.11.2 Umgehungsstraßen	16
2.11.3 Stadtbahn	17
2.11.4 Bus	19
2.11.5 P&R-Anlage Messe	20
3. Rahmenplanung	
3.1 Flächenbetrachtung	21
3.2 Planungsprämissen	23
3.3 Bebauungsstudien	24
3.3.1 Entwicklungsgebiet „Am Knotenberg“	24
3.3.2 Entwicklungsgebiet „Schmira Nord“	25
4. Zusammenfassung	

1. Anlass und Ziel

Der Ortsteil Schmira liegt an der Entwicklungsachse für die Erweiterung der Stadt nach Westen. Bereits 1994 wurde für die Entwicklung des Ortsteils Schmira durch das Büro AS&P - Albert Speer und Partner GmbH, Frankfurt Main in Zusammenarbeit mit L.A.U.B. GmbH Potsdam, Gesellschaft für Landschaftsanalyse und Umweltbewertung eine städtebauliche Rahmenplanung erarbeitet. Im Ergebnis dieser städtebaulichen Rahmenplanung schlugen die Verfasser zusätzliche Siedlungsflächen im Umfang von ca. 90 ha (Bruttobauland inklusive aller Grün- und Ausgleichsflächen) als Erweiterungsflächen für Schmira vor. Die Erarbeitung der Bebauungspläne für den Ortsteil Schmira wurde zum damaligen Zeitpunkt nicht fortgeführt. Inzwischen befindet sich die Landeshauptstadt Erfurt seit Jahren in einem kontinuierlichen Wachstumsprozess mit entsprechend steigendem Bedarf an Wohnraum. Ein aktuelles gesamtstädtisches Mengengerüst an Wohnbedarf und Segmenten ist im ISEK Erfurt 2030 enthalten. Fest steht, dass der Bedarf an Wohnraum in absehbarer Zeit aufgrund einer inzwischen geringen Leerstandsquote im Wohnungsbestand durch den Wohnungsneubau gedeckt werden muss. Der wirksame Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Erfurt entspricht der Grundkonzeption der Erweiterung Schmiras für den Wohnungsbau. Neben einem bereits vorliegenden Antrag auf Einleitung eines Bauleitplanverfahrens gibt es weitere Interessenten, die das Ziel verfolgen, in Schmira Wohnungsbau zu entwickeln. Dies gab Anlass, vor der Aufstellung von Bebauungsplänen für Einzelvorhaben, ein übergeordnetes Entwicklungskonzept für den Ortsteil Schmira in Auftrag zu geben, das eine Prüfung und Bewertung der möglichen Entwicklungspotentiale für einzelne Teilflächen beinhaltet und die verschiedenen Aspekte wie Landwirtschaft, Naturschutz, Immissionsschutz, Klima, Lufthygiene und Lärm sowie die Belange der Erschließung berücksichtigt und gegeneinander abwägt. Unter Berücksichtigung der real vorhandenen Nutzungsverhältnisse sowie der rechtlichen Ausgangsbedingungen soll die Rahmenplanung ein neues Leitbild vorgeben, welches folgende wesentliche Planungsziele berücksichtigt:

Städtebaulich / Grün / Orts- und Landschaftsbild

- Die beabsichtigte Erweiterung Schmiras soll nicht mehr im Sinne einer Arrondierung und Ortsabrundung erfolgen. Es ist daher die Herausbildung klar ablesbarer Quartierseinheiten erforderlich, die sich soweit als möglich an der topographischen Situation orientieren.
- Die Identität und die Qualitäten des Ortskerns Schmira sind dabei soweit als möglich zu wahren.
- Zu berücksichtigen sind die Aspekte des Orts- und Landschaftsbildes und Blickbeziehungen, wie die wichtigen Sichtbeziehungen zur Innenstadt / Dom / Severikirche.
- Die Topographie Schmiras mit Hangneigungen bis zu 14 % und die vorhandenen Gewässer (Eselsgraben, Bettelseegraben) bestimmen wesentlich das Orts- und Landschaftsbild und die künftige bauliche Entwicklung des Ortes.
- Entwicklung von Grünstrukturen unter Berücksichtigung bestehender Ansätze.
- In Abhängigkeit von der zu erwartenden Einwohnerzahl sind Flächen für den Gemeinbedarf zu berücksichtigen.

Umwelt

- Schmira liegt entsprechend des aktuellen Klimagutachtens in der Klimaschutzzone I und II, daraus ergeben sich Restriktionen für mögliche Bauflächen.
- Innerhalb des Untersuchungsgebietes befinden sich mehrere Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, und ein geschütztes Biotop (Streuobstwiese westlich der Straße der Solidarität).
- Es sind Feldhamster und Zauneidechsen (auch: Vögel, Fledermausarten) zu vermuten.
- Die Immissionen, verursacht durch die Landwirtschaft sind zu berücksichtigen.
- Altlasten sind in den Bereichen Am Knotenberg, Im Brühl und Frienstedter Straße zu vermuten.
- Relevante Lärmquellen sind die Eisenacher Straße, die Landwirtschaftsbetriebe und die beiden Sportplätze in Schmira.

Verkehr

- Die Entwicklung der Stadt nach Westen soll mit einem gleichzeitigen Ausbau der Stadtbahn einher-

gehen und schafft durch die Errichtung von Wohngebieten in Innenstadtnähe mit hervorragender Anbindung an den ÖPNV die Voraussetzung für den Erhalt einer Stadt der kurzen Wege trotz gleichzeitiger Erweiterung der Bauflächen.

- Die Wendeschleife der Stadtbahn soll „vorzugsweise“ im Ortszentrum angeordnet werden. Wenn sich der hochbauliche Schwerpunkt im Nordwesten ergibt, dann könnte sich auch eine Verlängerung bis westlich der Ortslage als wirtschaftlich darstellbar erweisen. Im Rahmen einer „standardisierten Bewertung“ oder ggf. einer vereinfachten Nutzen-Kosten-Untersuchung muss zum Nachweis der Förderfähigkeit die Wirtschaftlichkeit errechnet werden. Dazu wäre die Kenntnis der zukünftigen strukturellen Entwicklung, insbesondere die prognostizierte Einwohnerzahl eine wesentliche Voraussetzung.
- Im Rahmenplan ist die Studie „Westeinfahrt Erfurt“ (DS 0184/10), die die Anbindung der Messe verbessern soll und gleichzeitig Belastungen in der Ortslage Schmira verringern soll, zu berücksichtigen. Da eine solche Trasse bisher weder Bestandteil des Flächennutzungsplanes noch des Verkehrsentwicklungsplanes ist, sollte die Notwendigkeit innerhalb der Rahmenplanung neu diskutiert werden.

Entwässerung

- Schmira ist entwässerungstechnisch im Misch- und Trennsystem erschlossen. Die Erweiterung der Ortslage ist ausschließlich im Trennsystem zu erschließen.
- Bei einer baulichen Erweiterung von Schmira auf 2.000 bis 3.000 Einwohner kann das Schmutzwasser durch die vorhandenen Abwasseranlagen abgeleitet werden.
- Es sollte keine Bebauung über dem Höhenkamm und keine Bebauung an den Tiefpunkten erfolgen.
- Die Regenwasserableitung kann sich problematischer gestalten. Eine Einleitung in den Eselsgraben wird nur mit Rückhaltemaßnahmen im Baugebiet möglich sein.
- Die Brauchwassernutzung, Versickerung und Verdunstung gewinnt einen höheren Stellenwert vor der Ableitung des Regenwassers. Diesem Sachverhalt ist städtebaulich Rechnung zu tragen.

Die Planungsaufgabe gliedert sich in 3 Bausteine:

Baustein 1:

- Grundlagenermittlung: Erhebung und Analyse der Bestandssituation, Sichtung und Wertung bestehender Planungsunterlagen zur Entwicklung von Schmira.
- Herausarbeitung der Nutzungskonflikte und -potentiale durch Inaugenscheinnahme der örtlichen Verhältnisse im Plangebiet, Sichtung vorhandener Unterlagen bzw. Expertengespräche mit den zuständigen Fachämtern.

Baustein 2:

- Erarbeitung alternativer struktureller Entwicklungsszenarien unter Berücksichtigung der Planungsprämissen mit erläuternden Skizzen, Ermitteln von Kenndaten, Bewerten der unterschiedlichen Lösungen.
- Erarbeitung eines Vorentwurfs mit:
 - Darstellung der Baukörper, ihrer Höhenentwicklung und Dachgestaltung, wichtiger städtebaulicher Raumkanten.
 - Freiraumkonzept mit Darstellung der öffentlichen und privaten Flächen und Raumfolgen.
 - Erschließungskonzept mit Darstellung der öffentlichen und privaten Erschließung, Parkierung und Verkehrsarten, Straßenbahnanbindung Schmira.
 - Umweltkonzept mit grundsätzlicher Einschätzung zum Leistungsbedarf für weitere Planungen.

Baustein 3:

- Erarbeitung eines baulich-räumlichen Konzeptes als Entwurf für die Ableitung eines Leitbildes und einer Handlungsstrategie als Grundlage für weitere Planungsschritte in Schmira.
- Durcharbeiten und Komplettieren der ausgewählten Konzeption zum Städtebaulichen Entwurf.
- Maßnahmenkonzept: Es sind Vorschläge für Realisierungsabschnitte herauszuarbeiten, die einen stufenweisen Ausbau ermöglichen.



1 Das Untersuchungsgebiet im Orthofoto (Quelle: © GeoBasis-DE/TLVermGeo)

2. Ausgangslage

Analyse der vorhandenen Planungen und der örtlichen Rahmenbedingungen

2.1 Gesamtstädtische Einbindung

Der untersuchte Ortsteil Schmira befindet sich in einer Entfernung von ca. 4,5 km vom Erfurter Stadtzentrum an einer der wichtigsten Ausfallstraßen, der Eisenacher-/Gothaer Straße mit Anschluss an die A71. Die Anschlussstelle Erfurt Bindersleben befindet sich in ca. 2,5 km Entfernung vom Ortskern. In ca. 800 m Entfernung östlich vom alten Ortskern beginnt das Gelände der Erfurter Messe. In guter Erreichbarkeit befindet sich weiterhin der Flughafen Erfurt Bindersleben (3,5 km).

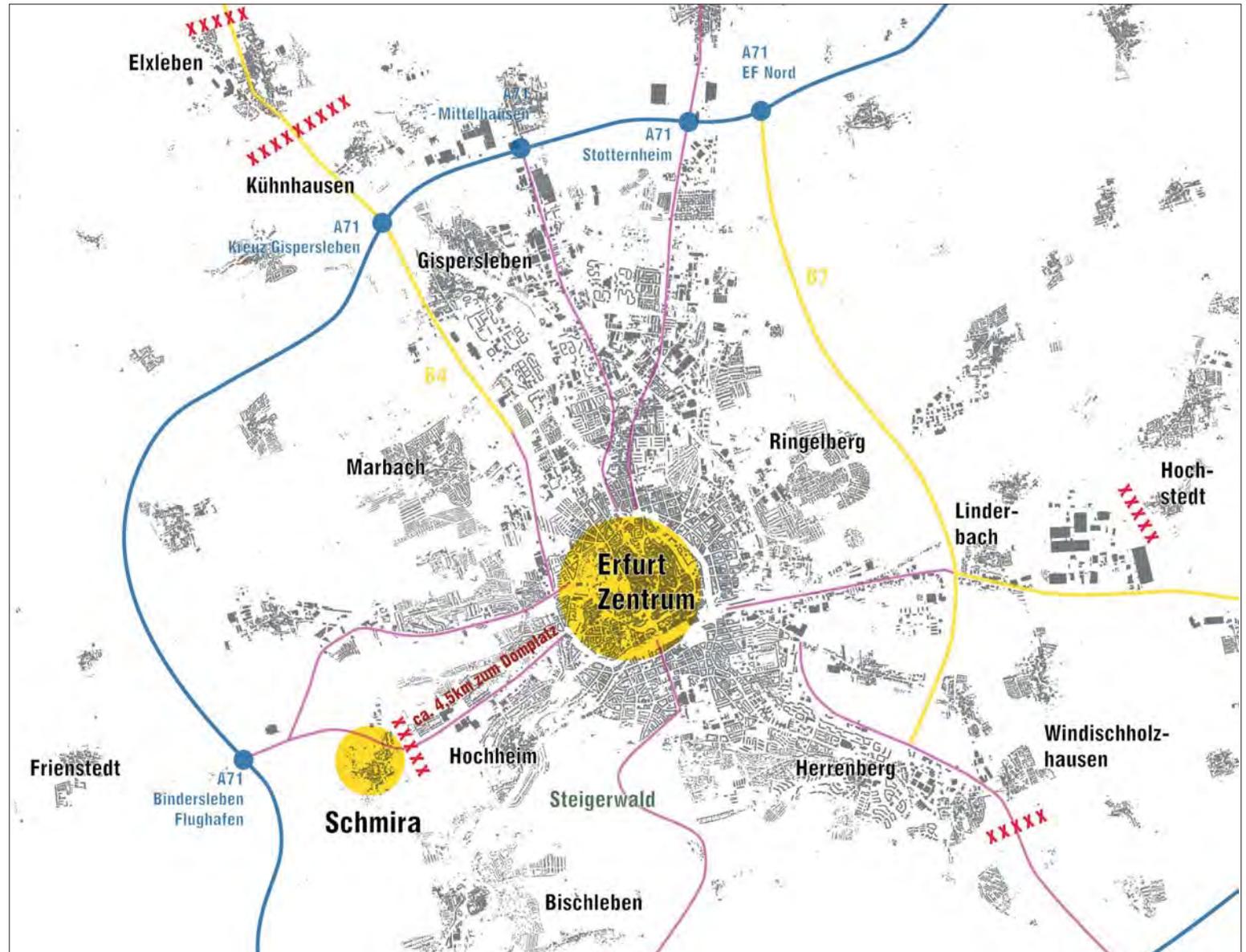
Obwohl der Altort Schmira noch heute deutlich als kompaktes Dorf mit der entsprechenden dörflichen Struktur und Nutzungsmischung Bestand hat, steht es seit Jahren im Fokus der Stadtplanung hinsichtlich einer Erweiterung als Wohnstandort für Erfurt.

Fazit:

Im Sinne einer kompakten Stadtentwicklung mit kurzen Wegen und guter Erschließung und Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr besitzt Schmira aufgrund seiner prädestinierten Lage beste Voraussetzungen für die Entwicklung als Wohnstandort.

Legende:

- XXXX** Siedlungszäsuren nach REP
-  Bundesautobahnen mit Anbindungspunkten
-  Bundesstraße
-  Hauptanbindungsstraßen Stadtzentrum
-  Stadtzentrum / Altstadt Erfurt
-  Ortskern Schmira



2 Einordnung im gesamtstädtischen Kontext

2.2 Vorgaben aus dem Regionalplan (REP)

Vorranggebiete / Vorbehaltsgebiete Landwirtschaftliche Bodennutzung

Im Untersuchungsgebiet finden sich für die landwirtschaftliche Bodennutzung sowohl Vorranggebiete als auch Vorbehaltsgebiete. Hierbei haben die Vorranggebiete (markierte Bereiche südwestlich der Eisenacher Straße) bindende Wirkung und schließen damit andere, raumbedeutsame Nutzungen aus, die mit den vorrangigen Funktionen nicht vereinbar sind. Die gekennzeichneten Bereiche sind somit von einer Bebauung in jedem Fall freizuhalten.

In den Vorbehaltsgebieten (markierte Bereiche nördlich der Eisenacher Str. und südlich der Gothaer Str.) ist den raumbedeutsamen Nutzungen (Landwirtschaft) lediglich besonderes Gewicht beizumessen. Eine Bebauung ist hier unter Abwägung der raumbedeutsamen Nutzungen nicht ausgeschlossen.

Siedlungszäsur SZ-1 Schmira / Hochheim

Weiterhin ist zwischen Stadtrand Erfurt und Schmira eine Siedlungszäsur (SZ-1, Schmira/Hochheim (Erfurt)) festgesetzt. Diese wird im textlichen Teil des REP Mittelthüringen von 2011 wie folgt begründet: „Als lineares Element zur Einschränkung/Begrenzung der Siedlungsentwicklung haben Siedlungszäsuren die Aufgabe, vorhandene naturschutzfachlich wertvolle, für die Naherholung bedeutende sowie für die Landwirtschaft wichtige, siedlungsnahen Freiräume und Areale zu sichern bzw. darüber hinaus größere Siedlungsbereiche zu gliedern oder zu begrenzen und die Entstehung bandartiger Siedlungsstrukturen durch das Zusammenwachsen dicht beieinanderliegender Siedlungsgebiete zu verhindern. (...) dient die Ausweisung der Siedlungszäsuren dem Leitgedanken der Nachhaltigkeit und trägt somit zu einer Eindämmung des durch die Siedlungsentwicklung vollzogenen Verbrauches wertvoller Landschaft und der daraus resultierenden Umweltbelastungen bei. Sie sind unter anderem in den Stadt-Umlandräumen als Grenzen einer maximalen vertretbaren Siedlungsentwicklung und zur Vermeidung ungewollter, bandartiger Entwicklungen ausgewiesen. Dies gilt auch für die Siedlungszäsuren SZ-1 bis SZ-3 welche jeweils der Trennung von Ortsteilen und im Besonderen städtischer und

dörflicher Struktur dienen, sowie der Erhaltung ortsnaher Erholungsflächen bzw. Freiräume. Begründete gemeindliche Entwicklungsbedürfnisse werden dabei berücksichtigt.“

Gemäß gültigem REP sind die zeichnerisch bestimmten Siedlungszäsuren verbindlich vorgegeben, um wichtige siedlungsnahen Freiräume und Areale zu sichern. „Siedlungserweiterungen über die mittels Siedlungszäsuren begrenzten Siedlungsbereiche hinaus sind ausgeschlossen.“

Damit wäre eine bauliche Entwicklung bzw. ein Zusammenwachsen der Bereiche Messe/ Siedlung Schmira mit dem Ortsteil Schmira nicht möglich.

Die Siedlungszäsur steht einer kompakten Entwicklung Schmiras in Richtung Erfurt unter Ausnutzung vorhandener Infrastrukturen entgegen. Die „Trennung von Ortsteilen“ und die „Vermeidung bandartiger Entwicklungen“ hätte in diesem Fall eine Entwicklung Schmiras als abgekoppelte Satellitenstadt in Richtung Westen zur Folge, die im Sinne der Nachhaltigkeit und der gewünschten Eindämmung des Verbrauches wertvoller Landschaftsflächen nicht zu befürworten ist. Eine weitere Überprüfung der Möglichkeiten baulicher Entwicklung erfolgt im Rahmen einer vertiefenden Untersuchung zu den Suchräumen für Wohnungsbau des ISEK Erfurt 2030.

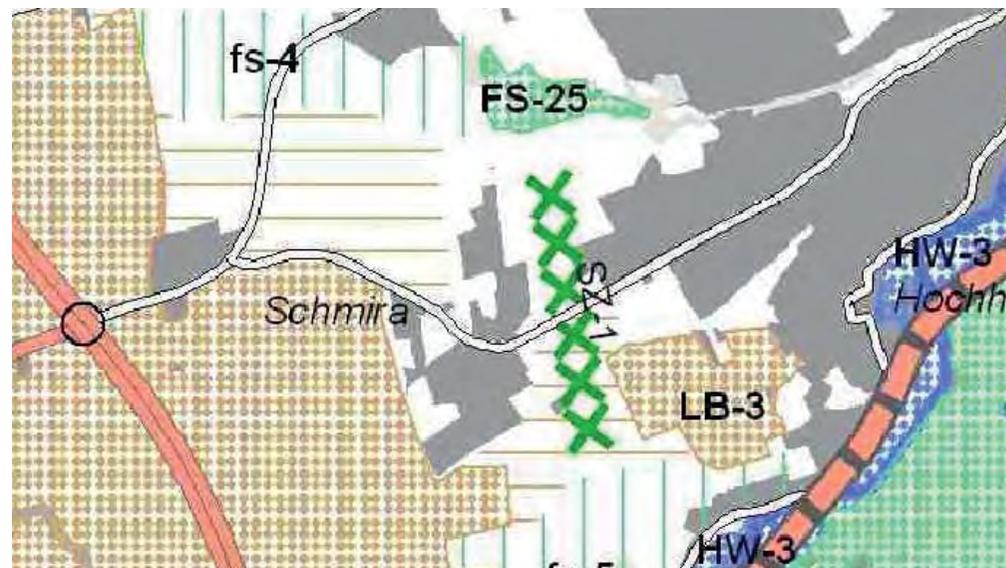
Fazit:

Im Sinne der Nachhaltigkeit, des Flächen- und Landschaftsverbrauches und einer guten infrastrukturellen Erschließung ist eine kompakte Entwicklung in Richtung Erfurt der Trennung durch eine Siedlungszäsur vorzuziehen. Im Zuge der anstehenden Fortschreibung des REP ist deshalb eine Änderung des REP anzustreben.

	Vorranggebiet Freiraumsicherung (bindend)
	Vorbehaltsgebiet Freiraumsicherung
	Vorranggebiet landwirtschaftliche Bodennutzung (bindend)
	Vorbehaltsgebiet landwirtschaftliche Bodennutzung



3 Luftbild (Quelle: google.maps) - Lage des Ortsteiles Schmira im Bezug zur Stadt Erfurt



4 Auszug aus dem REP Mittelthüringen (Quelle: <http://www.regionalplanung.thueringen.de>)

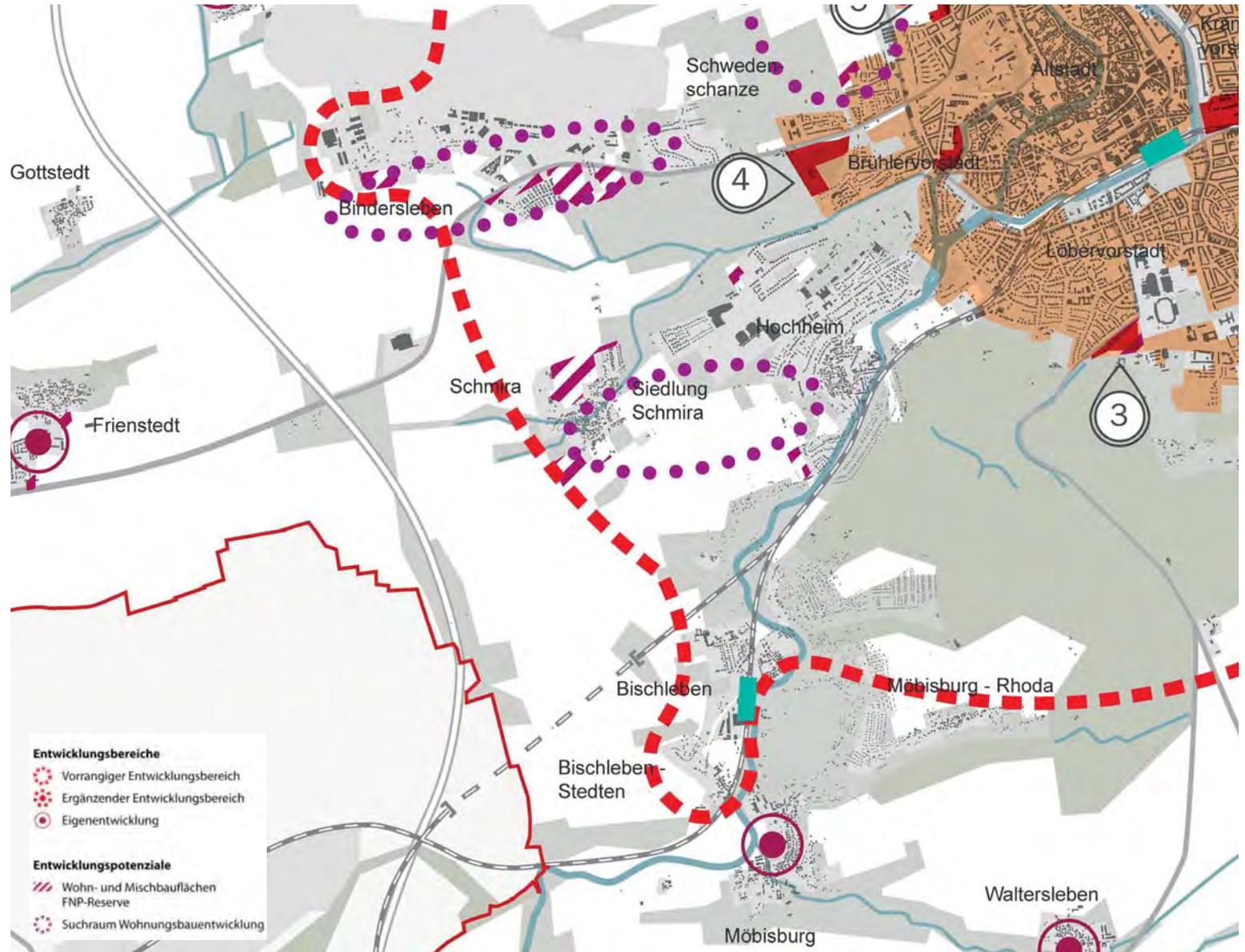
2.3 ISEK Erfurt 2030

Entsprechend des ISEK* Erfurt 2030 ist Schmira ein Ortsteil, der sich aufgrund gegebener Gunstfaktoren zukünftig entwickeln soll. Das ISEK Erfurt 2030 sieht entsprechend den Darstellungen im FNP in Schmira Reserven für Wohn- und Mischbauflächen und weist einen Suchraum für die Wohnungsbauentwicklung südlich der Eisener Straße zwischen Schmira, Messe und Hochheim aus. Als Suchräume werden im ISEK diejenigen Bereiche des Stadtgebietes bezeichnet, die mittel- und längerfristig hinsichtlich ihrer Eignung für künftige stadträumliche Veränderungen genauer untersucht werden sollen. Ein aktuelles gesamtstädtisches Mengengerüst an Wohnbedarfen und Segmenten ist im ISEK Erfurt 2030 unter Punkt 2.4.5 Wohnungsbedarfsprognose zu finden. In einer vertiefenden Untersuchung wird ermittelt, ob und in welchem Umfang der ermittelte Wohnungsbedarf in den einzelnen Suchräumen für Wohnungsbau gedeckt werden kann.

Fazit:

Gemäß „ISEK Erfurt 2030“ ist Schmira ein Ortsteil mit großem Potenzial für zukünftige Entwicklungen und Erweiterungen als Wohnstandort.

*ISEK: Integriertes Stadtentwicklungskonzept



5 Leitbildkarte Wohnen und Städtebau (ISEK Erfurt 2030, 2. Verwaltungsentwurf vom 19.10.2017 | Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung / Bereich Räumliche Stadtentwicklung)

2.4 Vorgaben aus dem wirksamen Flächennutzungsplan

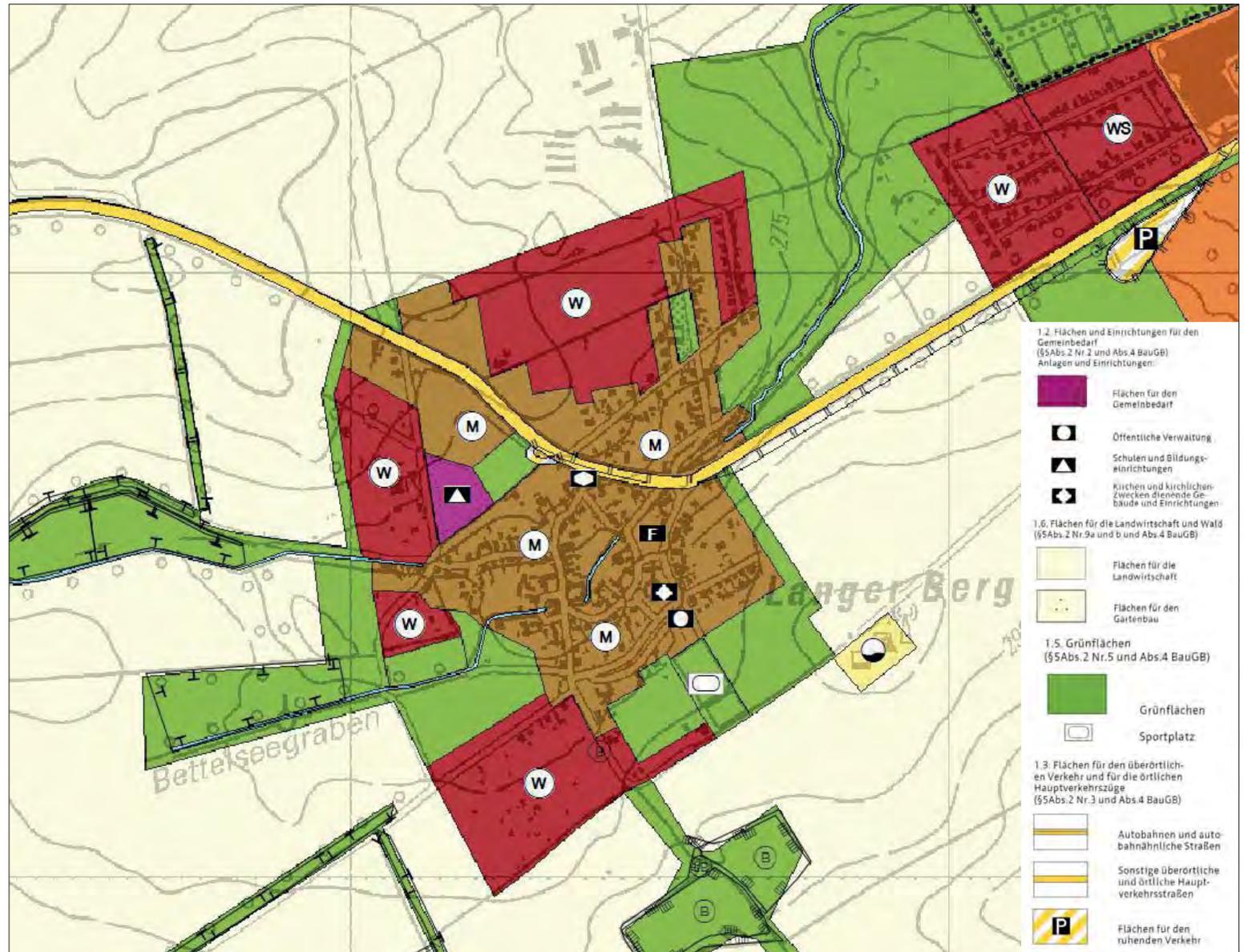
Auch der Flächennutzungsplan, wirksam seit 27.05.2006 und neu bekannt gemacht am 14.07.2017, geht von einer nicht unerheblichen flächenmäßigen Erweiterung des Ortskernes in Schmira in Form von Wohn- und Mischgebieten in Schmira aus. Er sieht auf einer Fläche nordwestlich des Dorfkernes eine Fläche für den Gemeinbedarf zum Bau einer Schule vor. Weiterhin sieht der FNP eine Verkehrsfläche vor, die eine Weiterführung der Straßenbahn bis westlich des Ortskernes ermöglichen soll, jedoch für den Bau einer Straßenbahnwendeschleife zu klein dimensioniert ist. Insgesamt geht das Konzept von einer neuen Ortsmitte mit Straßenbahnhaltepunkt und sozialer Infrastruktur (Schule) auf der dreieckigen Fläche nördlich des bestehenden Dorfkernes (Am Knotenberg) aus und sieht eine umfangreiche Arrondierung Schmiras mit Erweiterungsflächen im Norden, Westen und Süden vor. Dieses Konzept beruht auf einer Rahmenplanung aus dem Jahr 1994.

Es war Aufgabe der vorliegenden Rahmenplanung, ein übergeordnetes Entwicklungskonzept für den Ortsteil Schmira zu erarbeiten und eine Prüfung und Neubewertung der einzelnen Teilflächen unter Berücksichtigung aller Belange (Landwirtschaft, Naturschutz, Klima, etc.) vorzunehmen. Auf Basis dieser Flächenbetrachtung und der sich ergebenden Bewohnerzahlen waren auch die erforderlichen Flächen für den Gemeinbedarf (Schule, Kindergarten) zu überprüfen und ggf. neu zu verorten.

Fazit:

Die im wirksamen FNP ausgewiesenen Flächen sowie weitere Potenzialflächen wurden einer genauen Prüfung unterzogen und intensiv hinsichtlich der verschiedenen Belange diskutiert und abgewogen.

Das Ergebnis dieses Prozesses ist in Kapitel 3 - Rahmenplanung detaillierter erläutert und zusammengefasst.



6 Auszug Flächennutzungsplan (FNP 2017)

2.5 Topographie

Die Ortslage Schmira ist topographisch geprägt durch zwei Höhenzüge im Nordwesten und Südosten sowie durch den aus nordöstlicher Richtung ankommenden Eselsgraben, der sich südwestlich der Ortslage aufweitet und in die offene Landschaft ausläuft. Vom nordwestlichen Höhenzug aus bietet sich ein besonderer Ausblick über den Eselsgraben bis hin zur Erfurter Innenstadt mit der Silhouette des Domes. Ein 360° - Landschaftsblick ergibt sich auf dem Höhenzug am Hochbehälter: von hier reicht der Blick über die Ortslage Schmira zum Flughafen Bindersleben im Norden und bis hin zum Steigerwald im Süden.



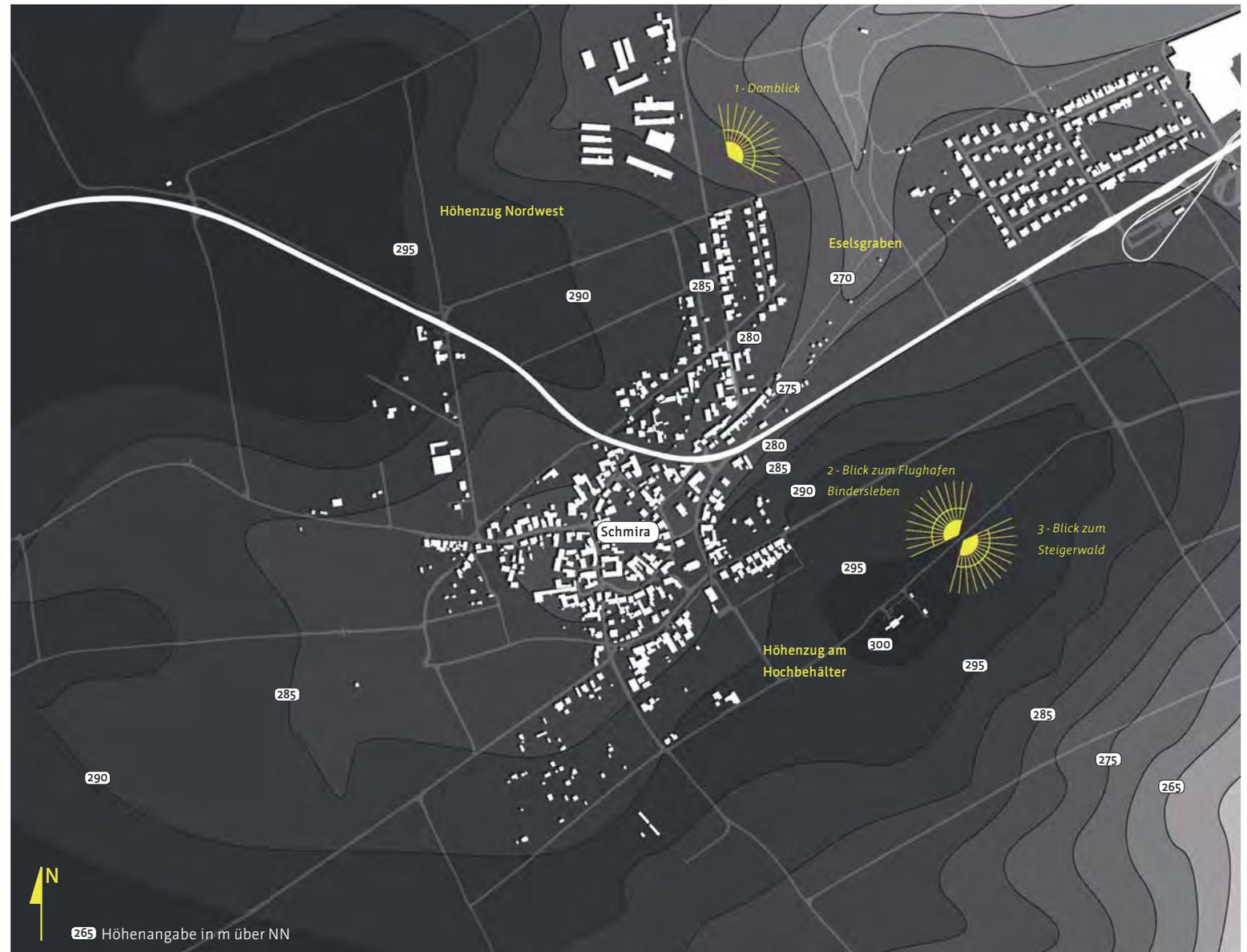
7 Blick über den Grünzug Eselsgraben zum Dom



8 Blick vom Höhenzug am Hochbehälter über Ortslage Schmira zum Flughafen



9 Blick nach Süden Richtung Steigerwald



10 Topographische Einordnung Schmiras und Umgebung

2.6 Stadtklimatische Belange

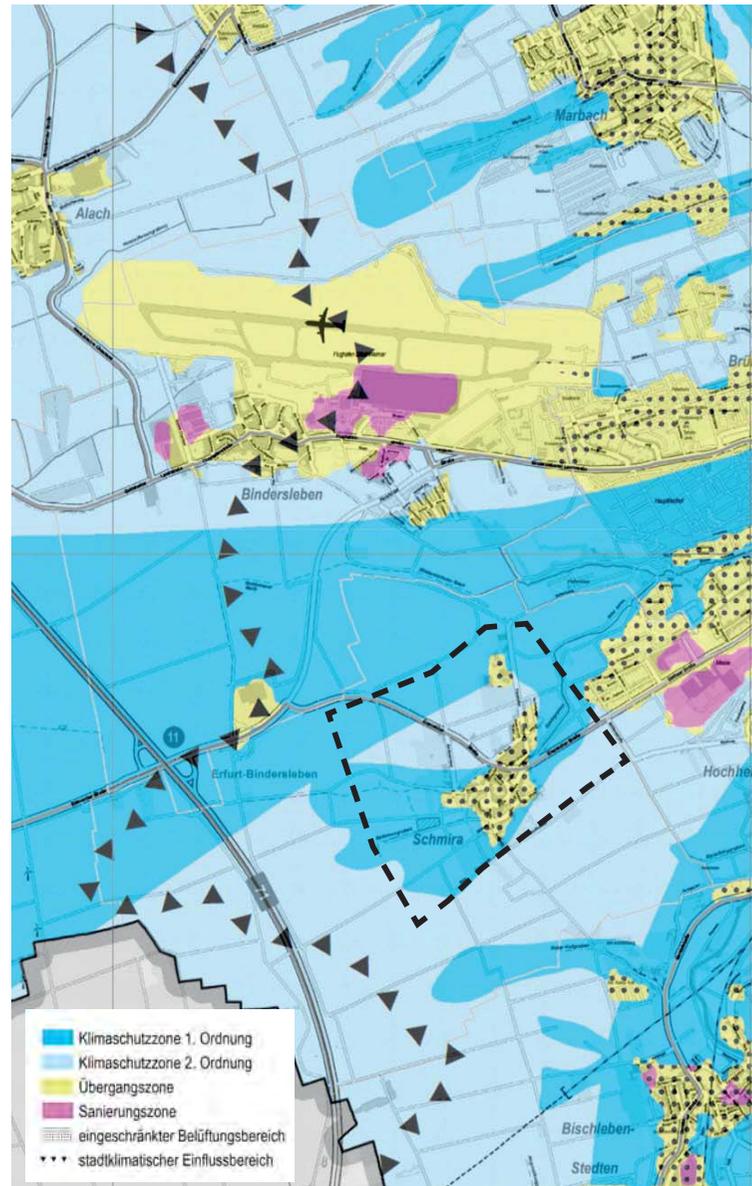
Die Flächen um Schmira besitzen teilweise aufgrund der topographischen und landschaftlichen Gegebenheiten besondere, klimarelevante Eigenschaften. Der nördliche Bereich des Rahmenplangebietes, der Eselsgraben sowie die südwestlich von Schmira gelegenen Landschaftsteile sind deshalb als Klimaschutzzone I. Ordnung (Flächen mit größter Bedeutung für die Sammlung und den Transport von Kalt- und Frischluft sowie die Be- und Entlüftung der Stadt Erfurt) kategorisiert. Der Klimafunktionskarte ist zu entnehmen, dass es sich hierbei um die Flächen der Luftleitbahnen (Frisch-/Kaltluftbahnen für die Stadt Erfurt) sowie um Entstehungsgebiete für Frisch- und Kaltluft handelt.

Weitere Flächen des Untersuchungsgebietes liegen in der Klimaschutzzone II. Ordnung. Die Gesamtgröße aller Entwicklungsflächen kann bedeutsamen Einfluss auf die produzierte Menge an Kaltluft nehmen und ist unter diesem Gesichtspunkt zu optimieren.

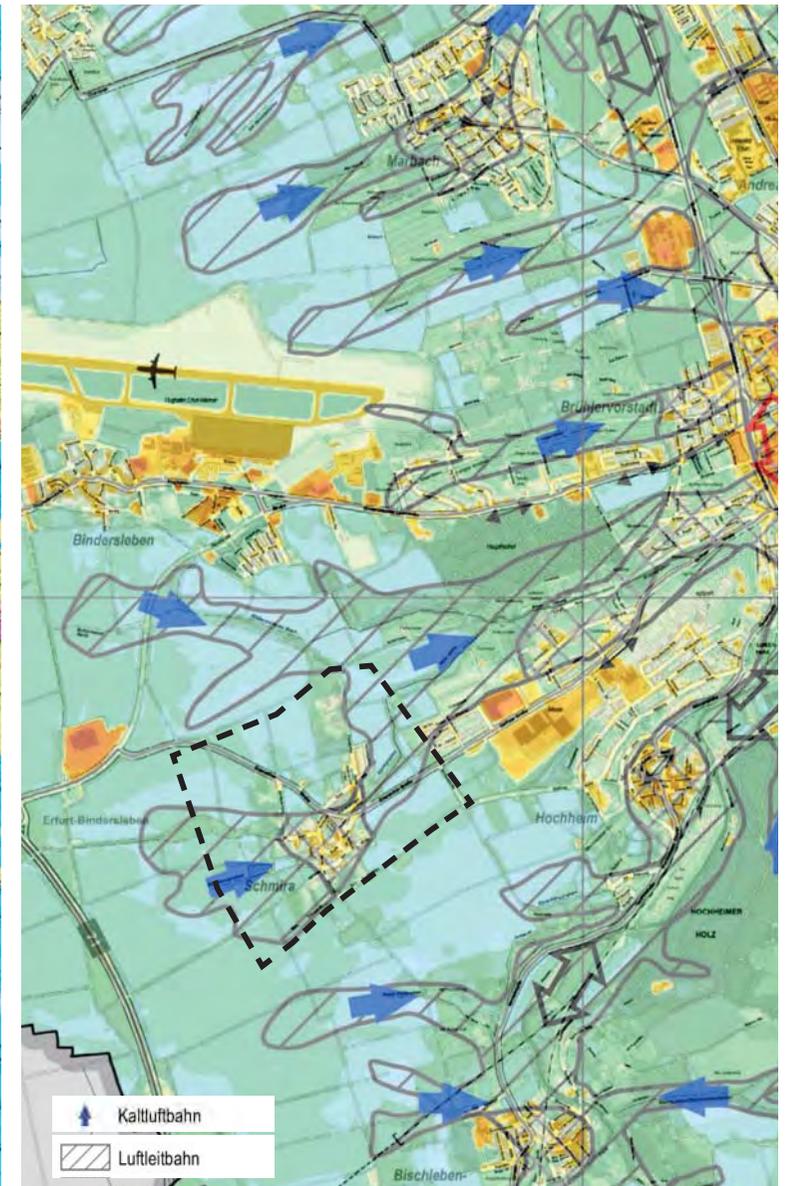
Fazit:

In den Bereichen innerhalb der Klimaschutzzone I. Ordnung (innerhalb des stadtklimatischen Einflussbereiches) ist eine bauliche Entwicklung mit Einschränkungen möglich, wenn dies soweit erforderlich gutachterlich bestätigt wird und der betroffene Belang in seiner Funktionsfähigkeit erhalten bleibt.

In den Bereichen der Klimaschutzzone II (innerhalb des stadtklimatischen Einflussbereiches) ist eine bauliche Entwicklung mit Einschränkungen und/ oder durch Kompensation in Teilflächen möglich. In diesen Baugebieten sind lufthygienische Emissionen zu begrenzen.



11 Klimagerechtes Flächenmanagement der Landeshauptstadt Erfurt | Auszug aus der Karte Klimaschutzzonen mit Markierung des Untersuchungsgebietes Schmira



12 Klimagerechtes Flächenmanagement der Landeshauptstadt Erfurt | Auszug aus der Klimafunktionskarte mit Markierung des Untersuchungsgebietes Schmira

2.7 Landschaft

Das Landschaftsbild wird bestimmt durch den im Nordosten ankommenden Grünzug „Eselgraben“ mit Wasserlauf und dichter Vegetation, welcher sich durch die Ortslage von Schmira zieht und südwestlich des Dorfes in eine reizvolle, offene Agrarlandschaft übergeht. Diese Grünräume stellen wichtige naturräumliche Ausgleichsflächen dar und besitzen für die heutigen und zukünftigen Bewohner Schmiras einen hohen Stellenwert als Erholungsraum. Der lockere Dorfrand mit Übergang in die offene Landschaft im Südwesten Schmiras ist so nur noch selten zu finden und soll als typisches Merkmal und besondere Qualität erhalten werden. Dieser Bereich soll - entgegen dem aktuellen FNP, der hier Wohnbauflächen ausweist - von Neubebauungen freigehalten werden. Neue Baugebiete sind im Sinne des Landschaftsbildes eher nördlich und östlich von Schmira behutsam zu entwickeln. Auf eine optimale Verknüpfung mit den bestehenden Grünstrukturen ist besonderer Wert zu legen, um deren Erholungsfunktion zu stärken.

Fazit:

Der Grünzug „Eselgraben“ und der ortstypische Übergang der Dorfstruktur in die offene Agrarlandschaft südwestlich von Schmira sollten als geschützte Landschafts- und Naturräume erhalten und von Bebauung freigehalten werden.

2.8 Archäologie

Im Geltungsbereich der Rahmenplanung ist nach Kenntnis der Unteren Denkmalbehörde ein archäologisches Relevanzgebiet betroffen. Bei zukünftigen Bebauungsplänen ist dies zu beachten und das Thüringische Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie (TLDA) zu beteiligen.



13 Landschaftliche Einbindung



14 Blick über den Grünzug Eselsgraben nach Südwest Richtung Schmira



15 Blick über die Ortslage von Schmira und den Eselsgraben in Richtung Erfurt



16 Übergang in offene Agrarlandschaft am südwestlichen Ortsrand von Schmira

2.9 Nutzungsstruktur | Landwirtschaft

Der bestehende Dorfkern von Schmira wird noch heute durch die althergebrachte, dorftypische Mischnutzung aus Wohnen, Kleingewerbe und Landwirtschaft geprägt. Mit Kindergarten, Sportplätzen, Feuerwehr, Kirche und Bürgerhaus ist Schmira derzeit bedarfsgerecht mit sozialen und öffentlichen Einrichtungen versorgt. Bei einer perspektivischen Erweiterung kann in Abhängigkeit vom Anstieg der Bewohnerzahl eine neue Kindertagesstätte (die bestehende Kita hat keine Erweiterungsmöglichkeit) und eine Grundschule erforderlich werden.

In besonderer Weise geprägt wird Schmira und mögliche zukünftige Entwicklungsflächen durch den seit 50 Jahren ansässigen Landwirtschaftsbetrieb in der Straße der Solidarität Nr. 15 (Ecke Im Brühl). Der Betrieb wird in nächster Generation weitergeführt und auch zukünftig Bestand haben. Mit ca. 100 Rindern, ca. 80 Schweinen, bis zu 300 Legehennen und saisonal ca. 100 Gänsen liegt der Schwerpunkt des Betriebes auf Viehzucht und Milchproduktion. Vorwiegend für die Futterproduktion bewirtschaftet der Betrieb ca. 100 ha landwirtschaftlicher Fläche im Umland von Schmira. Silage wird auf dem eigenen Grundstück hergestellt. Der Hofladen versorgt die Einwohner Schmiras mit Grundnahrungsmitteln (Eier, Wurst, Mehl, etc.) und ist die einzige Einkaufsmöglichkeit im Ort. Die Bewirtschaftungsmethoden des Kleinbetriebes wirken sich weiterhin günstig auf den Erhalt geschützter Arten (Feldhamster, Mehlschwalben, Fledermäuse) aus.

Bei der Neuausweisung von Bauflächen sind die Emissionen durch den landwirtschaftlichen Betrieb (Geruch, Lärm) zu berücksichtigen. Die Flächen im unmittelbaren Umfeld des Landwirtes sollten von einer Bebauung freigehalten werden. Dies betrifft insbesondere die Flächen nördlich des Landwirtschaftsweges zwischen Knotenberg und Eisenacher Straße, der dem Landwirt als Wirtschaftszufahrt dient.

Fazit:

Es ist davon auszugehen, dass die dörfliche Struktur mit landwirtschaftlichen Betrieben in Schmira langfristig Bestand haben wird. Bei Neuausweisung von Bauflächen in unmittelbarer Nähe ist dieser Tatbestand zu berücksichtigen. Die Festlegung zur Bauflächendarstellung erfolgt im Rahmen der entsprechenden FNP-Änderung.



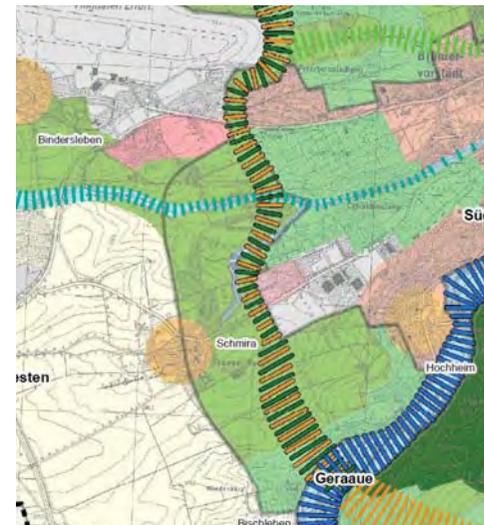
17 Lage Landwirtschaftsbetrieb und durch selbigen bewirtschaftete Flächen im direkten Umfeld

2.10 Naturschutz | Artenschutz

Landschaftsplan Erfurt

Der Landschaftsplan definiert die Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Für die aktuelle Fortschreibung des Landschaftsplanes Erfurt wurde die Rahmenkonzeption („Masterplan Grün“) erstellt. Die Rahmenkonzeption beschreibt für die Ortschaft Schmira als Dorflandschaft an der Schnittstelle zwischen der Kulturlandschaft im Anschluss an das südliche Stadtgebiet und der offenen Agrarlandschaft folgende Ziele:

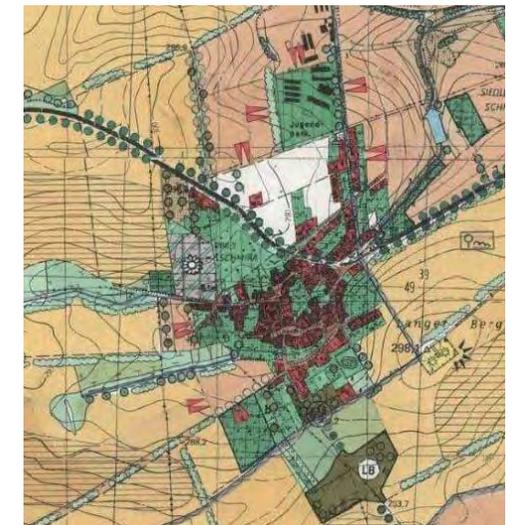
- vielfältige Nutzungs- und Biototypen in der Dorflandschaft
- Gewässer als Identifikationspunkt und Aufenthaltsraum
- Ortsrand mit sanftem Übergang und Einbindung in die Landschaft
- Strukturvielfalt/ vielfältige landwirtschaftliche Nutzungsformen im Bereich der „Vielfältigen Kulturlandschaft“ als stadtnahe Erholungslandschaft und Schwerpunkt des Arten- und Biotopschutzes
- durchgrünte Agrarlandschaft mit linearen Grünstrukturen an Wegen und Gewässern
- Streuobst- und Gehölzverbund zwischen Bindersleben/ Stadtgebiet, Schmira und Hochheim



18 Auszug Rahmenkonzept „Masterplan Grün“, Landschaftsplan Erfurt, Umwelt- und Naturschutzamt Erfurt

Der bestehende Landschaftsplan (1997) formuliert für den Bereich um Schmira folgende konkrete Ziele, die in der Rahmenplanung Berücksichtigung finden:

- Grünstreifen zwischen Schmira und Erfurt
- Schaffung eines Grünverbundes zwischen Schmira und der Innenstadt nach Hochheim
- Pufferflächen an Fließgewässern
- Biotopverbundstrukturen in der Agrarlandschaft
- Erhalt des grünen Ortsrandes im Südwesten, keine Ausdehnung des Ortsrandes nach Osten
- Erhalt und Aufwertung des alten Ortskerns mit Grünflächen und Ruhebänken
- Anlage von Straßengrün



19 Auszug Landschaftsplan (1997)

Artenschutz

Grundsätzlich ist im Untersuchungsraum das Vorkommen gesetzlich geschützter Arten (u.a. Vogel-/ Fledermausarten, Feldhamster, Zauneidechse) zu erwarten, zu deren Schutz im Zuge der weiteren Planverfahren entsprechende Vermeidungsstrategien zu entwickeln sind. Da die aktuell auszuweisenden Bauflächen insbesondere heutige Ackerflächen betreffen, wurde im Vorfeld der Planung in den Jahren 2017 und 2018 die tatsächliche Betroffenheit von Lebensräumen des Feldhamsters (streng geschützt nach Anhang IV RL 92/43/EWG) gutachterlich geprüft. Die Untersuchung wird 2019 abgeschlossen.

Für die Feldflur von Schmira und insbesondere auch für die aktuellen Entwicklungsgebiete „Am Knotenberg“ und „Schmira Nord“ wurden Feldhamster nachgewiesen. Die Realisierbarkeit der benannten Bauvorhaben ist somit nach §44 Abs. 5 BNatSchG an die Schaffung entsprechender Ersatzlebensräume für Feldhamster geknüpft. Im Regelfall werden dafür konventionell bewirtschaftete Ackerflächen in dauerhaft feldhamstergerecht zu bewirtschaftende Flächen umgewandelt. Die erforderliche Flächengröße richtet sich dabei nach der betroffenen Individuenzahl von Feldhamstern. Abgeleitet von der aktuell kartierten Zahl der Feldhamsterbaue ist von einem

Bedarf an feldhamstergerecht zu bewirtschaftenden Flächen von ca. 6 Hektar auszugehen.

Schutzgebiete

Südlich und südwestlich von Schmira befinden sich mehrere planfestgestellte Ausgleichs-/ Ersatzmaßnahmen, der Geschützte Landschaftsbestandteil „Alte Lehmgrube bei Schmira“ sowie nach §18 ThürNatG gesetzlich geschützte Streuobstwiesen. Der Eselsgraben besitzt eine hohe Bedeutung als Biotopverbundelement und Gewässerbiotop.

Flächenausgleich

Die Neuversiegelung führt zu erheblichen Eingriffen in den Naturhaushalt, die nach § 1a Abs. 2 BauGB primär zu vermeiden sind. Nicht vermeidbare Eingriffe sind auszugleichen. Im Norden von Schmira befinden sich Teile einer ehemaligen Stallanlage, welche auf Grund ihrer rückwärtigen Lage keinen Zusammenhang mit dem geschlossenen Siedlungskörper besitzen und somit hinsichtlich des Landschaftsbildes kein Potenzial für eine Siedlungserweiterung aufweisen. Vorbehaltlich der Flächenverfügbarkeit sind als Ausgleich für die Siedlungserweiterungen „Schmira Nord“ und „Knotenberg“ mit der aktuellen Rahmenplanung der Rückbau der nördlich gelegenen ehemaligen Stallanlage sowie die Entwicklung eines Grünzuges entlang der innerörtlichen Baugebietsgrenzen vorzusehen. Des Weiteren sind zur Realisierung der Artenschutzmaßnahmen Flächen für die feldhamstergerechte Ackerbewirtschaftung (vorausichtlich 6 Hektar) vorzusehen (siehe „Artenschutz“).

Fazit:

Die künftigen Entwicklungen sind auf die für die Rahmenplanung relevanten Ziele des Landschaftsplanes abzustimmen. Schutzgebiete sind zu erhalten und weiterzuentwickeln. Vor der Erschließung von Baugebieten ist die artenschutzrechtliche Betroffenheit, ggf. erforderliche Artenschutzmaßnahmen sowie der Umfang der Ausgleichsmaßnahmen zu ermitteln und entsprechend zu realisieren.



21 Kartierung von Hamsterlebensräumen in Übernahme aus den Zwischenberichten des Feldhamstergutachtens



20 Schutzgebiete Schmira (grün: Geschützter Landschaftsbestandteil, gelb: gesetzlich geschützte Biotope) und Bereich möglicher Ausgleichsmaßnahmen

2.11 Verkehr

2.11.1 Bestandssituation

Der Ortsteil Schmira ist durch seine Lage zwischen der Anschlussstelle BAB 71 Erfurt Bindersleben und der Messe Erfurt verkehrlich außerordentlich gut an die Erfurter Innenstadt angebunden. Dies ist wiederholt Anlaß für die Stadt Erfurt, Überlegungen zur Standortentwicklung und -erweiterung anzustellen.

Eine sehr gute Erschließung mit dem öffentlichen Personennahverkehr hat dabei für die Stadt höchste Priorität.

Stadtbahn

Die Stadtbahn endet heute in ca. 1.000 m Entfernung vom Ortskern Schmira an der Haltestelle P&R-Platz Messe. Die Haltestelle dient der Erschließung der Siedlung Schmira, als Verknüpfungspunkt mit Bus und Park-and-Ride sowie Bike-and-Ride sowie dem Veranstaltungsverkehr der Messe. Bei einer weiteren Entwicklung der Ortslage Schmira ist diese an die Stadtbahn anzubinden und ein entsprechender Einzugsbereich abzudecken. Dies würde auch zu einer kontinuierlicheren Auslastung der Stadtbahn führen.

Bus

Die Busanbindung ist gegenwärtig gewährleistet durch die Buslinie 80 in Richtung Frienstedt. Die Haltestelle P&R-Platz Messe bildet den Umsteigepunkt von Bus auf Stadtbahn.

Individualverkehr

Auf der Ortsdurchfahrtsstraße Eisenacher Straße ist ein durchschnittlicher Verkehr von 9.000 - 9.500 Fahrzeugen in 24 h anzunehmen.

Eine außergewöhnliche Belastung in der Ortsdurchfahrt stellt allerdings der Messeverkehr dar. Bei Veranstaltungen der Messe erfolgt die Zu- und Abfahrt des Besucherverkehrs zwischen Messe und Autobahn durch Schmira. Dies führt in diesen Fällen zu Rückstau und Verkehrsbehinderungen. Mit den nächtlichen Auf- und Abbauarbeiten der Veranstaltungen ist zudem LKW-Verkehr verbunden, der zu Lärmemissionen führt. Es wurden in den vergangenen Jahren verschiedenste Szenarien für die Lö-

sung dieses Problems entwickelt, die auch im Zuge der Rahmenplanung ausführlich diskutiert und abgewogen wurden. (vgl. 2.11.2 - Umgehungsstraßen)

Individualverkehr im Ortskern

Der historische Dorfkern von Schmira befindet sich südlich der Eisenacher Straße. Der Ortskern ist mit zwei Zufahrten an die Eisenacher Straße angebunden. Aufgrund der historischen Struktur und den entsprechend engen Straßen ist der Dorfkern nicht geeignet, weitere Erschließungsverkehre aufzunehmen.

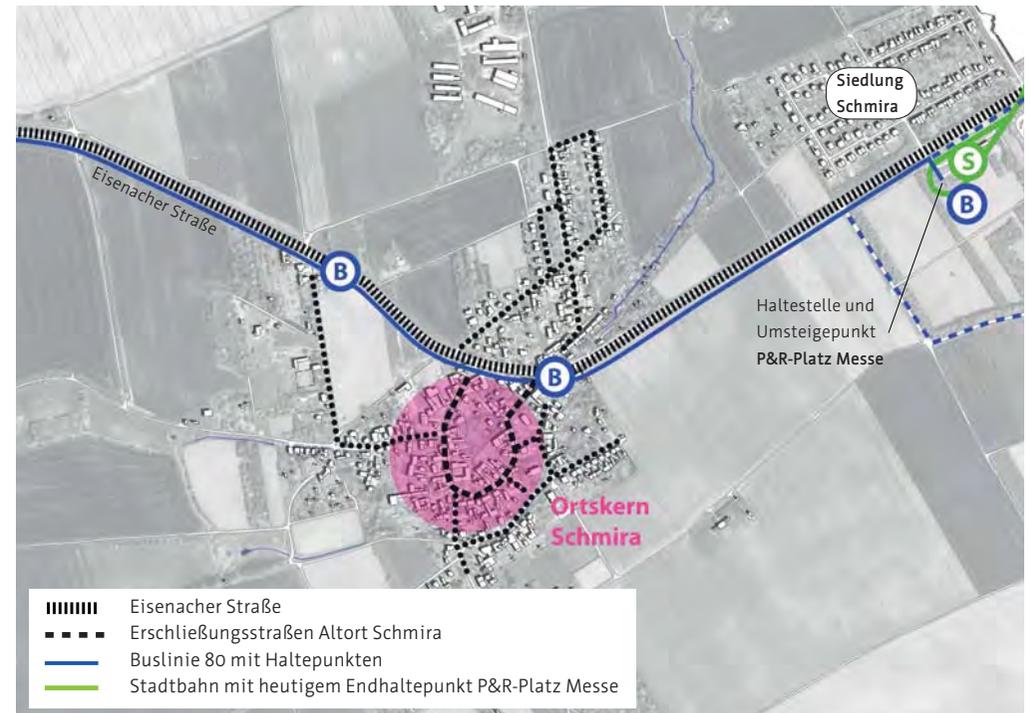
Fazit:

Von der Erschließung neuer Baugebiete über den Dorfkern ist abzusehen.

Die sehr gute Anbindung Schmiras an den Erfurter ÖPNV hat oberste Priorität.

22 Schemakarte Verkehrserschließung heute

23 Fotos unten: Die historische Dorstruktur sollte von zusätzlichem Erschließungsverkehr freigehalten werden.



2.11.2 Umgehungsstraßen

Die Ergebnisse der verkehrsplanerischen Studie Westeinfahrt Erfurt aus dem Jahr 2010 (Drucksache 0184/10) im Bereich der Eisenacher- / Gothaer Straße wurden im Zuge des Rahmenplanverfahrens noch einmal geprüft und abgewogen. Insbesondere die Trassenvariante 1A - Nordumfahrung und die Trassenvariante 5 - südliche Umfahrung Schmira mit direkter Anbindung an die A71 wurden noch einmal intensiver diskutiert.

Trassenvariante 1A - Nordumfahrung

Diese Variante wurde insbesondere auf mögliche Synergien im Zusammenhang mit neu zu erschließenden Baugebieten als Entlastung für die Ortslage diskutiert, beispielsweise als „kleine, temporäre Einbahnlösung“ im Veranstaltungsverkehr. Durch die Entlastung der Ortslage bestünde zudem die Möglichkeit, die Stadtbahn innerhalb des Straßenprofils bis in die Ortslage von Schmira zu führen.

Um eine Nordumfahrung jedoch an der Stadteinfahrt westlich von Schmira wieder in die Eisenacher Straße einzubinden, wäre zunächst die Querung des geschützten Naturraumes „Eselgraben“ notwendig. Aufgrund der topographischen Situation (Tallage Eselsgraben) ergibt sich die Notwendigkeit von Brückenbauwerken, etc. Die damit verbundene Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und die massiven Eingriffe in den Naturraum „Eselgraben“ können durch die Verbesserungen im Verkehrsfluss jedoch nicht gerechtfertigt werden. Eine Genehmigungsfähigkeit der Variante aus umwelt- und naturschutzfachlicher Sicht wird nicht vermutet.

Fazit:

Das Weiterverfolgen und Zugrundelegen der nördlichen Umgehungsvariante -Trassenvariante 1 A - Nordumfahrung - bei weiteren Planungen wird deshalb nicht empfohlen.

Trassenvariante 5 - südliche Umgehung der Ortslage Schmira mit direkter Anbindung an die A71

Durch die direkte Zu- und Abführung des Eventverkehrs der Messe zur Autobahn A71 könnte die Ortslage maximal entlastet und der Messerverkehr optimal abgewickelt werden. Im Falle einer wesentlichen Erweiterung

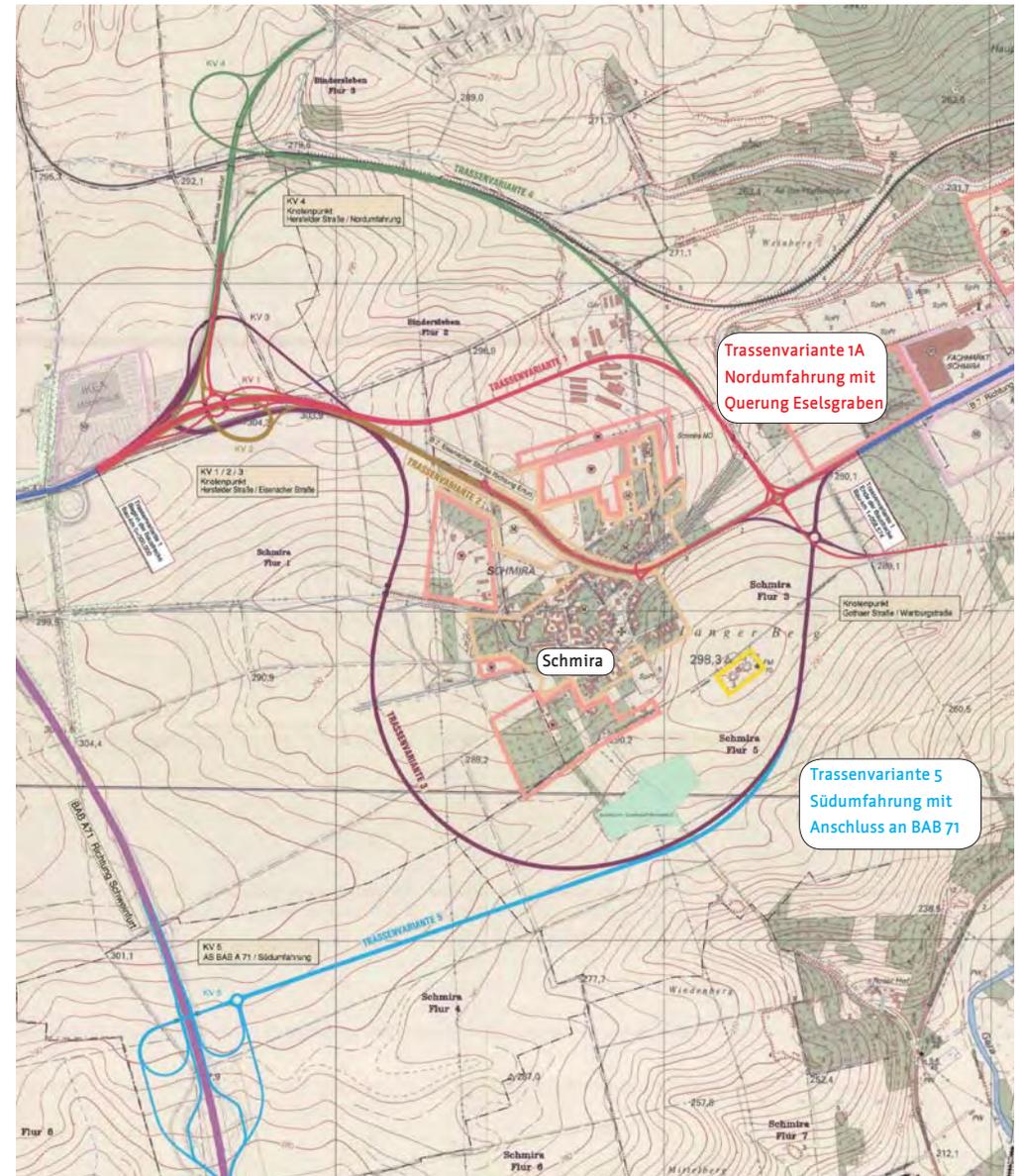
der Kapazitäten der Messe sollte entsprechend der Ergebnisse der verkehrsplanerischen Studie Westeinfahrt Erfurt langfristig ein Korridor zur Einbindung einer Trassenvariante 5 an die A71 offen gehalten werden. Gleichwohl ist auch eine Südumfahrung mit einer Zerschneidung des Landschaftsraumes, großflächiger Neuversiegelung und massiven Eingriffen in Natur- und Umwelt sowie hohen Baukosten verbunden und dies auf einem relativ langen Streckenabschnitt von ca. 2,6 km. Des Weiteren beeinträchtigt die Trassenvariante 5 eine Wohnungsbauentwicklung innerhalb des Suchraumes des ISEK Erfurt 2030 erheblich.

Hinzu kommt, dass der Bund als Straßenbaulastträger über den Umbau der PWC-Anlage Schmira zu einer Anschlussstelle zu entscheiden hat. Insbesondere auch unter Berücksichtigung der geltenden Richtlinien für die Anlage von Autobahnen erscheint eine Umsetzung unrealistisch.

Anschlussstellen an Bundesautobahnen unterliegen sowohl von der Ausgestaltung als auch bezüglich ihrer Lage im Autobahnnetz besonderen Anforderungen. Gemäß den vom Bund hierzu erlassenen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) beträgt der angestrebte Mindestabstand benachbarter Knotenpunkte auf Autobahnen 5 bis 8 km, welcher im betrachteten Fall einer neuen Anschlussstelle Schmira mit nur ca. 2 km deutlich unterschritten wäre. Hinzu kommt, dass die Stadt Erfurt bereits mit acht Anschlussstellen außerordentlich gut an das Autobahnnetz angeschlossen ist.

Fazit:

Von der Verlagerung des Durchgangs- und Messeverkehrs auf eine südliche Umgehung der Ortslage Schmira mit direkter Anbindung an die A71 kann nicht mehr ausgegangen werden, die Trassenvariante 5 wird ebenfalls nicht weiterverfolgt.



24 Übersicht untersuchte Umfahrungsvarianten (Quelle: Verkehrsplanerische Studie, Ingenieurbüro Kleb, 2008)

2.11.3 Stadtbahn

Mit einer Wendeschleife, einem 2. Aufstellgleis für Veranstaltungsverkehr und angebunden an einen P+R-Parkplatz bildet die Haltestelle „P+R Platz Messe“ heute den Endpunkt der Stadtbahnlinie 2. Die Endhaltestelle dient heute als Verknüpfungspunkt mit der Buslinie 80, der Anbindung des P&R-Platzes, zur Erschließung des Wohnquartiers Siedlung Schmira und als Wendestelle dem Messeverkehr bei Veranstaltungen. Die kontinuierliche Auslastung bietet trotz des anliegenden Wohngebietes, der bestehenden Einkaufsmöglichkeiten und des P+R- Parkplatzes gegenwärtig noch Reserven. Durch die Anbindung neuer Wohngebiete in diesem äußeren Stadtbereich könnte die kontinuierliche Auslastung verbessert und damit die Stadtbahn noch effektiver genutzt werden. Die Entfernung zur Ortsmitte von Schmira beträgt ca. 1.000m, umgerechnet ca. 15 Gehminuten. Hinsichtlich der perspektivischen Entwicklung Schmiras als Wohnstandort ist festzuhalten, dass die optimale Anbindung des Ortsteiles an den ÖPNV oberste Priorität hat.

Aus diesem Grund wurden zunächst verschiedene Varianten der Verlängerung der Stadtbahn untersucht. Obwohl die im FNP verankerte Variante der Verlängerung der Bahn durch Schmira hindurch bis auf die dreieckige Fläche nordwestlich des Dorfkernes (oder darüber hinaus) eine flächenmäßig größere Abdeckung und damit eine bessere Auslastung verspricht, sollen diese Varianten nicht weiter verfolgt werden. Grund dafür ist die Notwendigkeit, die Stadtbahn im Profil der Eisenacher Straße durch den Altort Schmira zu führen. Dies ist technisch zwar möglich, wird aber hinsichtlich der ohnehin hohen Belastungen durch den Durchgangsverkehr als problematisch gesehen. Im Ergebnis dieser Abwägungen soll die Stadtbahn perspektivisch um ca. 800 m verlängert und bis an den Ortsrand von Schmira herangeführt werden. In Seitenlage zur Eisenacher Straße ist dies unkompliziert möglich. Beim Bau der neuen Wendeschleife in bewegter topographischer Lage ist die Minimierung des Flächenverbrauches durch geringe Radien mit der Notwendigkeit einer barrierefreien Umsteigehaltestelle und den entstehenden Lärmemissionen sorgfältig abzuwägen. Durch den neuen Haltepunkt können sowohl die Ortslage Schmira als auch mögliche Entwicklungsflä-

chen optimal an das Erfurter Stadtbahnnetz angebunden und die kontinuierliche Auslastung der Stadtbahnlinie verbessert werden. Die Wendeschleife P&R-Platz Messe mit 2-gleisiger Aufstellmöglichkeit der Haltestelle soll erhalten bleiben, damit Spitzenlasten bei Veranstaltungen in der Messe bewältigt werden können.

Fazit:
Die Verlängerung der Stadtbahn durch Schmira bis an den westlichen Ortsrand (Varianten 2 + 3) stellt keine Option für die weitere Planung dar. Die Stadtbahn soll perspektivisch bis an den östlichen Ortsrand (Variante 1) verlängert werden.



25 Schemadarstellung der diskutierten Varianten zur Weiterführung der Stadtbahn nach Schmira mit Vorzugsvariante (Pink)



26 Bereich der Hinführung der Stadtbahn an den Rand des alten Ortskernes von Schmira



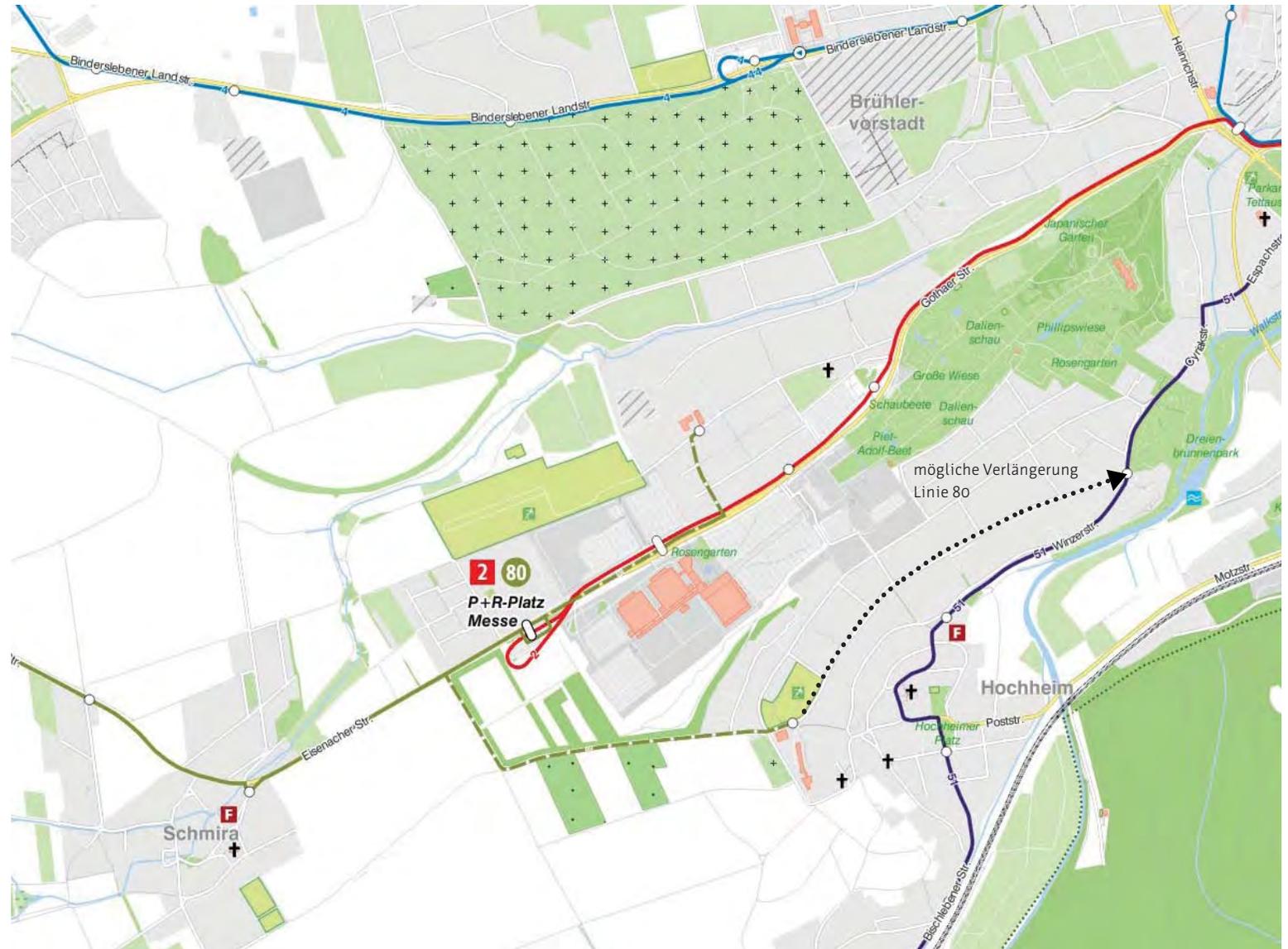
27 Ortsdurchfahrt Schmira von Osten

2.11.4 Bus

Momentan verkehrt durch Schmira die Buslinie 80. Diese Linie bindet den Ortsteil Fienstedt an die Erfurter Innenstadt an. Im Ortsteil Schmira werden die beiden Haltestellen „Am Knotenberg“ und „Schmira“ angedient. Die Haltestelle P+R Platz Messe stellt als Umsteigepunkt die Anbindung an die Stadtbahn her. Einzelne Fahrten der Linie 80 werden heute im Schülerverkehr nach Hochheim verlängert. Eine Weiterführung der Linie 80 in Richtung Innenstadt ist im Zusammenhang mit dem Ausbau der Gemeinschaftsschule Hochheim zu prüfen. Eine konkrete Linienführung ist im Nahverkehrsplan festzulegen. Mit Verlängerung der Endhaltestelle der Stadtbahn an den Schmiraer Ortsrand würde auch der Umsteigepunkt mit dem Bus hierher verlegt. In Kombination mit Gemeinbedarfsflächen (z. Bsp. Schule) u.ä. kann an der neuen Endhaltestelle ein städtischer Kristallisationspunkt entstehen.

Fazit:

Für den Bus sind im Zusammenhang mit der Entwicklung von Schmira barrierefreie Haltestellen in der Eisenacher Straße und Wartburgstraße vorzusehen. Die Weiterführung der Linie 80 bis nach Hochheim soll geprüft werden.



28 Linienführung Fienstedter Bus aktuell (Quelle: www.stadtwerke-erfurt.de)

2.11.5 P&R-Anlage Messe

Im Zuge der Rahmenplanung wurde der Bedarf an Stellplätzen in der P+R-Anlage Messe einer Überprüfung unterzogen und auf Basis aktueller Flächenentwicklungen und Parkraumveränderungen in den umliegenden Stadtvierteln eine neue Bedarfsabschätzung für den P+R-Platz Messe vorgelegt. Die Bedarfsabschätzung vom November 2017 kommt zu dem Ergebnis, dass sich aufgrund von wegfallenden Parkmöglichkeiten und Stellplätzen für gebietsfremde Langzeitparker im öffentlichen Straßenraum und auf privaten Flächen ein zusätzlicher Bedarf an P+R-Kapazitäten ergibt. Diese wird beziffert mit ca. 400 Stellplätzen bei einer Zielauslastung von 90%. Der zukünftige Bedarf an Reisebusstellplätzen am P+R-Platz Messe wird nach Aussage der Erfurt Tourismus GmbH mit 50 Stück beziffert. (vgl. Bedarfsabschätzung für den P&R-Platz Messe, Stand 27.11.2017, Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung, Abt. Verkehrsplanung)

Im Bestand sind bereits 73 PKW- Stellplätze und 5 Busparkplätze vorhanden. Eine Erweiterung der Parkkapazitäten kann unproblematisch westlich der Wendeschleife im Bereich des bereits bestehenden P&R-Platzes Messe erfolgen. Hier finden mit Zufahrt aus der Wartburgstraße weitere ca. 400 PKW und 50 Busse Platz.

Ein Bebauungsplan für den Bereich befindet sich in Aufstellung. Die Planung ist im laufenden Verfahren weiter zu präzisieren und kann sich gegebenenfalls ändern.

Fazit:
Die erforderliche Anzahl von ca. 400 PKW- und 50 Busstellplätzen für eine Erweiterung des P+R-Platzes Messe kann kompakt mit Zufahrt von der Wartburgstraße eingeordnet werden.



29 Prüfung Machbarkeit der Erweiterung der Kapazitäten des P&R- Platzes Messe

3. Rahmenplanung

3.1 Flächenbetrachtung

Nach Abwägung aller vorangehend erläuterten Belange wurden die Flächen innerhalb des Untersuchungsgebietes auf ihr Potenzial für eine bauliche Entwicklung geprüft. Hierbei wurden zunächst die im FNP bereits dargestellten Entwicklungsflächen betrachtet.

Fläche „Straßenbahn“ am Knotenberg

Die Hindurchführung der Stadtbahn durch den Ortskern bis hin zur dargestellten Fläche für die Einordnung einer Stadtbahnwendeschleife südlich der Eisenacher Straße gegenüber der Einfahrt Sandweg erscheint aus heutiger Sicht nicht mehr realistisch. (vgl. 2.10.3 Stadtbahn) Es wird von einer Verlängerung der Stadtbahn bis an den östlichen Ortsrand von Schmira ausgegangen, so dass eine Inanspruchnahme der im FNP dargestellten Fläche für die Straßenbahnwendeschleife nicht erfolgen wird.

Gemeinbedarfsfläche

Durch die beabsichtigte Entwicklung Schmiras im Sinne der kompakten Stadt in Richtung Stadtzentrum Erfurt, wird eine „Neue Mitte“ mit Gemeinbedarfsflächen aus heutiger Sicht eher im Zusammenhang mit der Verlängerung der Stadtbahn am östlichen Ortsrand anzusiedeln sein. Die Gemeinbedarfsfläche am Knotenberg ist dann nicht mehr notwendig. (vgl. Abb. 31)

Entwicklungsflächen entsprechend wirksamem FNP

Im wirksamen FNP sind Wohn-, Misch-, Gemeinbedarfs- und Sondernutzungsflächen in einer Größenordnung von insgesamt ca. 28,5 ha für Neuentwicklungen dargestellt. Nicht alle dargestellten Entwicklungsflächen sind jedoch für eine zukünftige Entwicklung geeignet.

Die Flächen nördlich und südlich der Eisenacher Straße können zur weiteren Entwicklung empfohlen werden. Sie können unkompliziert erschlossen werden und liegen nicht in einem Areal mit besonderem Schutzstatus (Klima, Landwirtschaft).

Bei den Flächen südwestlich des Ortskernes ist von einer weiteren Entwicklung abzusehen. Gründe hierfür sind:

- der zu erhaltende Übergang des gewachsenen Dorfrandes in die offene Agrarlandschaft
- die schlechte verkehrstechnische Erschließbarkeit (nur

über den Ortskern möglich)
- die Lage in Klimaschutzzone I und Kaltluftbahn

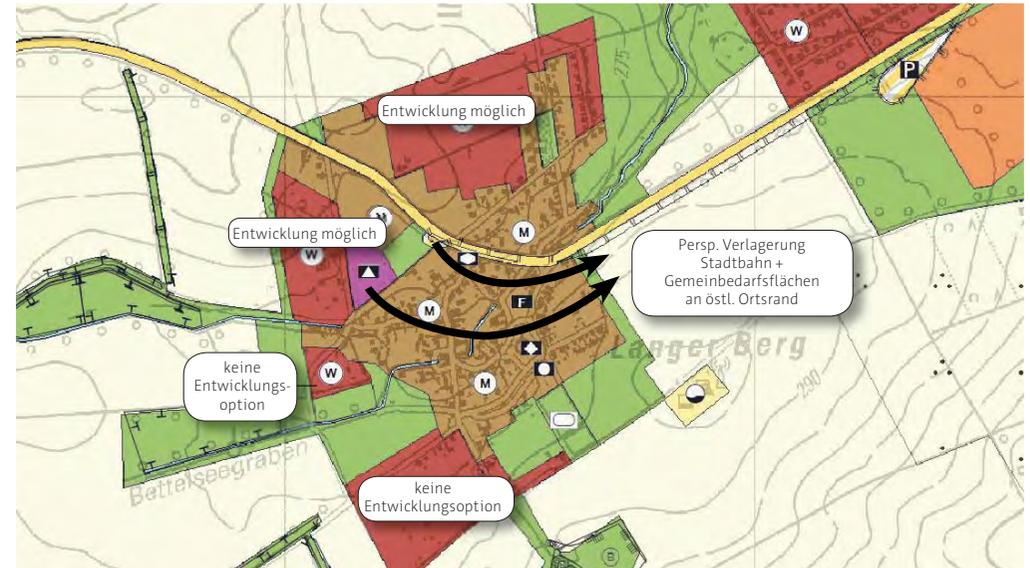
Art der Nutzung

Charakteristisch für Schmira ist die bis heute erhaltene dörfliche Nutzungsstruktur mit einer Mischung aus Wohnen, landwirtschaftlichen Betrieben und kleinen Gewerbetreibenden.

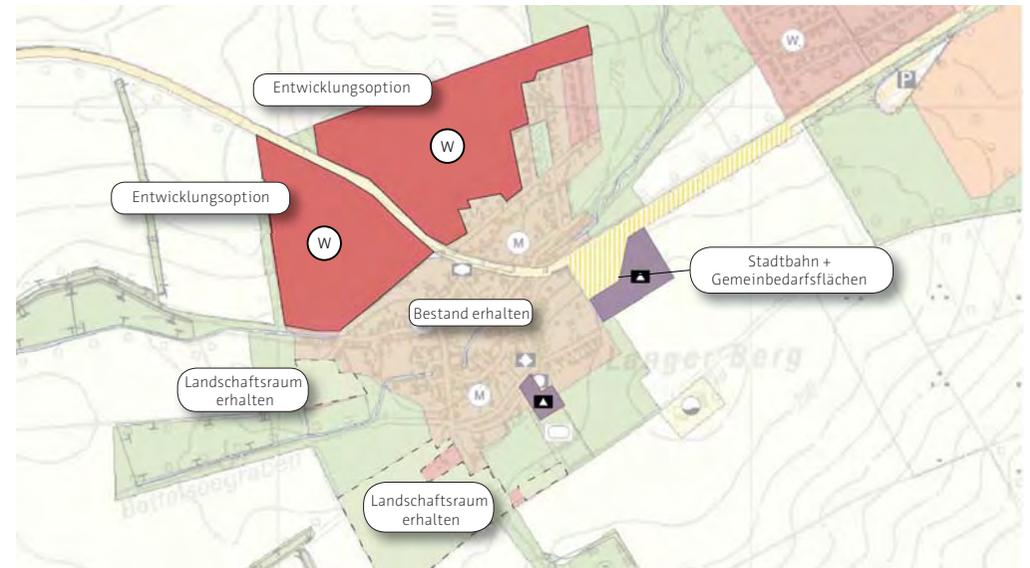
Fazit:

Die Flächenbetrachtung kommt zu dem Ergebnis, dass auf Basis der Flächen des FNP eine maßvolle Erweiterung Schmiras in nördliche und westliche Richtung mit Erschließung über die Eisenacher Straße empfohlen werden kann.

Die Flächen für die Wendeschleife der Stadtbahn und für eine Schule werden an den östlichen Ortstrand verlagert.



30 Flächennutzungsplan nach kritischer Überprüfung



31 Flächennutzungsplan mit konzeptionellen Überlagerungen zu möglichen Anpassungen entsprechend der Zielstellung der Rahmenplanung

Am Knotenberg

Südlich der Eisenacher Straße im Bereich „Am Knotenberg“ stehen kurz- und mittelfristig in Summe ca. 9,2 ha zur Verfügung. Eine lockere Bauweise (Ein- bis Zweifamilien-, Doppel- und Reihenhäuser) mit 2 Geschossen entspricht dem dörflichen Charakter. Unter Einbindung der bestehenden Strukturen und bei einem hohen Grünanteil wird im Ergebnis des Testentwurfes Wohnraum für ca. 350 neue Einwohner entstehen.

Schmira Nord

Das Gebiet nördlich der Eisenacher Straße kann ebenfalls kurz- bis mittelfristig erschlossen werden. Ein bis zwei Anbindungen an die Eisenacher Straße sind möglich. Auf einer Fläche von ca. 11,7 ha lassen sich bei aufgelockerter Bauweise mit Einzel-, Doppel- und Reihenhäusern und ausreichend Grünanteilen schätzungsweise 600 neue Einwohner ansiedeln.

Suchraum Wohnungsbau

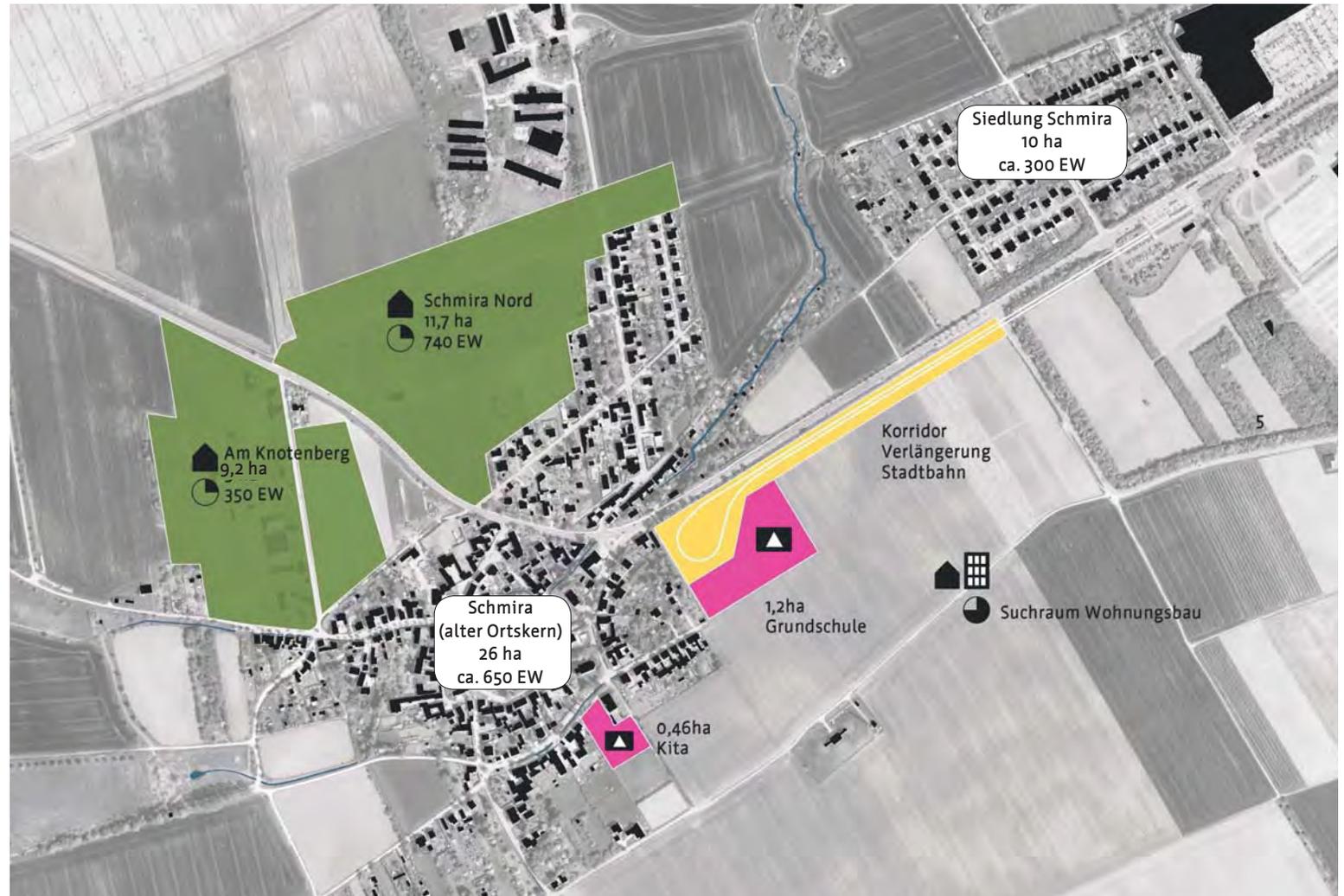
Langfristig könnten sich weitere Flächenpotenziale im Bereich des Suchraumes gemäß ISEK Erfurt 2030 südlich der Gothaer Strasse ergeben.

Gemeinbedarfsflächen

Zusammen mit den kurz- bis mittelfristigen Zuzügen kann die Einwohnerzahl Schmiras auf ca. 2.000 EW steigen. Weitere Zuzüge sind bei Entwicklung von Bauflächen im Bereich des Suchraumes für Wohnungsbau gemäß ISEK Erfurt 2030 langfristig möglich. Deshalb ist die erforderliche Gemeinbedarfsfläche von ca. 1,2 ha für eine zweizügige Grundschule vorzuhalten. Es wird vorgeschlagen, diese zentral am künftigen Stadtbahnhaltepunkt einzuordnen. Die Fläche befindet sich bereits in städtischem Eigentum. Bei dem im Ortskern Schmira bestehenden Kindergarten sind aufgrund der historischen Bau-/Grundstücksstruktur keine Erweiterungsmöglichkeiten vorhanden. Gemäß Aussage der Stadt Erfurt ist deshalb eine Fläche von ca. 4.000 m² für ca. 120 Kindergartenplätze vorzuhalten. Zu diesem Zweck steht bereits eine städtische Fläche dieser Größenordnung in der Seestraße zur Verfügung.

Friedhof

Bei der prognostizierten Einwohnerzahl von ca. 2000 wird der heutige Friedhof von Schmira nicht mehr ausreichen. Eine mögliche Neuausweisung wäre nördlich der künftigen Ortslage denkbar.



Zeithorizont:

-  kurzfristig - mittelfristig
-  mittelfristig - langfristig

Nutzung | Dichte:

-  Schwerpunkt Familienwohnen mit geringer Dichte (Einfamilien-, Doppel-, Reihenhäuser)

-  Gemeinbedarf / Soziale Funktionen

-  Mischung Familienwohnen / Geschosswohnen Dichte etwas höher

32 Flächenbetrachtung hinsichtlich Entwicklungszeiträumen und angestrebter Dichte

3.2 Planungsprämissen

Prämisse 1. Der Eselsgraben soll als bedeutsamer Naturraum und in seiner Funktion als Frischluftschneise erhalten werden. In Weiterführung des Eselsgrabens soll auch der südwestliche Dorfrand Schmiras, welcher sich in Klimaschutzzone I befindet und damit wesentlich für die Frischluftversorgung der Stadt Erfurt verantwortlich ist, von Bebauungen freigehalten werden.

Prämisse 2. Da eine nördliche Umfahrung der Ortslage (V.1A) den Eselsgraben queren müsste (vgl. Prämisse 1.) bestehen massive Hindernisse bezüglich Natur- und Klimaschutz. Von der Verlagerung des Durchgangs- und Messeverkehrs auf eine südliche Umgehung der Ortslage Schmira mit direkter Anbindung an die A71 kann ebenfalls nicht mehr ausgegangen werden. (vgl. 2.11. 2) Bei künftigen Planungen ist deshalb davon auszugehen, dass der Messeverkehr weiterhin über die Eisenacher Straße abgewickelt werden muss und diese vom Durchgangsverkehr nicht entlastet wird.

Prämisse 3. Bei weiteren Planungen ist davon auszugehen, dass die Straßenbahnlinie für die optimale Anbindung des sich entwickelnden Ortsteiles Schmira bis an den östlichen Ortsrand herangeführt wird und hier ein neuer Umsteigepunkt entsteht.

Prämisse 4. Gemeinbedarfsflächen sind aufgrund der zu erwartenden positiven Entwicklung der Einwohnerzahlen Schmiras am künftigen Umsteigepunkt am östlichen Ortsrand einzuordnen.

Prämisse 5. Der P&R- Platz Messe wird auf Basis des aktuell ermittelten Bedarfes erweitert.

Prämisse 6. Für die Baugebiete „Am Knotenberg“ sowie die Flächen nördlich der Eisenacher Straße „Schmira Nord“ wird eine Entwicklung als Allgemeine Wohngebiete (WA) angestrebt. Die Einhaltung der erforderlichen Werte hinsichtlich möglicher Immissionen (Lärm, Geruch) ist auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung gutachterlich nachzuweisen.

Prämisse 7. Im Sinne der Qualitätssicherung bei weiteren Planungen könnte die Durchführung von Wettbewerben unter Beteiligung der relevanten Ämter erwogen werden. Insbesondere für die komplexe Aufgabe einer Verlängerung der Stadtbahn an die Ortslage in Verbindung mit der Errichtung eines Schulstandortes unter Berücksichtigung unterschiedlichster Anforderungen (beispielsweise Topographie und Landschaft, Barrierefreiheit, Städtebaulich-räumliche Integration, etc.) wird ein vergleichendes Verfahren empfohlen.

Planzeichenerklärung Rahmenplan

-  Gemeinbedarfsflächen für Grundschule (1,20 ha) und Kindergarten (0,5ha) auf städtischen Grundstücken
-  Sportflächen
-  P&R-Platz Messe: Erweiterung um 390 Stellplätze mit Zufahrt von der Wartburgstraße
-  Haltestelle P&R-Platz Messe (aktuell) Umsteigepunkt Buslinie 80 <> Stadtbahn
-  Haltestelle Schmira (zukünftig) Umsteigepunkt Buslinie <> Stadtbahn
-  Haltepunkt Bus Linie 80 (zukünftig) Weiterführung nach Frienstedt
-  Verlängerung der Stadtbahn nach Schmira mit neuer Wendeschleife
-  1 Entwicklungsgebiet „Am Knotenberg“
-  2 Entwicklungsgebiet „Schmira Nord“
-  3 Suchraum für Wohnungsbau gemäß ISEK Erfurt 2030



33 Rahmenplan mit Planungsprämissen

3.3 Bebauungsstudien

3.3.1 Entwicklungsgebiet „Am Knotenberg“

Südlich der Eisenacher Straße im Bereich „Am Knotenberg“ stehen kurz- und mittelfristig in Summe ca. 9,2 ha Entwicklungsflächen zur Verfügung. Eine lockere Bauweise (Ein- bis Zweifamilien-, Doppel- und Reihenhäuser) mit 2 Geschossen entspricht dem dörflichen Charakter. Unter Einbindung der bestehenden Strukturen und bei einem hohen Grünanteil wird im Ergebnis des Testentwurfes Wohnraum für ca. 350 neue Einwohner entstehen. Im Testentwurf werden 100 neue Grundstücke erschlossen, davon 6 für Reihenhäuser sowie 90 als Doppel- und Einzelhäuser. Die Summe des Nettobaulandes beträgt ca. 49.000 m², die bebaute Fläche ca. 10.000m². Geht man von einer 2-Geschossigkeit der Gebäude aus, so erhält man eine BGF von ca. 20.000m².

Prämissen für die Entwicklung am Knotenberg:

1. Freihalten der Landwirtschaftsfläche gegenüber dem Grundstück des ortsansässigen Landwirtes in der Straße der Solidarität Nr. 15 von Bebauung.
2. Erhalten des Landwirtschaftsweges, um störungsfreie Abläufe für den landwirtschaftlichen Betrieb zu gewährleisten und Konfliktpotenzial zu minimieren.
3. Keine einseitige Bebauung östlich der Straße „Am Knotenberg“: stattdessen Erweiterungsmöglichkeiten in Richtung Landwirtschaftsfläche für langfristige Entwicklungen offen halten; kompakte Stickerschließung ermöglicht die Erschließung mehrerer Familienhäuser.
4. Neuordnung der Flächen westlich der Straße am Knotenberg für die Verdichtung mit Wohnen: im Endausbauzustand zweite Anbindung an die Eisenacher Straße
5. Einbindung umgebender Grünräume, Schaffung behutsamer Übergänge in die Agrarlandschaft durch breite Streifen Obstgehölze und Heckenstrukturen.
6. Die Ausweisung eines allgemeinen Wohngebiets wird angestrebt. Die Einhaltung der zulässigen Geruchsstundenzahl sowie der Lärmimmissionswerte (besonders hinsichtlich des benachbarten Landwirtschaftsbetriebes) ist gutachterlich auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung nachzuweisen.



34 Bebauungsstudie Entwicklungsgebiet „Am Knotenberg“ | M 1:2000

3.3.2 Entwicklungsgebiet „Schmira Nord“

Nördlich der Eisenacher Straße stehen kurz- und mittel-fristig weitere ca. 11,7 ha Entwicklungsflächen zur Verfügung. Hier kann die bestehende Struktur aus lockerer Bauweise (Ein- bis Zweifamilien-, Doppel- und Reihenhäuser) mit 2 bis 3 Geschossen fortgeführt werden. Wesentlich ist eine gute Einbindung in die umgebende Landschaft und ein hoher Grünanteil. Im Ergebnis des Testentwurfes wird Wohnraum für ca. 740 neue Einwohner entstehen. Im Testentwurf werden 170 neue Grundstücke erschlossen, davon 74 für Reihenhäuser und 96 für Doppel- und Einzelhäuser. Die Summe des Nettobaulandes beträgt ca. 66.000m², die bebaute Fläche ca. 19.000m². Gemäß der im Plan angegebenen Geschossigkeiten erhält man eine BGF von ca. 42.000m².

Prämissen für die Entwicklung:

1. Die Landschaftsbauwerke nördlich und südlich der Eisenacher Straße dienen als aktive Schallschutzmaßnahmen und sind den Anforderungen entsprechend auszubilden. Der notwendige Abstand von der Eisenacher Straße für den Lärmschutz wird als Grünfläche auf der Quartierseite zugänglich gemacht.
2. Die Erschließung erfolgt durch neue Anbindungspunkte direkt an die Eisenacher Straße. Bestehende Wohnstraßen (Frienstedter Str., Nordweg, Sandweg, Str.d. LPG 8. März) sind mit dem neuen Erschließungsnetz zu verknüpfen, zusätzliche Verkehrsbelastungen jedoch zu vermeiden.
3. Es sollte auf eine gute Durchmischung der Bautypologien und Wohnformen geachtet werden.
4. Ein durchgrüntes Quartier mit verkehrsberuhigten Straßen- und Platzräumen schafft Aufenthaltsbereiche für seine Bewohner, welche der Kommunikation und Identifikation dienen.
5. Das Entwicklungsgebiet soll mit den bestehenden Strukturen Schmiras sensibel verknüpft werden. Die Ortsränder zur umgebenden Landschaft sollen mit breiten Streifen aus Obstgehölzen und Heckenstrukturen ausgebildet werden. Ortschaftsspezifische Besonderheiten, wie z.B. der „Domblick“ sollten zur Bildung eines unverwechselbaren Quartierscharakters genutzt werden.



35 Bebauungsstudie Entwicklungsgebiet „Schmira Nord“ | M 1:2000

In der Gesamtschau von Schmira und Umgebung kann somit eine maximale Entwicklung von in Summe ca. 20,9 ha Fläche im Norden und Nordwesten des Ortskernes als angemessen dargestellt werden.

Entsprechend den Testentwürfen könnten in den beiden Baugebieten ca. 11,6 ha Nettobauland ausgewiesen und in relativ geringer Dichte bebaut werden. Gemäß den zugrunde gelegten Flächenansätzen* kann damit in den Baugebieten „Schmira Nord“ und „Am Knotenberg“ Wohnraum für schätzungsweise 1.100 neue Einwohner entstehen. Zusammen mit den 650 Einwohnern des bestehenden Ortskernes und der bereits bestehenden Erweiterung „Siedlung Schmira“ mit ca. 300 Einwohnern käme Schmira dann auf eine neue Einwohnerzahl von ungefähr 1.900.

Die südlichen Ortsränder bleiben in ihrem Charakter des historischen Dorfrandes im Übergang zur Agrarlandschaft mit ihren Nutzgärten und Streuobstwiesen langfristig ebenso erhalten, wie der wertvolle Naturraum des Eselsgrabens.

Sollte im Ergebnis der vertiefenden Untersuchungen zu den Suchräumen für Wohnungsbau des ISEK Erfurt 2030 weiterer Bedarf an Wohnbauflächen beziffert werden, so sind kompaktere Entwicklungen im Zusammenhang mit der Verlängerung der Straßenbahn zwischen Messe und östlichem Ortsrand von Schmira denkbar.



36 Gesamtübersicht Schmira und Entwicklungsflächen | M 1:5000

* Zugrunde gelegte Werte für die Schätzung der Einwohnerzahlen:
 Nettowohnfläche=70%BGF
 Nettowohnfläche je Einwohner= 39,6m²
 (gem. Thür. LA für Statistik in 2016)

4. Zusammenfassung

Der Ortsteil Schmira liegt an der Entwicklungsachse für die Erweiterung der Stadt Erfurt nach Westen. Die Landeshauptstadt befindet sich seit Jahren in einem kontinuierlichen Wachstumsprozess mit entsprechend steigendem Bedarf an Wohnraum. Bereits jetzt steht fest, dass der Bedarf an Wohnraum in absehbarer Zeit durch den Wohnungsneubau gedeckt werden muss. Die weitere Entwicklung Schmiras für den Wohnungsbau entspricht der Grundkonzeption des wirksamen Flächennutzungsplanes (FNP) der Stadt Erfurt. Neben einem bereits vorliegenden Antrag auf Einleitung eines Bauleitplanverfahrens gibt es weitere Interessenten, die das Ziel verfolgen, in Schmira Wohnungsbau zu entwickeln. Vor der Aufstellung von Bebauungsplänen für Einzelvorhaben sollte durch ein übergeordnetes Entwicklungskonzept für den Ortsteil Schmira eine Prüfung und Bewertung der möglichen Entwicklungspotentiale für einzelne Teilflächen erfolgen.

Hierfür waren zunächst bindende Planungsgrundlagen auszuwerten und die verschiedenen Aspekte wie Landwirtschaft, Naturschutz, Immissionsschutz, Klima, Lufthygiene und Lärm sowie die Belange der Erschließung gegeneinander abzuwägen.

In mehreren Lenkungsgruppen wurden die komplexen Rahmenbedingungen analysiert und die folgenden 5 Prämissen für die verträgliche Entwicklung Schmiras formuliert:

Prämisse 1. Der Eselsgraben soll als bedeutsamer Naturraum und in seiner Funktion als Frischluftschneise erhalten werden. In Weiterführung des Eselsgrabens soll auch der südwestliche Dorfrand Schmiras, welcher sich in Klimaschutzzone I befindet und damit wesentlich für die Frischluftversorgung der Stadt Erfurt verantwortlich ist, von Bebauungen freigehalten werden.

Prämisse 2. Da eine nördliche Umfahrung der Ortslage (V.1A) den Eselsgraben queren müsste (vgl. Prämisse 1.) bestehen massive Hindernisse bezüglich Natur- und Klimaschutz. Von der Verlagerung des Durchgangs- und Messeverkehrs auf eine südliche Umgehung (Trassenvariante 5) mit direkter Anbindung an die A71 kann ebenfalls nicht mehr ausgegangen werden. (vgl. 2.11. 2.) Bei künftigen Planungen ist deshalb davon auszugehen, dass der Messeverkehr weiterhin über die Eisenacher

Straße abgewickelt werden muss und diese vom Durchgangsverkehr nicht entlastet wird.

Prämisse 3. Bei künftigen Planungen ist davon auszugehen, dass die Straßenbahnlinie für die optimale Anbindung des sich entwickelnden Ortsteiles Schmira bis an den östlichen Ortsrand herangeführt wird und hier ein neuer Umsteigepunkt entsteht.

Prämisse 4. Gemeinbedarfsflächen sind aufgrund der zu erwartenden positiven Entwicklung der Einwohnerzahlen Schmiras am künftigen Umsteigepunkt zur Stadtbahn am östlichen Ortsrand einzuordnen.

Prämisse 5. Der P&R- Parkplatz Messe wird auf Basis des aktuell ermittelten Bedarfes erweitert.

Prämisse 6. Für die Baugebiete „Am Knotenberg“ sowie die Flächen nördlich der Eisenacher Straße „Schmira Nord“ wird eine Entwicklung als Allgemeine Wohngebiete (WA) angestrebt. Die Einhaltung der erforderlichen Werte hinsichtlich möglicher Immissionen (Lärm, Geruch) ist auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung gutachterlich nachzuweisen.

Prämisse 7. Im Sinne der Qualitätssicherung bei weiteren Planungen könnte die Durchführung von Wettbewerben unter Beteiligung der relevanten Ämter erwogen werden. Insbesondere für die komplexe Aufgabe einer Verlängerung der Stadtbahn an die Ortslage in Verbindung mit der Errichtung eines Schulstandortes unter Berücksichtigung unterschiedlichster Anforderungen (beispielsweise Topographie und Landschaft, Barrierefreiheit, Städtebaulich-räumliche Integration, etc.) wird ein vergleichendes Verfahren empfohlen.

Flächenbetrachtung.

Diese 7 Prämissen bildeten die Grundlage für eine Neubewertung der im gültigen FNP ausgewiesenen Flächen. Die Flächenbetrachtung (vgl. S.21/22) kam zu dem Ergebnis, dass eine maßvolle Erweiterung Schmiras in nördliche und westliche Richtung mit Erschließung über die Eisenacher Straße empfohlen werden kann und die Sonderfläche Stadtbahn sowie die Gemeinbedarfsfläche für eine Schule an den östlichen Rand des alten Ortskernes

von Schmira an den künftigen Haltepunkt verlagert werden sollen.

Entwicklung von Wohnbauflächen

Perspektivisch wird eine Entwicklung für Wohnungsbau auf den Flächen nördlich und südlich der Eisenacher Straße angestrebt. Für die beiden Baugebiete „Am Knotenberg“ und „Schmira Nord“ wurde anhand von Bebauungsstudien bereits eine grobe Quantifizierung hinsichtlich Flächen, Baugrundstücken, Typologien und Einwohnerzahl vorgenommen, sowie die wesentlichen Prämissen für eine qualitätsvolle Entwicklung aufgezeigt.

Baugebiet „Am Knotenberg“

Gesamtgröße: ca. 9,2ha
 Grundstücke: ca. 96 (6 Reihenhäuser, 90 EFH + DH)
 Nettobauland: ca. 49.000 m²
 Bebaute Fläche: ca. 10.000 m²
 BGF: ca. 20.000m² (2-geschossig)
 Einwohner: ca. 350 EW

Entwicklungsprämissen:

1. Freihalten der Landwirtschaftsfläche gegenüber dem Grundstück des ortsansässigen Landwirtes in der Straße der Solidarität Nr. 15 von Bebauung.
2. Erhalten des Landwirtschaftsweges, um störungsfreie Abläufe für den landwirtschaftlichen Betrieb zu gewährleisten und Konfliktpotenzial zu minimieren.
3. Keine einseitige Bebauung östlich der Straße „Am Knotenberg“: kompakte Stickerschließung ermöglicht die Erschließung mehrerer Familienhäuser.
4. Neuordnung der Flächen westlich der Straße am Knotenberg für die Verdichtung mit Wohnen: im Endausbauzustand zweite Anbindung an die Eisenacher Straße.
5. Einbindung umgebender Grünräume, Schaffung behutsamer Übergänge in die Agrarlandschaft durch breite Streifen Obstgehölze und Heckenstrukturen.
6. Die Ausweisung eines allgemeinen Wohngebiets wird angestrebt. Die Einhaltung der zulässigen Geräuschstundenzahl sowie der Lärmimmissionswerte (besonders hinsichtlich des benachbarten Landwirtschaftsbetriebes) ist gutachterlich auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung nachzuweisen.

Baugebiet „Schmira Nord“

Gesamtgröße: ca. 11,7 ha
 Grundstücke: ca. 170 (74 Reihenhäuser, 96 EFH + DH)
 Nettobauland: ca. 66.000 m²
 Bebaute Fläche: ca. 19.000 m²
 BGF: ca. 42.000m² (2 bis 3-geschossig)
 Einwohner: ca. 740 EW

Entwicklungsprämissen:

1. Die Landschaftsbauwerke nördlich und südlich der Eisenacher Straße dienen als aktive Schallschutzmaßnahmen und sind den Anforderungen entsprechend auszubilden. Der notwendige Abstand von der Eisenacher Straße für den Lärmschutz wird als Grünfläche auf der Quartierseite zugänglich gemacht.
2. Die Erschließung erfolgt durch neue Anbindungspunkte direkt an die Eisenacher Straße. Bestehende Wohnstraßen (Frienstedter Str., Nordweg, Sandweg, Str.d. LPG 8. März) sind mit dem neuen Erschließungsnetz zu verknüpfen, zusätzliche Verkehrsbelastungen jedoch zu vermeiden.
3. Es sollte auf eine gute Durchmischung der Bautypologien und Wohnformen geachtet werden.
4. Ein durchgrüntes Quartier mit verkehrsberuhigten Straßen- und Platzräumen schafft Aufenthaltsbereiche für seine Bewohner, welche der Kommunikation und Identifikation dienen.
5. Das Entwicklungsgebiet soll mit den bestehenden Strukturen Schmiras sensibel verknüpft werden. Die Ortsränder zur umgebenden Landschaft sollen mit breiten Streifen aus Obstgehölzen und Heckenstrukturen ausgebildet werden. Ortschaftsspezifische Besonderheiten, wie z.B. der „Domblick“ sollten zur Bildung eines unverwechselbaren Quartierscharakters genutzt werden.

Fazit

In der Gesamtschau von Schmira und Umgebung kann somit eine maximale Entwicklung von in Summe ca. 20,9 ha Fläche im Norden und Nordwesten des Ortskernes als verträglich angestrebt werden. Gemäß den zugrunde gelegten Flächenansätzen kann damit in den Baugebieten „Schmira Nord“ und „Am Knotenberg“ Wohnraum für schätzungsweise 1.100 neue Einwohner entstehen.



Planzeichenerklärung

- Gemeinbedarfsflächen für Grundschule (1,2 ha) & Kita (0,5 ha) auf städtischem Grund
 - Erweiterung P&R-Platz Messe mit Zufahrt von der Wartburgstraße
 - Haltestelle P&R Platz Messe (aktuell)
 - Umsteigepunkt Buslinie 80 <-> Stadtbahn
 - Haltestelle Schmira (zukünftig)
 - Umsteigepunkt Buslinie 80 <-> Stadtbahn
 - Haltepunkt Linie 80 (zukünftig) Weiterführung nach Frienstedt
 - Verlängerung der Stadtbahn zum Ortsrand Schmira mit neuer Wendeschleife
 - Sportflächen
- ### Entwicklungsflächen
- Entwicklungsgebiet „Am Knotenberg“
 - Entwicklungsgebiet „Schmira-Nord“
 - Suchraum für Wohnungsbau gemäß ISEK Erfurt 2030

Kartengrundlage:

Auszug aus dem Liegenschaftskataster, Stand der ALK 10.08.2017 (Gebäudebestand)
 Amt für Geoinformation und Bodenordnung, Registrier-Nr. 62/01/838/2017

Planverfasser: UmbauStadt PartGmbH
 Cranachstraße 12, 99423 Weimar

Erfurt -Schmira
 Rahmenplanung für den Ortsteil Schmira (SCH014)





Baugebiet "Schmira Nord"
 11,7ha | 66.000m² Nettobauland
 ca. 740 Einwohner

Siedlung Schmira
 10ha
 300 Einwohner

Suchraum für Wohnungsbau
 gem. ISEK Fortschreibung 2030
 zwischen Hochheim, Messe und Schmira

Schmira
 26ha
 650 Einwohner

Baugebiet "Am Knotenberg"
 9,2ha | 49.000m² Nettobauland
 ca. 350 Einwohner

Summe Entwicklungsflächen 20,9 ha

Grundstücke: 270

Nettobauland: 115.000m²

Bebaute Fläche: 29.000m² | BGF: 62.000 m²

Einwohner neu: ca. 1.100 EW*

* Nettowohnfläche=70% BGF | Wohnfläche je Einwohner = 39,6 m²
 (gem. Thür. LA für Statistik in 2016)

Einwohner Schmira Bestand: ca. 950 EW

Kartengrundlage:

Auszug aus der Liegenschaftskarte,
 Stand der ALK 10.08.2017 (Gebäudebestand),
 Amt für Geoinformation und Bodenordnung
 Registrier-Nr. 62/01/838/2017

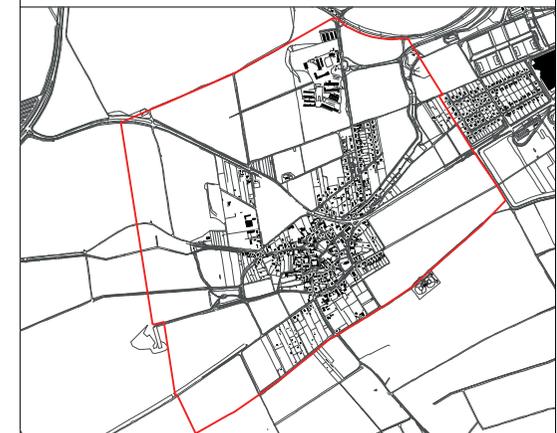
Planverfasser:

UmbauStadt PartGmbH
 Cranachstraße 12, 99423 Weimar

Erfurt - Schmira

Rahmenplanung für den Ortsteil
 Schmira (SCH014)

Schmira mit
 Entwicklungsflächen





Baugebiet "Am Knotenberg" | 9,2 ha

Grundstücke: 96 (davon 6 RH, 90 EFH+DH)

Nettobauland: 49.000 m²

Bebaute Fläche: 10.000 m² | BGF 20.000 m²

Einwohner: ca. 350 EW*

* Nettowohnfläche=70% BGF | Wohnfläche je Einwohner = 39,6 m² (gem. Thür. LA für Statistik in 2016)

Kartengrundlage:

Auszug aus der Liegenschaftskarte, Stand der ALK 10.08.2017 (Gebäudebestand), Amt für Geoinformation und Bodenordnung, Registrier-Nr. 62/01/838/2017

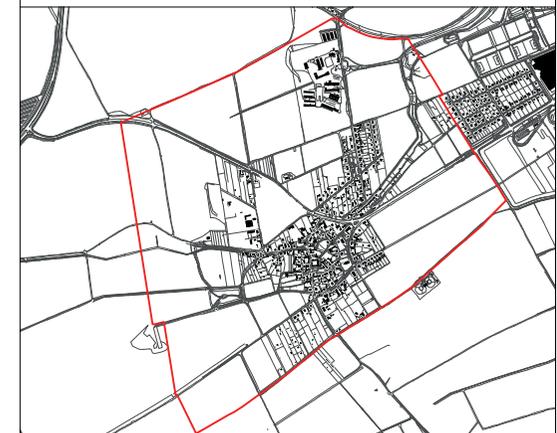
Planverfasser:

UmbauStadt PartGmbH
Cranachstraße 12, 99423 Weimar

Erfurt - Schmira

Rahmenplanung für den Ortsteil Schmira (SCH014)

Bebauungsstudie "Am Knotenberg"





Baugebiet "Schmira Nord" | 11,7 ha

Grundstücke: ca. 170
davon 96 EFH+DH, 74 RH

Nettobauand: ca. 66.000m²
davon 21.400m² RH, 44.600m² EFH/DH

Bebaute Fläche: 19.000m² | BGF: 42.000 m²

Einwohner: ca. 740 EW*

* Nettowohnfläche=70% BGF | Wohnfläche je Einwohner = 39,6 m²
(gem. Thür. LA für Statistik in 2016)

Kartengrundlage:

Auszug aus der Liegenschaftskarte,
Stand der ALK 10.08.2017 (Gebäudebestand),
Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Registrier-Nr. 62/01/838/2017

Planverfasser:

UmbauStadt PartGmbH
Cranachstraße 12, 99423 Weimar

Erfurt - Schmira

Rahmenplanung für den Ortsteil
Schmira (SCH014)

**Baubauungsstudie
"Schmira Nord"**



Nahverkehrsplan 2020 bis 2024

Landeshauptstadt Erfurt

zurück zum Beschluss
0193/20



Impressum



Verfasser

Amt für Stadtentwicklung
und Stadtplanung
Abteilung Verkehrsplanung
Warsbergstraße 3
99092 Erfurt

Stand: 11.02.2020

Bestätigt durch den Stadtrat am
..... mit Beschluss / 20.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	9
1.1	Anlass und Rahmenbedingungen.....	9
1.2	Verkehrspolitische Zielstellung.....	9
1.3	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag an die EVAG	11
1.4	Linienverkehrsgenehmigungen der EVAG – Zusammenfassung in Linienbündeln	12
1.4.1	Linienbündel Nord - Süd:.....	12
1.4.2	Linienbündel West - Ost:.....	13
1.5	Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT).....	14
1.6	Sonstige Angebote im Stadtverkehr	14
2	Strukturelle Bestandsaufnahme und Prognose.....	15
2.1	Allgemeines – Einteilung des Stadtgebietes in ÖPNV-Verkehrsbezirke.....	15
2.2	Einwohnerentwicklung.....	17
2.3	Einwohnerveränderungen im Stadtgebiet.....	18
2.4	Pendlerdaten.....	19
2.5	Schülerdaten.....	20
3	EVAG-Angebot – Bestandsaufnahme und Prognose.....	21
3.1	Erschließungspotenziale	21
3.1.1	Stadtbahnerschließung und Buslinie 9:.....	21
3.1.2	Stadtbuserschließung Linien 10-95 + 503:.....	22
3.2	Entwicklung der Fahrgastzahlen	24
3.3	Verteilung der Fahrgäste auf die Linien / Verkehrsmittel der EVAG.....	25
3.4	Fahrgastaufkommen aus den Ortsteilen Siedlungen.....	26
3.5	Finanzierung der Verkehrsangebote.....	27
4	Steigende Anforderungen an den ÖPNV.....	30
4.1	Integriertes Stadtentwicklungskonzept.....	30
4.1.1	Äußere Oststadt – ICE-City-Ost.....	32
4.1.2	Weitere Stadtentwicklungsgebiete gemäß ISEK.....	33
4.2	Auswirkungen Schulnetzplanung.....	33
4.3	Anforderungen aus Klima- und Umweltschutz sowie verändertem Mobilitätsverhalten.....	34
4.4	Erweiterung Verkehrsleistung.....	34
4.5	Untersuchungen zu Netzerweiterungen der Stadtbahn	35
5	Entwicklung des Erfurter Stadtverkehrs (Anforderungen).....	36
5.1	Ausgangsbasis	36
5.2	Entwicklung des Verkehrsnetzes / Liniennetzes.....	36
5.3	Vorgabe von Mindestbedienungsstandards	36
5.3.1	Allgemeines	36
5.3.2	Mindestbedienungsstandard für die Stadtbahn / Buslinie 9.....	37
5.3.3	Mindestbedienungsstandard für die Ortsteile und Siedlungen.....	41

6	Standards im Stadtgebiet	48
6.1	Qualitätskriterien.....	48
6.2	Standard: Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (ITCS).....	50
6.3	Standard: Fahrgastinformation	50
6.4	Standard: Haltestellen	53
6.4.1	Einzugsbereiche.....	53
6.4.2	Ausstattungen von Haltestellen.....	53
6.4.3	Einteilung in Kategorien	54
6.5	Standard: Verknüpfungspunkte	54
6.6	Standard: Fahrzeuge	56
6.7	Standard: Tarife und Vertrieb	58
6.7.1	Tarif.....	58
6.7.2	Vertrieb	59
7	Entwicklung des Gebietsübergreifenden Linienverkehrs	60
7.1	VMT-Rahmenplan 2019 - 2023.....	60
7.2	Wichtige Aussagen des VMT-Rahmenplans 2019 - 2023	60
7.2.1	Pendlerverflechtungen	61
7.2.2	SPNV-Konzept.....	62
7.2.3	Verkehrsträgerübergreifende Verknüpfungspunkte	62
7.2.4	Verbundgebietserweiterung	63
7.2.5	Landesbedeutendes Busnetz	63
7.2.6	Mindestbedienungsstandard im aufgabenträgerübergreifenden StPNV.....	64
7.3	Aufgabenträgerübergreifende Verkehrsangebote.....	64
7.3.1	Allgemeines	64
7.3.2	Regionalverkehrsverbindungen mit dem Landkreis Sömmerda	65
7.3.3	Regionalverkehrsverbindungen mit dem Kreis Weimarer Land.....	65
7.3.4	Regionalverkehrsverbindungen mit dem Ilmkreis.....	66
7.3.5	Regionalverkehrsverbindungen mit dem Landkreis Gotha	67
7.3.6	Regionalverkehrsverbindungen mit dem Landkreis Saalfeld-Rudolstadt	68
8	Anforderungen an die Infrastruktur	68
8.1	Barrierefreiheit	68
8.1.1	Sachstand	69
8.1.2	Zielstellung für den Barrierefreien Haltestellenausbau Bestand	71
8.1.3	Zielstellung für die Neuanlage von Haltestellen	73
8.1.4	Ausnahmeregelungen	73
8.2	Instandhaltungen von Strecken und Anlagen	74
8.3	Eisenbahnhaltepunkt Leipziger Straße	75
9	Investitionen im ÖPNV	76
9.1	Ausbau der Verkehrswege und –anlagen	76
9.1.1	Verkehrswege	76

9.1.2	Infrastruktur Bahnstromversorgung.....	76
9.1.3	Haltestellen (siehe auch Punkt 8.1)	77
9.2	Fahrzeuge	77
9.2.1	Stadtbahn.....	77
9.2.2	Bus.....	78
9.3	Beschleunigung und Bevorrechtigung des ÖPNV	78
9.4	Betriebsleitsystem	78
9.5	Service, Vertrieb und Marketing	79
9.6	Werkstätten / Betriebsanlagen	79
10	Finanzierung	80
10.1	Finanzierungssäulen	80
10.2	Finanzierungsanteile der Nachbarkreise.....	81
10.3	Wirtschaftsplan 2020 - 2024.....	81
10.3.1	Mittelfristige Erfolgs-, Vermögens- und Investitionsplanung 2020-2024	81
10.3.2	Erfolgsplan	82
10.3.3	Vermögensplan	84
10.3.4	Investitionsplan.....	85
11	Beteiligungsprozess bei der Erarbeitung des Nahverkehrsplanes	86
11.1	Einbeziehung der EVAG.....	86
11.2	Durchgeführte Workshops	86
11.3	Abstimmungen mit benachbarten Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen.	87

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Entwicklung des Modal-Splits in Erfurt (Quelle: SrV 2018).....	10
Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl nach der Verkehrsleistung 2013 und 2018 (Quelle: SrV).....	10
Abbildung 3: Gebiet des Verkehrsverbundes Mittelthüringen 2019	14
Abbildung 4: Einwohner der Landeshauptstadt Erfurt jeweils zum 31.12. (Quelle: Erfurter Statistik; Kommunalstatistische Hefte, Heft 93).....	17
Abbildung 5: Darstellung der Einwohnerveränderungen im Stadtgebiet im Zeitraum 2018 - 2012	18
Abbildung 6: Entwicklung der Anzahl von Kindern und Jugendlichen nach Altersgruppen in Erfurt, (Quelle Schulnetzplan der Landeshauptstadt Erfurt 2019/2020 bis 2023/2024).....	21
Abbildung 7: Städtische Verkehrsachsen – Erschließungspotenziale Kerngebiet Erfurt	22
Abbildung 8: Einwohner der Ortsteile, Siedlungen und sonstigen Gebiete zum 31.12.2017	23
Abbildung 9: Entwicklung der EVAG-Linienbeförderungsfälle.....	24
Abbildung 10: Verteilung der Linienbeförderungsfälle auf alle Linien.....	25
Abbildung 11: Aufteilung des ÖPNV-Aufkommens auf die einzelnen Ortsteile / Siedlungen	27
Abbildung 12: Gesamtdeckungsbeiträge der EVAG für den ÖPNV 2018.....	28
Abbildung 13: EVAG-Kostendeckung je Verkehrsart 2018	28
Abbildung 14: Finanzhilfen und SWE-Verlustübernahme sowie Fahrgastnutzung nach Verkehrsarten 2018	29
Abbildung 15: Zuschüsse je Fahrgast nach Verkehrsarten 2018	29
Abbildung 16: ISEK - Gesamtstädtisches Leitbild Erfurt 2030.....	31
Abbildung 17: Verkehrliche Studie Äußere Oststadt, Verfasser: StadtLabor Leipzig.....	32
Abbildung 18: Erschließungspotenzial der Ortsteile, Siedlungen und sonstigen Gebiete zum 31.12.2017.....	43
Abbildung 19: ÖPNV-Kundenbarometer 2018 – Rangreihe der Zufriedenheit, Teil 1	49
Abbildung 20: ÖPNV-Kundenbarometer 2018 – Rangreihe der Zufriedenheit, Teil 2.....	49
Abbildung 21: Beispiel für EVAG-Linienleporello	51
Abbildung 22: Fahrplanauskunft im Internet unter www.evag-erfurt.de	51
Abbildung 23: Beispiele für Bildschirmanzeigen in den EVAG-Fahrzeugen.....	52
Abbildung 24: Bestellter TramLink Erfurt	57
Abbildung 25: Liniennetzplan der EVAG, Stand 19.08.2019	58
Abbildung 26: Sozialversicherungspflichtige Berufspendler 2017 im VMT-Gebiet und im geplanten Erweiterungsgebiet (Binnenpendler im Planungsraum) (Quelle: VMT-Rahmenplan 2019-2023)	61
Abbildung 27: Aufgabenträgerübergreifende VMT-Verknüpfungspunkte in der Stadt Erfurt	62
Abbildung 28 Tarifzonenplan VMT, Stand 19.08.2019	63
Abbildung 29: Barrierefreie Haltestellengestaltungen	69
Abbildung 30: Niederflurnetzplan Bus (Ausschnitt), Stand 19.08.2019	71

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Zuordnung der EVAG-Linien zum Linienbündel Nord -Süd.....	13
Tabelle 2: Zuordnung der EVAG-Linien zu Linienbündel West - Ost.....	13
Tabelle 3: Einwohnerprognose für die Landeshauptstadt Erfurt (Quelle: Kommunalstatistische Hefte, Heft 93).....	17
Tabelle 4: Pendlerverflechtungen zwischen Erfurt und dem Umland (Quelle: VMT-Rahmenplan 2019 -2023 und spiegel-online: So pendelt Deutschland zur Arbeit, Abruf 08.01.19).....	19

Tabelle 5: VMT-Gebiet und geplantes Erweiterungsgebiet - Prognostizierte Entwicklung der Verkehrsnachfrage zwischen den Gebietskörperschaften von 2017 bis 2023 (Quelle: VMT-Rahmenplan)	20
Tabelle 6: Prognose der Schülerdaten (Quelle: Kommunalstatistische Hefte, Heft 81)	20
Tabelle 7: EVAG Linienbeförderungsfälle 2018 nach Siedlungsstrukturen	25
Tabelle 8: ÖPNV-Finanzierung der EVAG im Jahr 2018	28
Tabelle 9: Anteile der Verkehrsarten an SWE-Verlustübernahme und Finanzhilfen in Gegenüberstellung zu Verkehrsleistung und Fahrgastaufkommen 2018.....	29
Tabelle 10: Kategorisierung der städtischen Verkehrsachsen - Tagnetz	38
Tabelle 11: Kategorisierung der städtischen Verkehrsachsen - Nachtnetz.....	39
Tabelle 12: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot für Mo-Fr (Erfurter Stadtnetz - Tag).....	39
Tabelle 13: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot für Samstag (Erfurter Stadtnetz - Tag)	40
Tabelle 14: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot für Sonn- und Feiertag (Erfurter Stadtnetz - Tag).....	40
Tabelle 15: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot im Nachtnetz (Erfurter Stadtnetz - Nacht).....	41
Tabelle 16: Kategorisierung der Ortsteile und Siedlungen	43
Tabelle 17: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot für Mo-Fr Tagnetz - Ortsteile und Siedlungen	44
Tabelle 18: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot am Wochenende Tagnetz - Ortsteile und Siedlungen.....	45
Tabelle 19: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot im Abendverkehr Mo - Do - Ortsteile und Siedlungen.....	46
Tabelle 20: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot im Abendverkehr Freitag / Samstag / vor Feiertagen - Ortsteile und Siedlungen.....	46
Tabelle 21: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot im Abendverkehr am Sonn- und Feiertag - Ortsteile und Siedlungen	47
Tabelle 22: ÖPNV-Kundenbarometer 2018 – Benotung und Einschätzung	48
Tabelle 23: Einzugsbereiche von Haltestellen	53
Tabelle 24: Kategorisierung der Haltestellen zur Festlegung des Ausbaustandards.....	54
Tabelle 25: Übersicht über Verknüpfungspunkte im Stadtgebiet.....	55
Tabelle 26: ÖPNV-Fahrzeuge der EVAG	56
Tabelle 27: Mindestbedienung auf PlusBus- und TaktBus-Linien (Quelle: VMT-Rahmenplan)	64
Tabelle 28: Sachstand Barrierefreier ÖPNV im Stadtbahnbereich (30.06.2019)	70
Tabelle 29: Sachstand Barrierefreier ÖPNV im Busbereich (30.06.2019)	70
Tabelle 30: Kategorisierung der Haltestellen zur Festlegung des Standards Barrierefreiheit	71
Tabelle 31: Übersicht über noch barrierefrei auszubauende Bushaltestellen	73
Tabelle 32: Mittelfristige Finanzplanung der EVAG 2019-2024	82
Tabelle 33: Vermögensplan der EVAG 2019-2024	84
Tabelle 34: Investitionsplan der EVAG 2019-2024.....	85
Tabelle 35: Abstimmungs- und Beteiligungsprozess mit benachbarten Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen	87

Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Strukturdaten der ÖPNV-Verkehrsbezirke

Anlage 2: Nicht barrierefreie Bushaltestellen – Ausbaubedarf, Stand: 12/19

Abkürzungsverzeichnis

BUGA	Bundesgartenschau
B&R	Bike and Ride
DB	Deutsche Bahn AG
DS	Drucksache im Sitzungsdienst der Landeshauptstadt Erfurt
EB	Erfurter Bahn GmbH
EVAG	Erfurter Verkehrsbetriebe AG
Ew	Einwohner
GVZ	Güterverkehrszentrum
HVZ	Hauptverkehrszeit
IOV	Omnibusverkehr GmbH Ilmenau
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2030
ITCS	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (Intermodal Transport Control System)
KomBus	KomBus GmbH Bad Lobenstein
LBF	Linienbeförderungsfälle
LSA	Lichtsignalanlage
MiD	Mobilität in Deutschland
Mo-Do	Montag - Donnerstag
Mo-Fr	Montag - Freitag
NVB	Nahverkehrsbezirk (ÖPNV-Verkehrsbezirk)
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Normalverkehrszeit
öDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
PBefG	Personenverkehrsgesetz
PVG	Personenverkehrsgesellschaft mbH Weimarer Land
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
Sa	Samstag
sa	stadtauswärts
se	stadteinwärts
SGB	Sozialgesetzbuch
So	Sonntag
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragung
STB	Süd-Thüringen-Bahn GmbH
StPNV	Straßenpersonennahverkehr
SWE	SWE Stadtwerke Erfurt GmbH
ThürÖPNVG	Thüringer ÖPNV-Gesetz
TZ	Tarifzone
VLG	Verkehrsgesellschaft Landkreis Gotha
VMT	Verkehrsverbund Mittelthüringen
VWG	Verwaltungsgesellschaft des ÖPNV Sömmerda
WE	Wohneinheit

1 Einleitung

1.1 Anlass und Rahmenbedingungen

Nach dem Thüringer ÖPNV-Gesetz ist die Landeshauptstadt Erfurt Aufgabenträger für den straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in ihrem Territorium.

Als solcher hat sie gemäß § 3(2) "den ÖPNV im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit als Aufgabe im eigenen Wirkungskreis nach Maßgabe dieses Gesetzes zu planen, zu organisieren und zu finanzieren."

Weiterhin ist in § 5(1) festgelegt, dass die Aufgabenträger für ihren Zuständigkeitsbereich Nahverkehrspläne für einen Zeitraum von fünf Jahren erstellen müssen, die bedarfsgemäß fortzuschreiben sind. Der Nahverkehrsplan hat dabei "den Zielen der Raumordnung, Landesentwicklung und Landesplanung unter Beachtung der Belange des Umweltschutzes, der Wirtschaftlichkeit und der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu entsprechen."

Ein gültiger Nahverkehrsplan ist die Voraussetzung zum Erhalt von Fördermitteln und von Finanzhilfen des Landes.

Dieser nunmehr fünfte Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Erfurt hat eine Gültigkeit für den Zeitraum 2020 bis 2024. Er baut auf den Ergebnissen des Nahverkehrsplanes 2014 bis 2018 (incl. 1. und 2. Ergänzung) auf, der mit Stadtratsbeschluss DS 1901/17 um das Jahr 2019 verlängert wurde. Dadurch wurde erreicht, dass die Ergebnisse des - den aufgabenträgerübergreifenden ÖPNV betrachtenden - Rahmenplans Verkehrsverbund Mittelthüringen 2019 bis 2023 mit in diesem Nahverkehrsplan berücksichtigt werden konnten.

1.2 Verkehrspolitische Zielstellung

Die zentrale Aufgabe aller strategischen Planungen und so auch der Nahverkehrsplanung muss heute darin bestehen, die Energiewende zu vollziehen und damit die Einsparung von Treibhausgasen deutlich voranzutreiben. Die Erreichung der energie- und klimapolitischen Ziele erfordert eine Transformation des Verkehrssektors, weil in diesem Bereich noch erhebliche Defizite bestehen, um den vereinbarten Beitrag zur CO₂-Einsparung zu leisten.

Die Ziele für eine nachhaltige Mobilität sind seit Langem bekannt, die Wege zu ihrer Umsetzung sind aber nach wie vor gesellschaftlich und auch politisch noch strittig. Daher bedarf es eines breiten politischen und gesellschaftlichen Konsenses von der Bundes- bis hinein in die kommunale Ebene zu einer nachhaltigen Mobilität für alle, der Wandel, Umbau und Erneuerung der Verkehrssysteme maßgeblich befördert.

Ein qualitativ hochwertiger öffentlicher Verkehr wird dabei – trotz grundlegender zu erwartender Veränderungen im Mobilitätssektor – das Rückgrat einer klimagerechten Stadtentwicklung bleiben. Der ÖPNV wird auch in Zukunft für die Funktionsfähigkeit von Städten und Regionen ebenso unverzichtbar sein wie für die Erzeugung urbaner Lebensqualität. Dazu wird sich der ÖPNV aber auch auf deutlich mehr individuelle Bedürfnisse einstellen müssen, um diesen verkehrspolitischen Zielen gerecht zu werden.

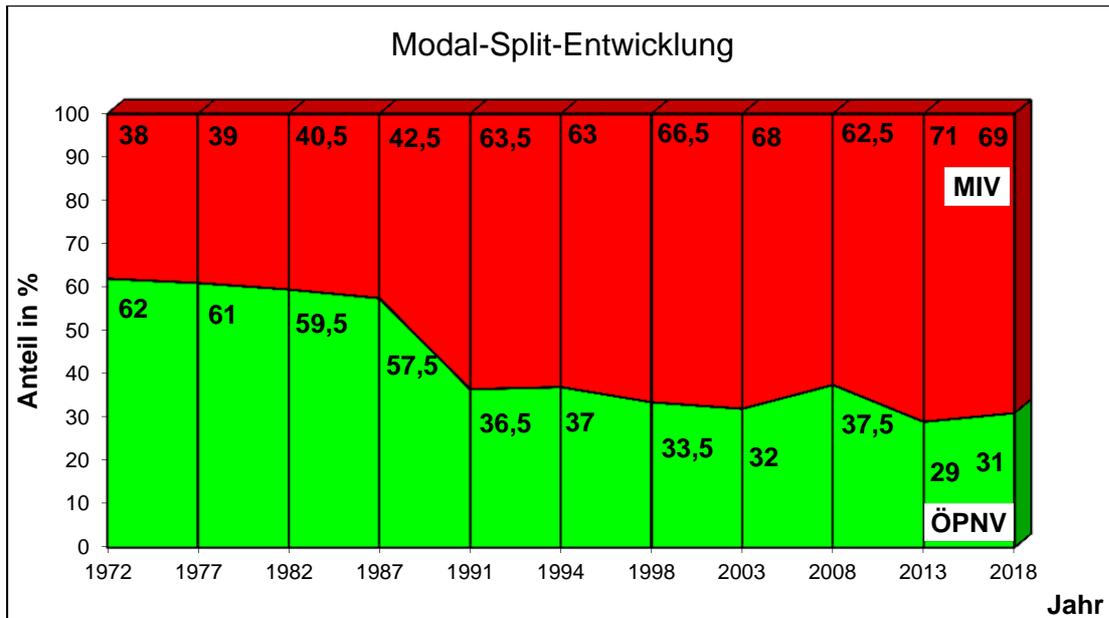


Abbildung 1: Entwicklung des Modal-Splits in Erfurt (Quelle: SrV 2018)

Trotz kontinuierlich steigender Fahrgastzahlen der EVAG zeigen die Ergebnisse der Mobilitätserhebung SrV 2018, dass in Erfurt noch keine spürbaren Veränderungen im Mobilitätsverhalten festzustellen sind.

Auch bei einem Vergleich der erbrachten Verkehrsleistung (km/Person und Tag) zeigt sich auch weiterhin eine Dominanz motorisierter individueller Verkehrsleistungen. Der Anteil der mit dem ÖPNV erbrachten Verkehrsleistungen am gesamten städtischen Personenverkehr lag 2018 bei nur 25%.

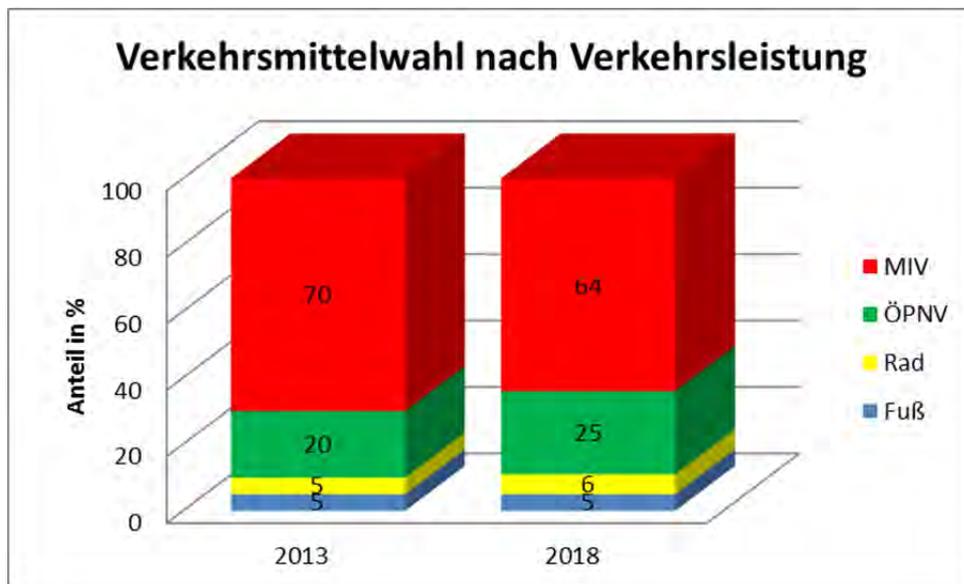


Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl nach der Verkehrsleistung 2013 und 2018 (Quelle: SrV)

Mit diesem Nahverkehrsplan sollen für den Zeitraum bis 2024 Standards festgeschrieben werden, die eine hohe Qualität des Nahverkehrs erhalten und entsprechend der Anforderungen aus Stadtentwicklung, gewerblichen Entwicklungen und Veränderungen in der Bildungsinfrastruktur fortschreiben. Die Landeshauptstadt Erfurt kann dazu bereits auf eine sehr gute Erschließung ihres Stadtgebietes mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgreifen. Diese Erschließung gilt es bedarfsgerecht weiter zu entwickeln, gleichzeitig

ist die Infrastruktur zu sanieren, um den erhöhten Anforderungen durch steigende Fahrgastzahlen auch weiterhin gerecht werden zu können. Ein wesentliches Ziel besteht ebenso in der Umsetzung der Anforderungen an eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV entsprechend des Personenbeförderungsgesetzes.

Andererseits sollen mit dem Nahverkehrsplan notwendige Schritte für eine Verkehrswende vorangebracht werden. Das bedarf neben kapazitativen Erweiterungen im traditionellen ÖPNV vor allem Kooperationen mit anderen Mobilitätsangeboten, um die Attraktivität des Umweltverbundes insgesamt zu steigern. Hierbei wird es darauf ankommen, neue Mobilitätskonzepte durch Nutzung einer zunehmenden Digitalisierung im Mobilitätssektor z.B. für stärker nachfrageorientierte Angebote wie On Demand – Dienstleister, die weitere Einbeziehung von Sharing-Systemen in Tarifkooperationen und übergreifende Tarifsysteme zu erproben und zu evaluieren. Ebenso müssen bisherige Angebote wie P+R oder B+R weiterentwickelt, regional verankert und in Verbindung mit Job Tickets noch attraktiver ausgestaltet werden. Auch das Prinzip von "Testbetrieben" zur Gewinnung neuer Nutzerpotentiale unter den gegebenen wirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten ist in diesem Sinne weiter fortzuführen. Mobilitätskonzepte innerhalb der Bauleitplanung können ebenfalls durch die Anwendung von Job- und Mietertickets Impulse zur weiteren Stärkung des ÖPNV darstellen.

Ein wichtiger Schritt für eine Verkehrswende ist auch die schrittweise und dynamisierte Anhebung der Finanzmittel des Bundes für die kommunale Verkehrsinfrastruktur (GVFG). Mit diesem Förderprogramm besteht auch für Erfurt die grundsätzliche Möglichkeit ambitionierte Großvorhaben zur Stärkung des ÖPNV auf den Weg zu bringen.

Auch die weitere Diskussion über Prioritäten der Nutzer für einen attraktiven ÖPNV zwischen Komfort, Preis und Image sowie die Ausgestaltung dieser Kriterien werden im Wettbewerb mit dem Pkw von entscheidender Bedeutung sein. Komfort und Andienungsqualität dürfen auch weiterhin nicht Kostenaspekten zum Opfer fallen.

1.3 Öffentlicher Dienstleistungsauftrag an die EVAG

Die Landeshauptstadt Erfurt hat mit Stadtratsbeschluss 0676/10 einen ab 31.10.2010 gültigen Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA) über öffentliche Personenverkehrsdienste an die EVAG direkt vergeben.

Dieser hat eine Laufzeit bis 30.04.2033 und beinhaltet folgende Parameter:

- **Mindestangebot 7,0 Mio Fahrplankilometer pro Jahr (mit +/- 5% Schwankung)**
 - 2018 ca. 3,69 Mio Fahrplankilometer Stadtbahn
 - 2018 ca. 3,27 Mio Fahrplankilometer Stadt- und Regionalbus
- **Die Stadt verpflichtet sich hierbei zur Finanzierung der Aufwandsfehlbeträge infolge gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen über die SWE Stadtwerke Erfurt GmbH.**
 - 2018: ca. 7,63 Mio € / Jahr als Ausgleichsmittel auf Nachweis

Der öDA ist dynamisch angelegt und gestattet die Fortschreibung des von der EVAG zu erbringenden Leistungsangebots im ÖPNV. Diese Fortschreibung erfolgt insbesondere durch die während der Laufzeit des öDA beschlossenen Nahverkehrspläne der Landeshauptstadt Erfurt. Mit der Beschlussfassung über diesen Nahverkehrsplan werden die in ihm getroffenen Anforderungen und Standards an die von der EVAG betriebenen Linienverkehre zum Bestandteil des öDA (§3 (2) Nr.1). Durch diese Verknüpfung stellt die Landeshauptstadt Erfurt den ÖPNV-Bedarf im Stadtverkehr auf ihrem Gebiet sicher.

Mit dem Öffentlichen Dienstleistungsauftrag wurde der EVAG ein ausschließliches Recht zur Durchführung des Stadtverkehrs erteilt, welches am 22.12.2014 veröffentlicht wurde.

Bestandteil des Öffentlichen Dienstleistungsauftrages ist eine Qualitätskontrolle über ein Anreizsystem. Hierin wurden Qualitätskriterien festgelegt, bei deren Erfüllung eine Anreizgewährung erfolgt. Die Abrechnung und Bewertung erfolgen jährlich.

1.4 Linienverkehrsgenehmigungen der EVAG – Zusammenfassung in Linienbündeln

Die EVAG betreibt gemäß öDA im Stadtgebiet Erfurt bzw. in die stadtnahen Bereiche des Landkreises Sömmerda sowie des Kreises Weimarer Land

- 6 Stadtbahnlinien
- 20 Stadtbuslinien
- 5 Regionalbuslinien
- 1 Schulbuslinie nach § 43 PBefG

Mit diesen Linien werden derzeit alle Stadt- und Ortsteile sowie Siedlungen und Gewerbegebiete in Erfurt erschlossen sowie die mit den Nachbarkreisen vereinbarten Stadt- Umlandbeziehungen erbracht. Mit Stand 31.12.2018 bestehen vom Liniennetz her keine Erschließungsdefizite.

Mit DS 1674/14 wurde vom Stadtrat die genehmigungsrechtliche Zusammenfassung in zwei Linienbündeln beschlossen. In ihnen spiegelt sich das in der Stadt vorhandene integrierte Verkehrsnetz in einer Kombination von Stadtbahn-, Stadtbus- und Regionalbuslinien wider. Es besteht die Zielstellung, wegen der unterschiedlichen Laufzeiten, die Genehmigungen nach den Verkehrsträgern Bahn und Bus jeweils zusammen zu beantragen.

Derzeit besitzen alle EVAG-Linien eine Gültigkeit über den Zeitraum dieses Nahverkehrsplanes hinaus, sodass gegenwärtig kein Handlungsbedarf besteht.

1.4.1 Linienbündel Nord - Süd:

		genehmigt bis:
Stadtbahnlinie 1	Europaplatz – Rieth – Lutherkirche / SWE – Anger – Hbf. – Thüringenhalle	30.04.2033
Stadtbahnlinie 3	Europaplatz – Domplatz – Anger – Hbf. – Urbicher Kreuz	30.04.2033
Stadtbahnlinie 6	Rieth – Domplatz – Anger – Hbf. – Steigerstraße	30.04.2033
Stadtbuslinie 10	Grubenstraße – Europaplatz – Gispersleben – Kühnhausen – Tiefthal	30.10.2028
Stadtbuslinie 20	Rieth – Mittelhausen, im Schülerverkehr bis Stotternheim, Schule	30.10.2028
Stadtbuslinie 30	Rieth - Zoopark – Sulzer Siedlung – Stotternheim	30.10.2028
Stadtbuslinie 31	Grubenstraße – Schwerborn – Stotternheim	30.10.2028
Stadtbuslinie 51	Molsdorf / Möbisburg – Alte Oper – Hbf. – Linderbach – (Azmannsdorf –) Büßleben – Niedernissa – Urbicher Kreuz	30.10.2028
Stadtbuslinie 58	Urbicher Kreuz – Märchensiedlung	30.10.2028

Stadtbuslinie 60	Möbisburg – Waldhaus – Hbf. – Dittelstedt – Niedernissa - Rohda - Urbicher Kreuz	30.10.2028
Stadtbuslinie 61	Busbahnhof - Tannenwäldchen / Kaffeetrichter – Hubertus – Egstedt – Waltersleben	30.10.2028
Stadtbuslinie 75	Egstedt – Waltersleben – Hubertus – Möbisburg – Molsdorf	30.10.2028
Regionalbuslinie 111	EF, Europaplatz – EF, Kühnhausen – Witterda – Gebesee – Ringleben	30.10.2028
Regionalbuslinie 132	EF, Stotternheim – Alperstedt	05.10.2025
Regionalbuslinie 155	EF, Busbahnhof – EF, Niedernissa – Klettbach – Kranichfeld / Riechheimer Berg	30.10.2028
Schulbuslinie 503	Azmansdorfer Weg – Dittelstedt – Hans-Grundig-Straße	30.08.2028

Tabelle 1: Zuordnung der EVAG-Linien zum Linienbündel Nord - Süd

1.4.2 Linienbündel West - Ost:

		genehmigt bis:
Stadtbahnlinie 2	Ringelberg – Anger – Brühler Garten – ega – P+R-Platz Messe	30.04.2033
Stadtbahnlinie 4	Bindersleben – Hauptfriedhof – Domplatz – Anger – Hbf. - Wiesenhügel	30.04.2033
Stadtbahnlinie 5	Zoopark – Lutherkirche / SWE – Anger – Hauptbahnhof	30.04.2033
Stadtbuslinie 9	Nordbahnhof – Steinplatz – Hbf. – Daberstedt	05.10.2025
Stadtbuslinie 35	Grubenstraße – Greifswalder Straße - Kalkreiße	30.10.2028
Stadtbuslinie 36	Grubenstraße – Saline – Stollbergsiedlung	30.10.2028
Stadtbuslinie 43	Marcel-Breuer-Ring – Kerspleben – Wallichen – Vieselbach, Bf.	05.10.2025
Stadtbuslinie 52	Busbahnhof – Linderbach – GVZ – Mönchenholzhausen* – Hochstedt – Vieselbach	30.10.2028
Stadtbuslinie 65	Quartierbus Herrenberg: Wiesenhügel – Blücherstraße – Einkaufszentrum	30.10.2028
Stadtbuslinie 80	P+R-Platz Messe – Schmira – Fienstedt	30.10.2028
Stadtbuslinie 90	Domplatz – Marbach – Salomonsborn – Alach	30.10.2028
Stadtbuslinie 91	Ermstedt – Gottstedt – Flughafen / Airport	30.10.2028
Stadtbuslinie 92	Töttelstädt– Schaderode – Alach – Flughafen / Airport	30.10.2028
Stadtbuslinie 95	Europaplatz – Bodenfaldallee - Marbach	05.10.2025
Regionalbuslinie 141	EF, Marcel-Breuer-Ring – EF, Kerspleben – Kleinmölsen – Ollendorf – Udestedt – Schloßvippach	30.10.2028
Regionalbuslinie 152**	Hayn – Mönchenholzhausen – EF, Vieselbach – Niederzimmern	30.10.2028

* die Bedienung von Mönchenholzhausen (Kreis Weimarer Land) ist derzeit in Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde zu Gunsten einer besseren GVZ-Erschließung ausgesetzt

** Ausführungen zur Regionalbuslinie 152 siehe Punkt 7.3.3

Tabelle 2: Zuordnung der EVAG-Linien zu Linienbündel West - Ost

1.5 Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT)

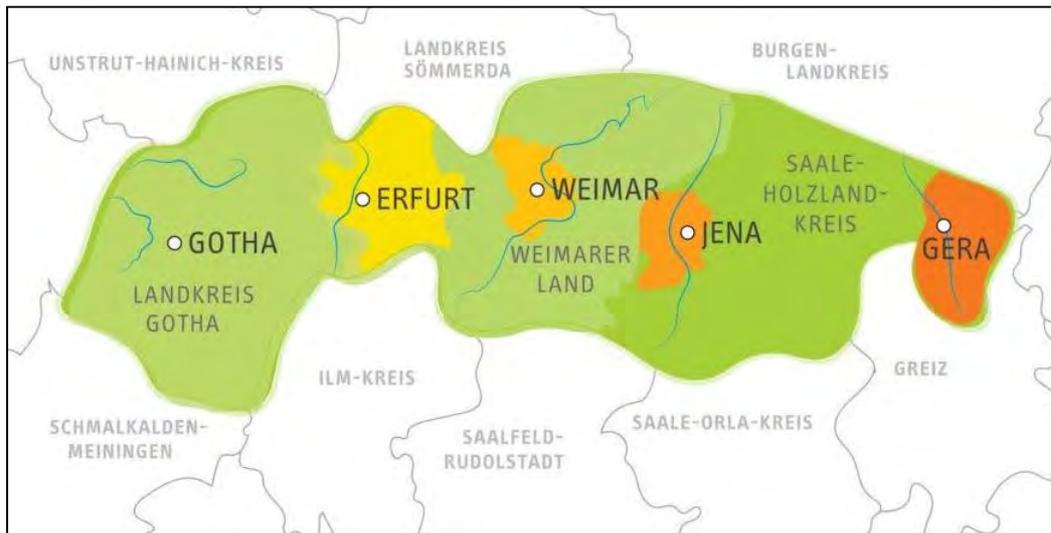


Abbildung 3: Gebiet des Verkehrsverbundes Mittelthüringen 2019

Seit 2006 sind die Landeshauptstadt Erfurt und ihr Verkehrsunternehmen EVAG Mitglied im Verkehrsverbund Mittelthüringen. Im dargestellten gesamten Verbundgebiet gilt ein zonenabhängiger einheitlicher VMT-Tarif, mit dem alle Verkehrsmittel des ÖPNV (Eisenbahnen, Straßenbahnen und Busse) genutzt werden können. Damit sind im Verbundgebiet auch verkehrsmittel- und verkehrsträgerübergreifende Verbindungen mit nur einem Fahrschein möglich. Im Stadtgebiet (Tarifzone 10) können somit auch die Eisenbahnangebote sowie Buslinien auswärtiger VMT-Unternehmen genutzt werden.

Zum Ausgleich der sich ergebenden verbundbedingten Belastungen (Durchtarifizierungs- und Harmonisierungsverluste) stellt die Landeshauptstadt Erfurt einen jährlichen Betrag von 198.814,63 EUR zur Verfügung.

Im gesamten VMT-Gebiet erfolgen u.a. Abstimmungen zu Fahrplänen und Anschlussgestaltungen. Weiterhin gibt es einheitliche Auskunftssysteme und eine Zusammenarbeit der Unternehmen bei der Weiterentwicklung des VMT-Tarifs bis hin zu digitalen Angeboten.

Die Aufgabenträger im VMT haben gemeinsam einen Rahmenplan Verkehrsverbund Mittelthüringen 2019-2023 erarbeiten lassen, dessen wichtigste Ergebnisse in Kapitel 7 dargestellt sind.

1.6 Sonstige Angebote im Stadtverkehr

In das Stadtgebiet Erfurt verkehren aus dem Umland zahlreiche Eisenbahnlinien in Verantwortung des Freistaates Thüringen sowie Regionalbuslinien in Aufgabenträgerschaft benachbarter Landkreise.

Einige dieser Linien übernehmen auf Grund der Bedienungshäufigkeit oder der günstigen Fahrplanlage anteilig Erschließungsfunktionen im Stadtverkehr Erfurt. Relevante Verbindungen sind dabei im Stadtverkehr:

- Eisenbahnangebote über folgende Bahnhöfe zum VMT-Tarif:
Vieselbach, Erfurt-Bischleben, Kühnhausen, Erfurt-Gispersleben, Erfurt-Nord, Erfurt-Ost, Stotternheim

- Regionalbuslinie 235 der PVG Weimarer Land für die Märchensiedlung des Ortsteiles Windischholzhausen zum VMT-Tarif
- Regionalbuslinie 350 der IOV Ilmenau für den Ortsteil Waltersleben (nur über Haltestelle Möbel-Höffner) zum VMT-Tarif
- Regionalbuslinie 357 der IOV Ilmenau für den Ortsteil Egstedt zum VMT-Tarif
- Regionalbuslinie 812 der Verkehrsgemeinschaft Landkreis Gotha für die Ortsteile Kühnhausen und Gispersleben-Kiliani zum VMT-Tarif
- Regionalbuslinie 894 der Verkehrsgemeinschaft Landkreis Gotha für den Ortsteil Ermstedt zum VMT-Tarif

2 Strukturelle Bestandsaufnahme und Prognose

2.1 Allgemeines – Einteilung des Stadtgebietes in ÖPNV-Verkehrsbezirke

Zur detaillierten Analyse und Prognose des ÖPNV-Angebotes wurde, wie in den vorherigen Nahverkehrsplänen, eine Unterteilung des Stadtgebietes in 81 ÖPNV-Verkehrsbezirke vorgenommen (siehe Anlage1). Die ÖPNV-Verkehrsbezirke sind hauptsächlich nach netztechnischen, aber auch nach strukturellen Merkmalen festgelegt. Sie lassen sich folgendermaßen definieren:

Ein ÖPNV-Verkehrsbezirk (Nahverkehrsbezirk (NVB)) umfasst immer ein zusammengehöriges Gebiet

- an einem bestimmten Streckenabschnitt,
 - mit einem einheitlichem ÖPNV-Angebot,
 - mit gleichen strukturellen Merkmalen,
- jeweils bezogen auf die Fahrtmöglichkeit zum Stadtzentrum.

Die Zuordnung zu den Streckenabschnitten bzw. Haltestellen wurde dabei entsprechend vorhandener Wegebeziehungen und Fahrtenangebote festgelegt.

Grundsätzlich lassen sich die festgelegten ÖPNV-Verkehrsbezirke (Nahverkehrsbezirke) nach ihrer ÖPNV-Erschließung und Lage im Stadtgebiet wie folgt in drei Gruppen einteilen:

1. Bezugsgebiet:

NVB 1200	Altstadt mit optimalem Angebot
----------	--------------------------------

2. Städtische ÖPNV-Verkehrsbezirke / Nahverkehrsbezirke (NVB) mit Erschließung durch Stadtbahn und Buslinie 9:

- kompaktes Stadtgebiet:

NVB	Stadtgebiete	NVB	Stadtgebiete
140	Thüringenpark	1300	Tiroler Siedlung / FH
220	Apoldaer Straße	1310	Ringelberg
300	Roter Berg, Zoo	1600	Gothaer Platz / Brühl
500	Moskauerplatz	1700	Weststadt
600	Klinikum / Universität	1900	Kaffeetrichter Südwest
610	Andreasvorstadt	2000	Windthorststr.
700	Rieth	2010	Kleiner Herrenberg
800	Grubenstraße	2100	Daberstedt

900	Magdeburger Allee		2200	Wiesenhügel
1000	Johannesplatz Ost		2300	Melchendorf / Buchenberg
1010	Steinplatz		2600	Cyriaksiedlung / ega
1100	Krämpfervorstadt			

- ÖPNV-Verkehrsbezirke / Nahverkehrsbezirke (NVB) Ortsteile:
mit Stadtbahn erschlossene Ortsteile → Zuordnung zur Kernstadt:

NVB	Ortsteil / Siedlung		NVB	Ortsteil / Siedlung
130	Gispersleben-Kiliani Süd		3010	Flughafen, Büropark
2330	Windischholzhausen		3020	westlich Bindersleben
3000	Bindersleben			

3. ÖPNV-Verkehrsbezirke / Nahverkehrsbezirke (NVB) mit Erschließung durch die Stadtbuslinien 10-95 und 503:

NVB	Ortsteil / Siedlung		NVB	Ortsteil / Siedlung
110	Gispersleben-Viti ¹⁾		3700	Linderbach
120	Gispersleben-Kiliani Nord ²⁾		3800	Büßleben
200	Mittelhausen		3900	Niedernissa
210	August-Röbling-Str.		4000	Rohda (Haarberg)
410	Sulzer Siedlung		4100	Haarberg
420	Schwerborner Str., Bf. Ost ¹⁾		4200	Märchensiedlung ²⁾
1400	Kalkreiße		4300	Egstedt ²⁾
1500	Weimarische Str.		4400	Waltersleben ²⁾
2400	Dittelstedt		4500	Molsdorf
2410	Urbich		4600	Frienstedt
2500	Hochheim		4710	Gottstedt
2700	Schmira		4720	Ermstedt ²⁾
2800	Bischleben / Stedten ¹⁾		4800	Töttelstädt
2900	Möbisburg / Rhoda		4900	Alach
3100	Marbach südl.		5000	Schaderode
3110	Marbach nördlich		5100	Salomonsborn
3200	Saline / Stollbergsiedlung		5200	Tiefthal
3220	Nordstrand / Am Kühlhaus		5300	Kühnhausen ¹⁾²⁾
3300	Tannenwäldchen		5310	Kühnhausen Gewerbe ¹⁾
3310	Steigerwald ²⁾		5410	Stotternheim Neubaugebiet
3410	Vieselbach südl. ¹⁾		5420	Stotternheim südl. ¹⁾
3420	Vieselbach nördl. ¹⁾		5430	Stotternheim NO ¹⁾
3430	Hochstedt		5440	Stotternheim Gewerbe Süd
3440	GVZ		5500	Schwerborn
3500	Wallichen		5600	Kerspleben
3600	Azmannsdorf		5610	Töttleben

¹⁾ diese ÖPNV-Verkehrsbezirke werden zusätzlich von den Eisenbahnen erschlossen

²⁾ diese ÖPNV-Verkehrsbezirke werden zusätzlich durch Buslinien auswärtiger Unternehmen erschlossen

2.2 Einwohnerentwicklung

Der Nahverkehrsplan betrachtet das komplette Stadtgebiet von Erfurt mit seinen unterschiedlichen Siedlungs- und Gewerbestrukturen. Als Datengrundlagen dienen die Bevölkerungsdaten vom 31.12.2017, welche sich zu den einzelnen ÖPNV-Verkehrsbezirken zuordnen lassen sowie eine von der Stadtverwaltung Erfurt erarbeitete "Bevölkerungsprognose bis 2040" (Kommunalstatistische Hefte, Heft 93, Nov. 2015).

Seit der Bearbeitung des letzten Nahverkehrsplanes 2014 - 2018 (Datengrundlage 31.12.2012) ist die Einwohnerzahl im Stadtgebiet von Erfurt kontinuierlich

- um 4,7% auf 213.354 Einwohner zum Jahresende 2017 bzw.
- um 5,3% auf 214.417 Einwohner zum Jahresende 2019

angestiegen. Diese Werte liegen damit deutlich über den Prognosewerten von 210.400 bzw. 212.950 Einwohnern.

Es ist zu erwarten, dass der Trend der positiven Bevölkerungsentwicklung anhalten wird. Dabei werden sich die tatsächlichen Einwohnerzahlen erst längerfristig an die Prognosewerte angleichen.

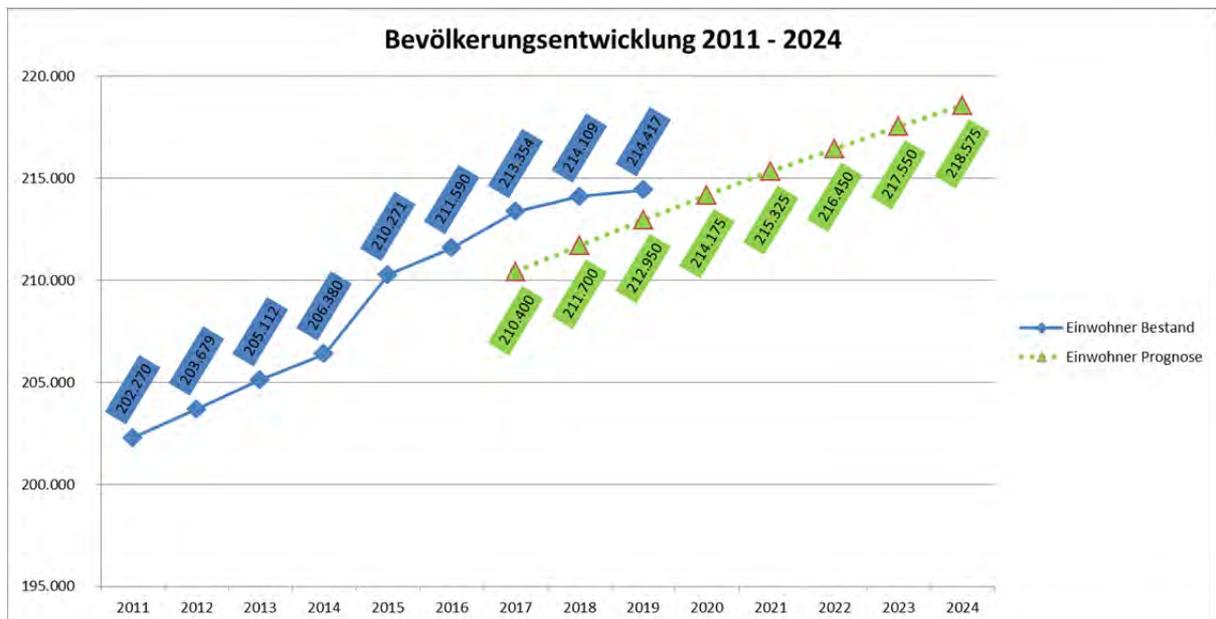


Abbildung 4: Einwohner der Landeshauptstadt Erfurt jeweils zum 31.12. (Quelle: Erfurter Statistik; Kommunalstatistische Hefte, Heft 93)

Entsprechend der "Bevölkerungsprognose bis 2040" wird sich diese positive Bevölkerungsentwicklung auch langfristig kontinuierlich fortsetzen. So werden für das Jahr 2040 als Maximalwert ca. 233.625 Einwohner vorausgesagt.

Jahr	Einwohnerprognose
2025	219.600
2030	224.450
2035	229.100
2040	233.625

Tabelle 3: Einwohnerprognose für die Landeshauptstadt Erfurt (Quelle: Kommunalstatistische Hefte, Heft 93)

2.3 Einwohnerveränderungen im Stadtgebiet

Die Einwohnerentwicklung verläuft im Stadtgebiet nicht gleichmäßig. Im Zeitraum des vergangenen Nahverkehrsplanes von 2014 - 2018 waren folgende Trends zu verzeichnen (siehe Anlage 1):

- **Zuzug in die kompakte Stadt**
vor allem Altstadt, Stadtteile westlich, nördlich um die Innenstadt, Ringelberg
- Nur noch **wenige Ortsteile sind gewachsen**:
Märchensiedlung, Töttelstädt, Bübleben, Bindersleben, Egstedt
- **Wieder Zuzug in den Großwohnsiedlungen**
Rieth, Wiesenhügel
- **Bevölkerungsrückgänge in zahlreichen Ortsteilen**:
Haarberg, Rohda, Schaderode, Sulzer Siedlung, Töttleben, Waltersleben

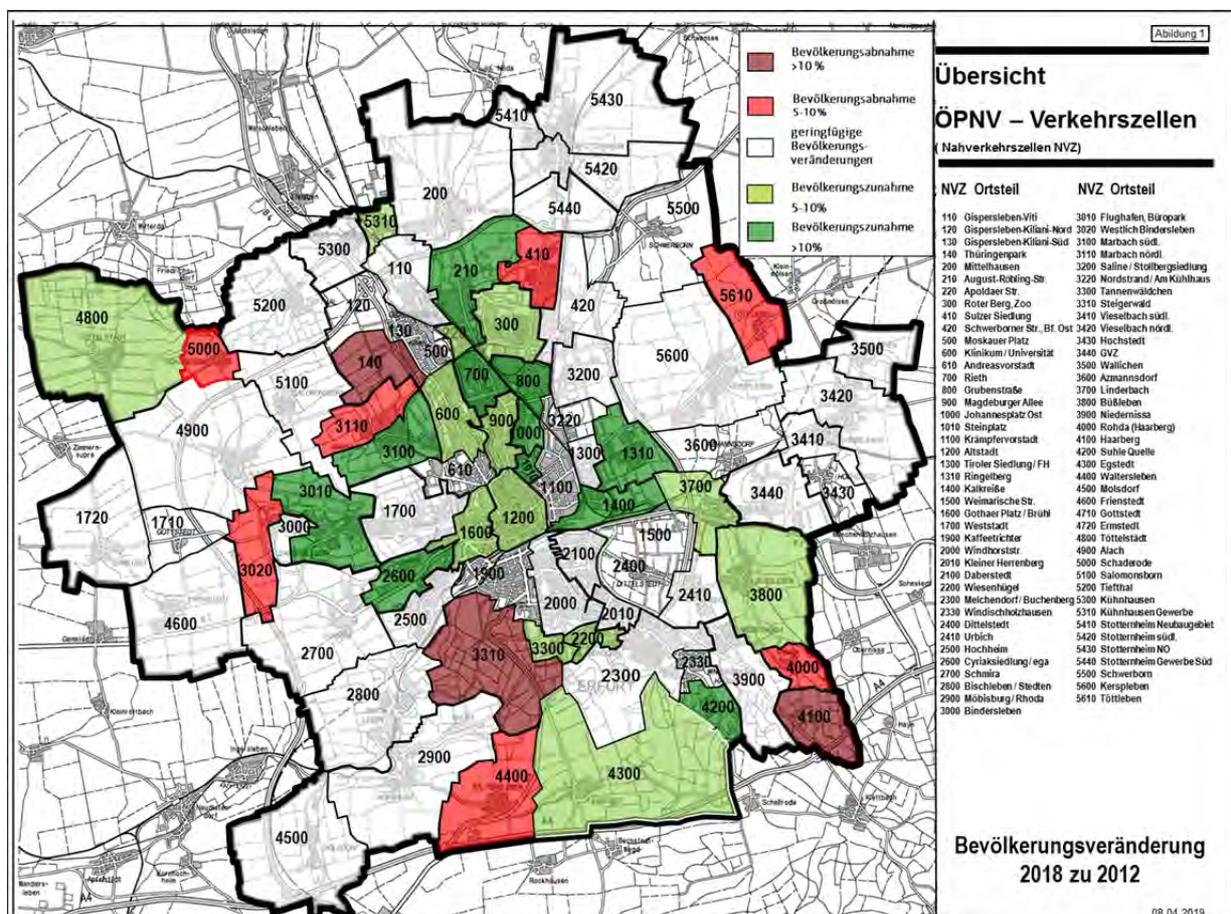


Abbildung 5: Darstellung der Einwohnerveränderungen im Stadtgebiet im Zeitraum 2018 - 2012

Der Trend des Zuzugs in die kompakte Stadt wird sich auch im Zeitraum bis 2024 weiter fortsetzen, sodass folgender Trend vorausgesagt werden kann:

- **Weiterhin Zuzug in die kompakte Stadt**
wird sich in Bestandsgebiete abschwächen, da Gebiete fast vollständig bebaut bzw. saniert sind, Fertigstellung Wohngebiet Ringelberg, Zuwachs durch Besiedlung des Entwicklungsgebietes Oststadt.
- Nur noch **wenige Ortsteile mit stärkerem Zuwachs**:
Marbach, Kerspleben, Schmira, Töttleben.

- **Großwohnsiedlungen** insgesamt **relativ stabil**, mit Neubebauung im Bereich Moskauer Platz / Thüringenpark.
- **Stabilisierung der Bewohnerzahlen in allen größeren Ortsteilen** durch Bebauung von Baulücken.
- **Geringe Bevölkerungsrückgänge in kleinen und sehr kleinen Ortsteilen.**

2.4 Pendlerdaten

Die Landeshauptstadt Erfurt besitzt insgesamt ein deutlich positives Pendlersaldo. (Betrachtung nur für sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer, Quellen VMT-Rahmenplan 2019-2023 und spiegel-online: So pendelt Deutschland zur Arbeit, Abruf 08.01.19)

Per 30.06.2017 gab es unter den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Erfurt:

Pendler gesamt:	72.282	Einpendler:	49.586
		Auspendler:	22.696
		Saldo:	26.890

Hinzu kommen noch zahlreiche in der Statistik nicht erfasste Pendler im Ausbildungsverkehr sowie Selbständige und Beamte.

Die stärksten Pendlerverflechtungen bestehen danach wie folgt:

	sv-pflichtige Berufspendler	geschätzter ÖPNV-Anteil
Erfurt – LK Gotha	9.360	5 ... 10 %
• darunter EF – Stadt Gotha	2994	
Erfurt – Kreis Weimarer Land	5.886	< 5 %
Erfurt – Weimar	4.836	15 ... 20 %
Erfurt – Jena	2.486	10 ... 15 %
Erfurt – LK Sömmerda	10.135	k.A.
Erfurt – Ilmkreis	8.395	k.A.
• darunter EF – Stadt Arnstadt	3.120	

Tabelle 4: Pendlerverflechtungen zwischen Erfurt und dem Umland (Quelle: VMT-Rahmenplan 2019 -2023 und spiegel-online: So pendelt Deutschland zur Arbeit, Abruf 08.01.19)

Die zukünftige Entwicklung der Verkehrsnachfrage zwischen den Gebietskörperschaften ist maßgeblich von der Einwohnerentwicklung abhängig. Hier wird neben Erfurt auch für Jena eine positive Einwohnerentwicklung vorausgesagt (+1%). In Weimar wird die Bevölkerungszahl etwa gleich bleiben, währendem sie im restlichen VMT-Gebiet (Landkreise und Stadt Gera) um 3 bis 6% zurückgehen wird. (Quelle: VMT-Rahmenplan).

Im VMT-Rahmenplan 2019 – 2023 wurde die Entwicklung der Verkehrsnachfrage zwischen den Gebietskörperschaften untersucht. Für die Verbindungen zwischen Erfurt und den Städten Jena und Weimar sowie den Landkreisen Gotha, Weimarer Land, Ilmkreis und

Sömmerda wird ein weiterer leichter Zuwachs des Verkehrsaufkommens prognostiziert. Zu allen anderen umliegenden Kreisen sowie Gera wird die Nachfrage geringfügig sinken.

Angaben in Prozent:

	von/nach	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	LH Erfurt		-0,2	3,3	2,3	0,6	-2,2	0,9	-0,9	-1,3	-1,7	0,5	-0,4	0,1	-0,8	-0,7
2	Stadt Gera	-0,2		-1,1	-2,1	-3,8	-6,6	-3,5	-5,3	-5,7	-6,1	-3,9	-4,8	-4,3	-5,2	-5,1
3	Stadt Jena	3,3	-1,1		1,4	-0,3	-3,1	0,0	-1,8	-2,2	-2,6	-0,4	-1,3	-0,8	-1,7	-1,6
4	Stadt Weimar	2,3	-2,1	1,4		-1,4	-4,2	-1,0	-2,9	-3,3	-3,7	-1,5	-2,4	-1,9	-2,8	-2,7
5	LK Gotha	0,6	-3,8	-0,3	-1,4		-5,8	-2,7	-4,6	-4,9	-5,4	-3,2	-4,0	-3,6	-4,5	-4,4
6	Saale-Holzland-Kreis	-2,2	-8,6	-3,1	-4,2	-5,8		-5,5	-7,3	-7,7	-8,1	-5,9	-6,8	-6,3	-7,2	-7,1
7	LK Weimarer Land	0,9	-3,5	0,0	-1,0	-2,7	-5,5		-4,2	-4,6	-5,0	-2,8	-3,7	-3,2	-4,1	-4,0
8	Saale-Orla-Kreis	-0,9	-5,3	-1,8	-2,9	-4,6	-7,3	-4,2								
9	LK Saalfeld-Rudolstadt	-1,3	-5,7	-2,2	-3,3	-4,9	-7,7	-4,6								
10	LK Greiz	-1,7	-6,1	-2,6	-3,7	-5,4	-8,1	-5,0								
11	Ilm-Kreis	0,5	-3,9	-0,4	-1,5	-3,2	-5,9	-2,8								
12	LK Schmalkalden-Meiningen	-0,4	-4,8	-1,3	-2,4	-4,0	-6,8	-3,7								
13	LK Sömmerda	0,1	-4,3	-0,8	-1,9	-3,6	-6,3	-3,2								
14	Wartburgkreis	-0,8	-5,2	-1,7	-2,8	-4,5	-7,2	-4,1								
15	Unstrut-Hainich-Kreis	-0,7	-5,1	-1,6	-2,7	-4,4	-7,1	-4,0								

Tabelle 5: VMT-Gebiet und geplantes Erweiterungsgebiet - Prognostizierte Entwicklung der Verkehrsnachfrage zwischen den Gebietskörperschaften von 2017 bis 2023 (Quelle: VMT-Rahmenplan)

2.5 Schülerdaten

Ein wesentliches Fahrgastpotenzial im ÖPNV stellt der Schülerverkehr dar, der gemäß Thüringer ÖPNV-Gesetz in den öffentlichen Linienverkehr integriert werden soll.

Die Bevölkerungsprognose 2040 geht insgesamt in den nächsten Jahren bis etwa 2030 von einem deutlichen Anstieg der Kinder- und Jugendlichenzahl und damit der Schülerzahl aus.

Jahr	6- unter 15	15- unter 18	Summe	%
2017 Ist	16.021	5006	21.027	100,0
2020	16.575	4.950	21.525	102,4
2025	17.475	5.650	23.125	110,0
2030	17.725	6.000	23.725	112,8

Tabelle 6: Prognose der Schülerdaten (Quelle: Kommunalstatistische Hefte, Heft 81)

Während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplanes nimmt die Anzahl der Kinder und Jugendlichen um fast 10% zu, was neben dem Schülerverkehr auch Auswirkungen auf den Freizeitverkehr am Tag als auch in den Abend- und Nachtstunden haben wird.

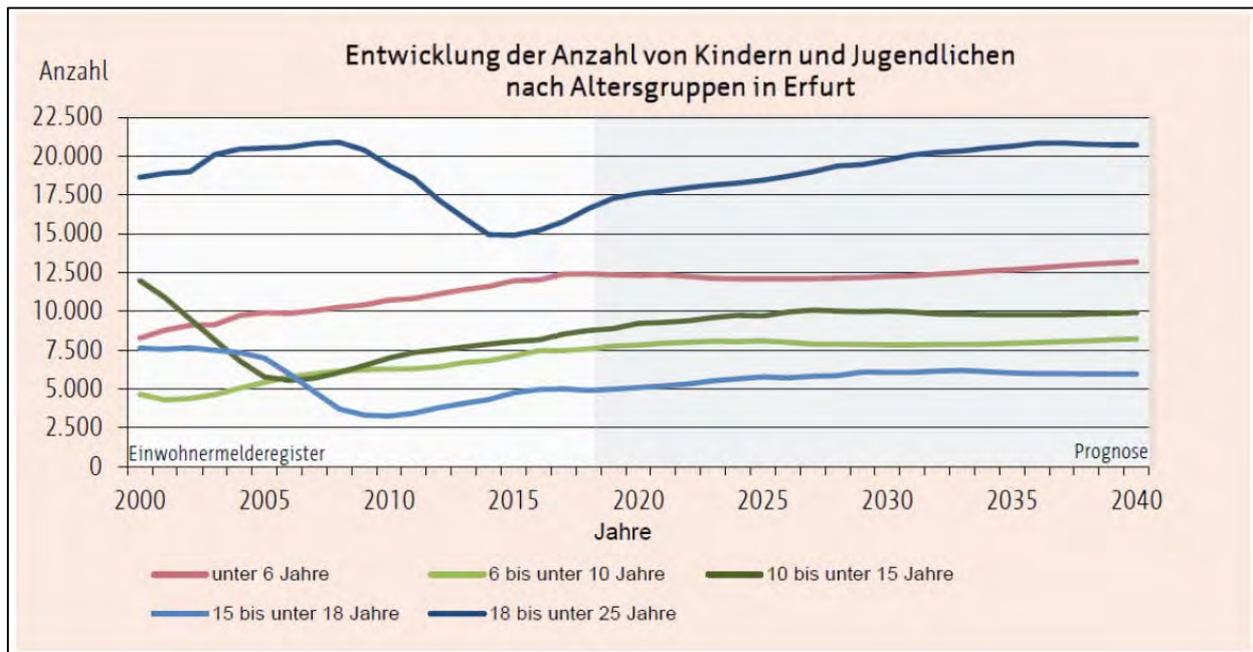


Abbildung 6: Entwicklung der Anzahl von Kindern und Jugendlichen nach Altersgruppen in Erfurt, (Quelle Schulnetzplan der Landeshauptstadt Erfurt 2019/2020 bis 2023/2024)

3 EVAG-Angebot – Bestandsaufnahme und Prognose

3.1 Erschließungspotenziale

In Punkt 2.1 erfolgte die Zuordnung der ÖPNV-Verkehrszellen in folgende Gruppen nach Siedlungsstruktur und ÖPNV-Erschließung:

3.1.1 Stadtbahnerschließung und Buslinie 9:

erschlossenes Gebiet	Erschließung durch	Einwohner (31.12.2017)
Kernstadtbereich und zusätzlich die von der Stadtbahn erschlossenen dörflichen Ortsteile Windischholzhausen (ohne Märchensiedlung), Bindersleben, Schmira-Siedlung und Gisperleben-Kiliani abzüglich Buserschließung Roter Berg	Stadtbahn und Buslinie 9 im City-Takt	171.258 Ew (80,3%)

Auf Grund der hohen Einwohnerdichte entlang der Linien, den zahlreichen unterschiedlichen Quellen und Zielen, dem im Stadtverkehr auftretenden hohen Anteil an auswärtigen Fahrgästen und Auszubildenden und der relativ begrenzten Kapazität der einsetzbaren Stadtverkehrsmittel werden alle an einer Verkehrsachse zwischen Endpunkt und Altstadt liegenden ÖPNV-Verkehrsbezirke gemeinsam betrachtet, d.h. ihre Strukturdaten werden addiert. Da an diesen Achsen vielfach Buslinien aus den Ortschaften eingekürzt sind, treten deren Fahrgäste als zusätzliche Potenziale auf.

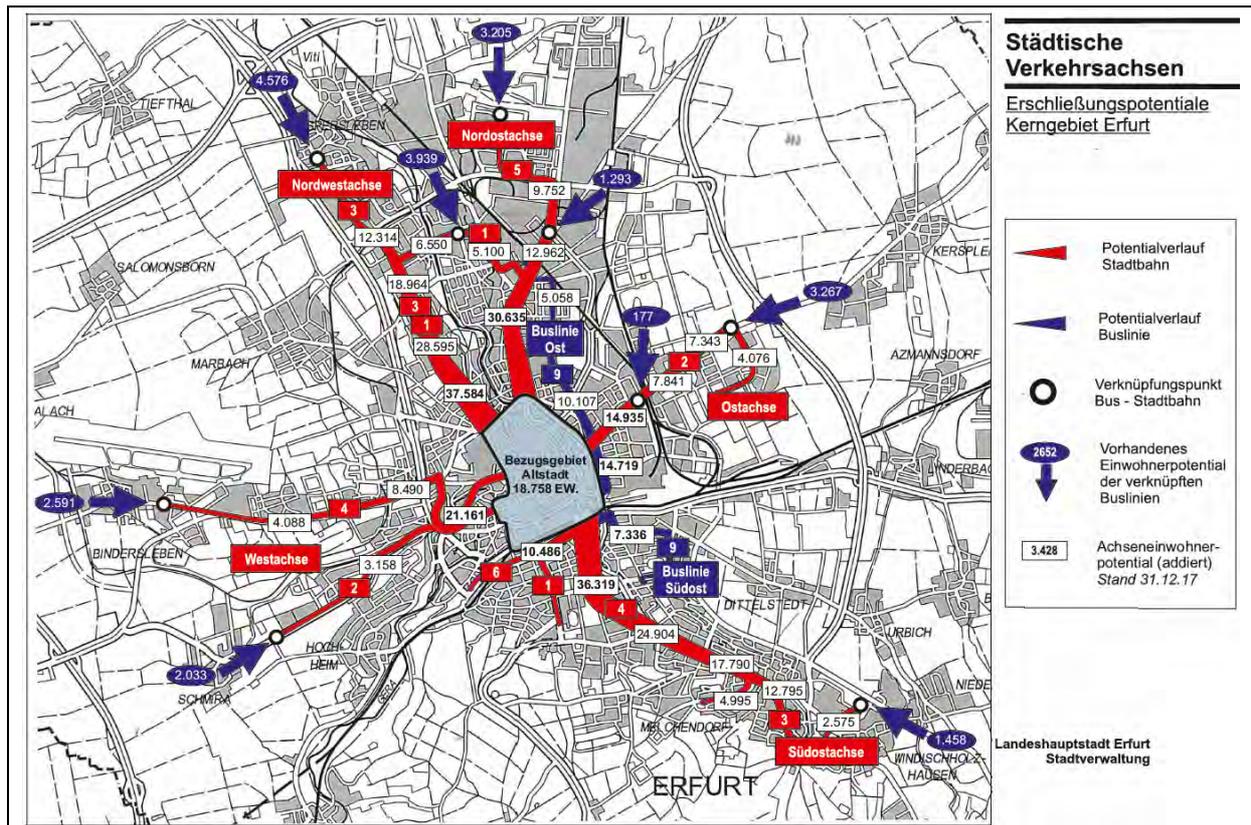


Abbildung 7: Städtische Verkehrsachsen – Erschließungspotenziale Kerngebiet Erfurt

Aus der Stadtentwicklung ist im Kernbereich bis zum Jahr 2024 mit einer Bevölkerungszunahme von 4.000 bis 5.000 Bewohnern zu rechnen. Allein diese wird zu einer deutlichen Fahrgastzunahme im Bereich Stadtbahn und Buslinie 9 führen. Gleichzeitig sind neue städtische Busangebote in diesem Bereich für neue Wohngebiete außerhalb der direkten Stadtbahneinzugsbereiche vorzusehen.

3.1.2 Stadtbuserschließung Linien 10-95 + 503:

erschlossenes Gebiet	Erschließung durch	Einwohner (31.12.2017)
alle dörflichen Ortsteile und Siedlungen sowie Gewerbe- und Erholungsgebiete ohne Stadtbahnerschließung zuzüglich Buserschließung Roter Berg	- Stadtbuslinien 10 - 95 + 503 - Eisenbahn (in Ortsteilen mit Bahnhof)	42.057 Ew (19,7%)

Das Potenzial von 42.057 Einwohnern lässt sich hinsichtlich der ÖPNV-Erschließung in der Relation zum Stadtzentrum folgendermaßen zuordnen:

- 18.948 Ew = ca. 8,9% mit direkter Busanbindung (Stadtbuslinien 51, 52, 60, 61, 90)
- 20.355 Ew = ca. 9,5% mit Umsteige Verbindung Bus / Stadtbahn
- 2.754 Ew = ca. 1,3% im Einzugsbereich der Eisenbahnen um die Bahnhöfe Bischleben, Vieselbach, Gispersleben, Kühnhausen, Erfurt-Ost u. Stotternheim

Bis 2024 ist nur in wenigen Ortsteilen (Marbach, Kerspleben, Schmira, Töttleben) mit einer Bevölkerungszunahme zu rechnen, ansonsten stabilisieren sich die Bewohnerzahlen auf dem Niveau von 2017/18 bzw. gibt es nur noch geringfügige Rückgänge.

Bis 2024 sind deshalb aus der Bevölkerungsentwicklung heraus kaum Auswirkungen auf das ÖPNV-Angebot zu erwarten.

Auf Grund der

- im Vergleich zum städtischen Gebiet geringeren Einwohnerdichte,
- der untereinander abgegrenzten bebauten Gebiete,
- der kaum vorhanden überregionalen Ziele (damit nur sehr geringe Nutzung der Angebote durch Auswärtige) und
- der bei den kleineren Siedlungsgrößen in der Regel ausreichenden Kapazität der eingesetzten Busse

erfolgt hier immer die Betrachtung von einzelnen Ortsteilen / Siedlungen. Weil in der konkreten Linienführung meist mehrere Ortschaften / Siedlungen mit einem Angebot erschlossen werden, ist die tatsächliche Linienführung sowohl bei der Potenzialbetrachtung als auch beim notwendigen Angebot zu berücksichtigen.

3.2 Entwicklung der Fahrgastzahlen

Durch die positive Stadtentwicklung, die Neuansiedlung von Arbeitsplätzen und das vorhandene attraktive Angebot verzeichnet die EVAG seit 2015 deutlich steigende Fahrgastzahlen in Höhe von gemittelt 2,5% / Jahr. Diese Steigerung betrifft sowohl die Stadtbahn- als auch die Busnutzung.

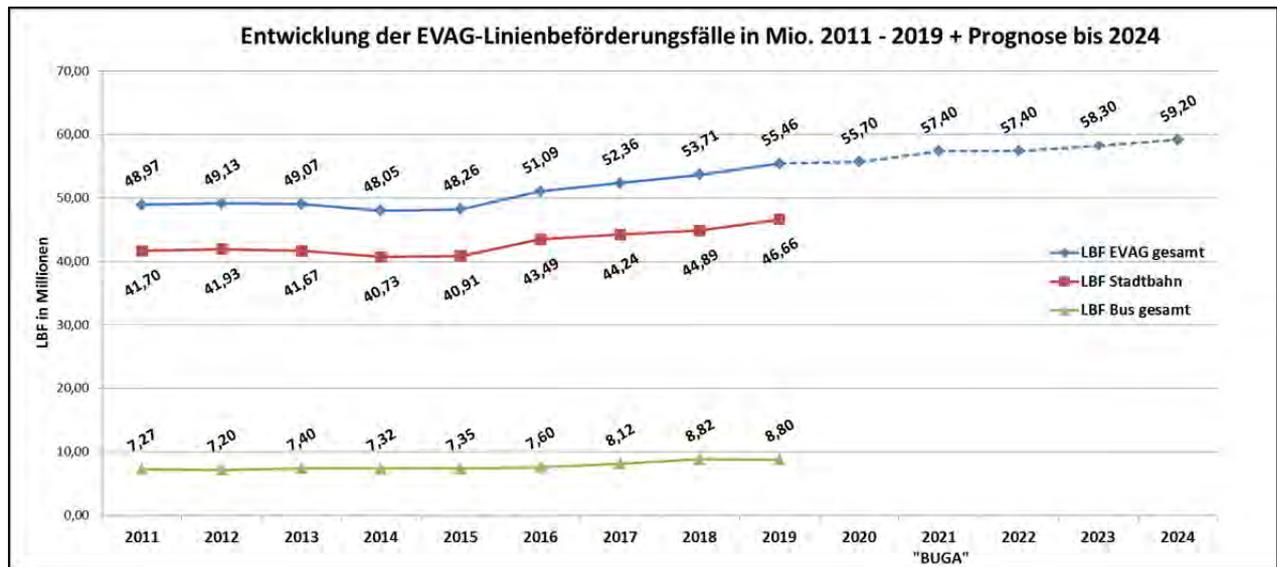


Abbildung 9: Entwicklung der EVAG-Linienbeförderungsfälle

Auf Grund des erwarteten weiteren Bevölkerungszuwachses, der Ausweisung weiterer Gewerbestandorte, steigenden Anforderungen aus dem Schülerverkehr sowie dem Klima- und Umweltschutz, geht die EVAG auch in den nächsten Jahren von weiter steigenden Fahrgastzahlen um im Mittel 1,5% / Jahr aus.

3.3 Verteilung der Fahrgäste auf die Linien / Verkehrsmittel der EVAG

Neben den Stadtbahnlinien erschließt auch die ebenfalls im Kernstadtbereich und im Stadtbahn-City-Takt verkehrende Buslinie 9 das Erfurter Kernstadtbereich. Aus diesem Grund ist bei der Betrachtung der Verkehrsleistungen die in der Tabelle enthaltene Unterteilung anzusetzen. Ausgewertet wurden dabei in allen Betrachtungen die Linienbeförderungsfälle (LBF = Fahrgäste einer Linie).

	Nutzungskategorie	LBF 2018	Anteil in %
Stadtbahn 1-6 + Stadtbus 9	Kernstadtbereich	48.401.325	90,1
Stadtbus 10-95 + 503	Ortsteile und Siedlungen	4.757.535	8,9
Regionalbus	benachbarte Region	550.522	1,0
EVAG gesamt		53.709.382	100,0

Tabelle 7: EVAG Linienbeförderungsfälle 2018 nach Siedlungsstrukturen

Bei der auf den Fahrgastzählenden der EVAG beruhenden Einzelbetrachtung der einzelnen Linien konnte folgende Nutzung festgestellt werden:

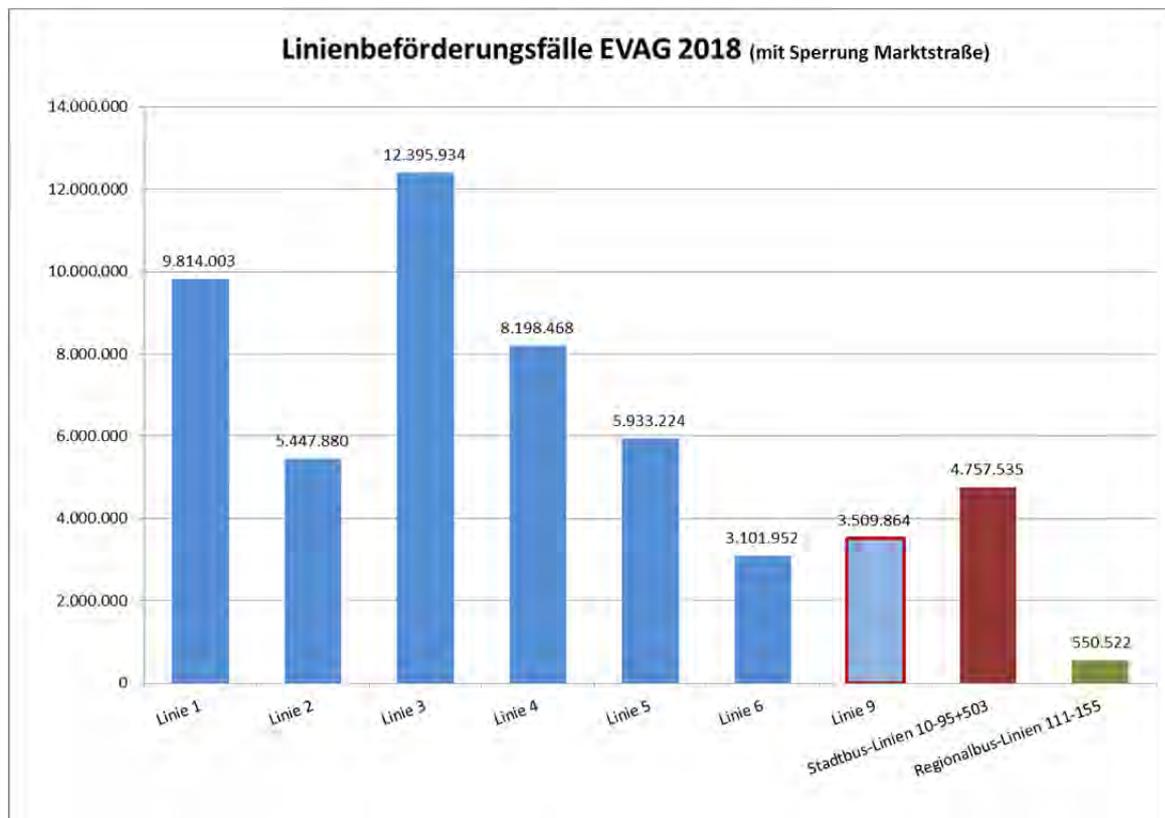


Abbildung 10: Verteilung der Linienbeförderungsfälle auf alle Linien

- Durch zahlreiche Überlagerungen können Linien auf gemeinsamen Abschnitten alternativ genutzt werden. Speziell im Stadtbahnbereich ist deshalb eine Gesamtbetrachtung erforderlich. Nur in den Außenbereichen ist eine Separierung sinnvoll.
- Die Stadtbahnlinie 3 ist mit Abstand die am stärksten genutzte Stadtbahnlinie (ca. 23% aller EVAG-Linienbeförderungsfälle)
- Die im Vergleich geringe Nutzung der Linie 6 resultiert aus der mehrmonatigen Vollsperrung der Marktstraße. In diesem Zeitraum verkehrte Linie 6 nur im Abschnitt Hauptbahnhof – Steigerstraße im Schienenersatzverkehr. Auf dem nördlichen, umgeleiteten Abschnitt wurde u.a. vermehrt die Linie 1 genutzt.
- Die Stadtbuslinie 9 reicht mit ihrem Fahrgastaufkommen (ca. 6,5 % aller EVAG-Linienbeförderungsfälle) fast an den Stadtbahnbereich heran. Auf Grund der im Vergleich zur Stadtbahn geringeren und nicht erweiterbaren Fahrzeugkapazitäten treten bereits heute Überlastungen einzelner Busse auf.
- Die vorhandenen 20 Stadtbuslinien 10-95 + 503 zur Erschließung der Ortsteile und Siedlungen sowie großer Gewerbegebiete erreichen insgesamt nur ein Fahrgastaufkommen, welches etwa dem einer Stadtbahnlinie entspricht (ca. 8,9 % aller EVAG-Linienbeförderungsfälle).
- Trotz leichtem Zuwachs besitzt der Regionalbus mit ca. 1,0 %-Anteil nur einen relativ geringen Anteil am EVAG-Beförderungsaufkommen.

Die insgesamt prognostizierten Zuwächse werden für den Zeitraum bis 2024 bei allen drei EVAG-Verkehrsmitteln zu einem Fahrgastzuwachs führen. Durch die geplanten Buserschließungen neuer Stadtentwicklungsgebiete (siehe Punkt 4) und die zusätzlichen Anforderungen aus dem Schülerverkehr ist dabei im Busnetz sowohl im Kernstadtbereich als auch in die Ortsteile / Siedlungen ein überproportionaler Anstieg der Fahrgastzahlen zu erwarten.

3.4 Fahrgastaufkommen aus den Ortsteilen Siedlungen

Das Gesamtverkehrsaufkommen der dörflichen Ortsteile und Siedlungen beträgt - einschließlich Eisenbahn - an einem Montag - Freitag in der Schulzeit 11.449 Fahrgäste (Ein- und Aussteiger, Zählung 2018). Es ist damit gegenüber dem im vorherigen Nahverkehrsplan betrachteten Aufkommen von 2012 konstant geblieben.

Unter dem Ansatz von 2 Fahrten / Tag entspricht das 5.725 ÖPNV-Nutzern / Tag aus den Ortsteilen, die sich wie folgt aufteilen:

- davon 5.233 Nutzer Bus / Tag,
- davon 492 Nutzer Zug / Tag.

Dieses Fahrgastaufkommen der Buslinien 10 bis 95 und 503 sowie anteilig von Regionalbuslinien setzt sich hauptsächlich aus den Bewohnern von 37 Ortsteilen und Siedlungen (Darstellung vom größten durch Bus erschlossenen Ortsteil Marbach mit 4.166 Einwohnern zur kleinsten Siedlung Haarberg mit 58 Einwohnern) wie folgt zusammen:

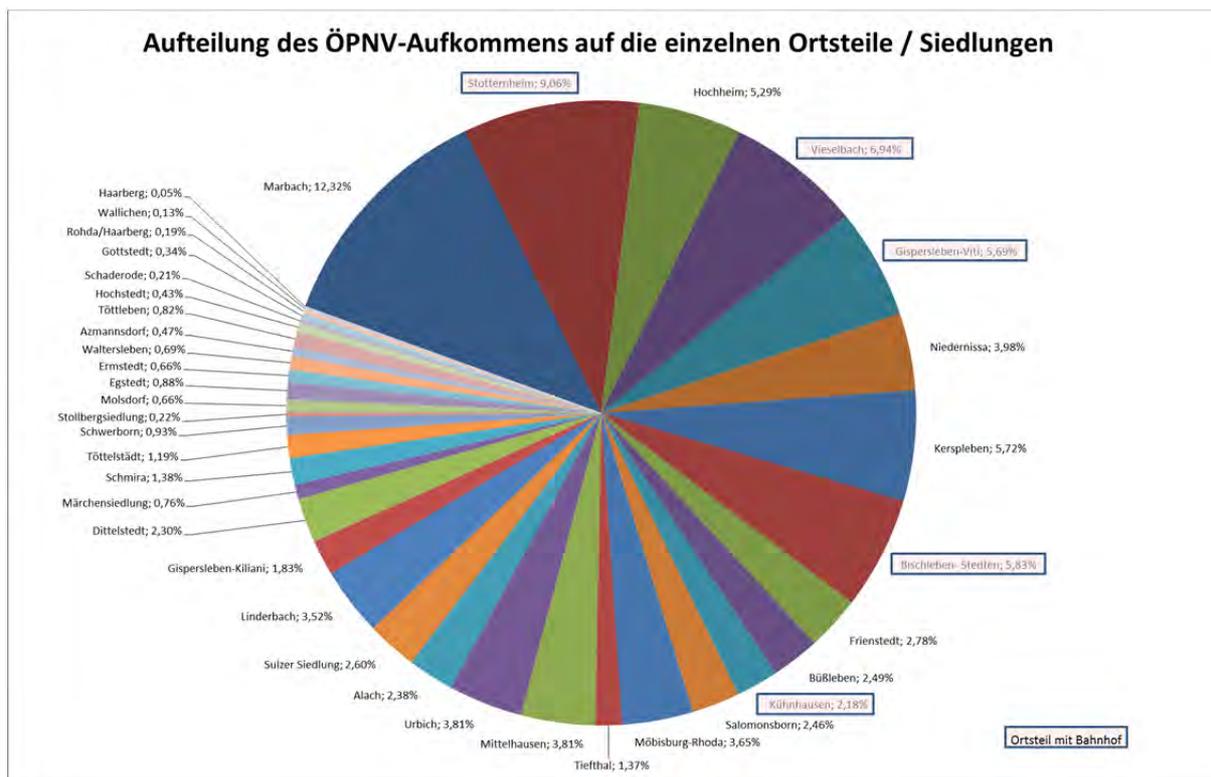


Abbildung 11: Aufteilung des ÖPNV-Aufkommens auf die einzelnen Ortsteile / Siedlungen

Für die ÖPNV-Erschließung dieser Ortsteile und Siedlungen sind gegenüber der Kernstadt erhöhte Aufwendungen notwendig. Das lässt sich aus folgender Übersicht ableiten:

- ca. **8,9%** der EVAG-Linienbeförderungsfälle = ca. 4,76 Mio. Fahrgäste / Jahr (2018),
- ca. **31,4 %** der EVAG Beförderungsleistung = ca. 2,2 Mio. Fahrplankilometer / Jahr,
- mit 20 Buslinien,
- in 37 Ortsteile und Siedlungen.

3.5 Finanzierung der Verkehrsangebote

Durch die Anwendung sozialverträglicher Tarife und gesetzlich gewährter Ermäßigungen sowie durch Verkehrsangebote auch in Schwachlastzeiten und in Gebiete mit geringerer Besiedlung ist ÖPNV nicht kostendeckend zu betreiben.

Zur Deckung des entstehenden Fehlbetrages stehen Mittel

- gemäß öDA als Verlustübernahme der SWE Stadtwerke Erfurt GmbH (siehe Punkt 1.3),
- als Finanzhilfen des Freistaates und
- von den Landkreisen für den Regionalverkehr zur Verfügung.

Für das Jahr 2018 hat sich die Finanzierung des ÖPNV in Aufgabenträgerschaft der Landeshauptstadt Erfurt wie folgt dargestellt:

Kosten der EVAG für den ÖPNV	67,52 Mio €
Umsatzerlöse und Erträge	54,12 Mio €
Fehlbetrag	13,40 Mio €
Ausgleich durch:	
- Finanzhilfen des Freistaates	5,39 Mio €
- davon	4,35 Mio € für Stadtbahn
- davon	1,04 Mio € für Bus
- Finanzierungsanteile Landkreise	0,23 Mio €
- Gewinn aus Rand und Nebengeschäften	0,15 Mio €
Verlustübernahme SWE GmbH	7,63 Mio €

Tabelle 8: ÖPNV-Finanzierung der EVAG im Jahr 2018

In der folgenden Übersicht ist die Kostendeckung der EVAG im Jahr 2018 dargestellt. Im Vergleich zu dem im Nahverkehrsplan 2014 bis 2018 betrachteten Bezugsjahr 2012 hat sich der Kostendeckungsgrad von 77,82% auf 80,33% erhöht.

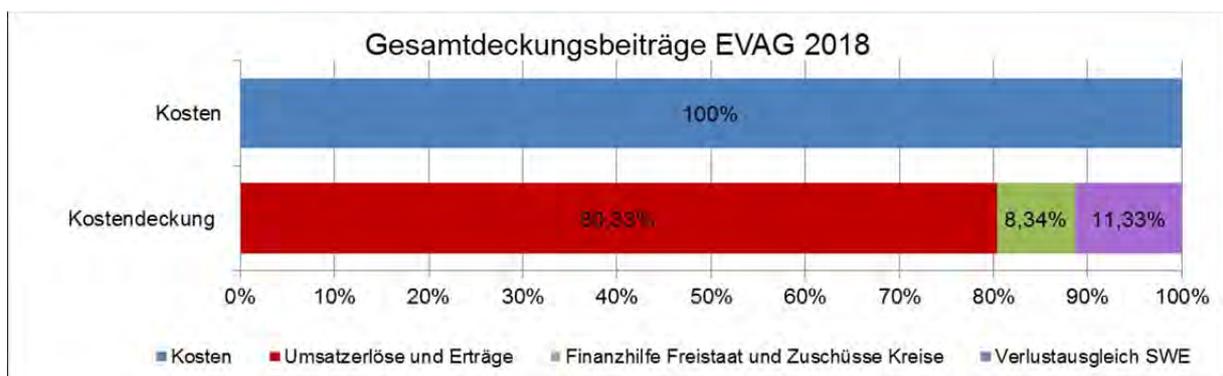


Abbildung 12: Gesamtdeckungsbeiträge der EVAG für den ÖPNV 2018

Für die einzelnen Verkehrsarten der EVAG (Stadtbahn 1 - 6, Stadtbus 9 – 95 + 503 und Regionalbus 111 - 155) ergibt sich daraus für 2018 folgende Kostendeckung:

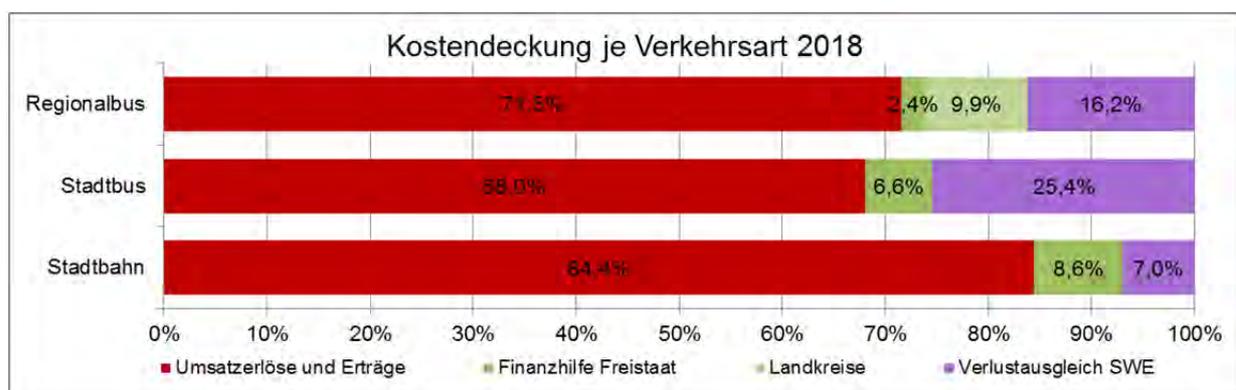


Abbildung 13: EVAG-Kostendeckung je Verkehrsart 2018

In der folgenden Übersicht sind die für städtischen ÖPNV im Jahr 2018 insgesamt notwendigen Finanzhilfen und die SWE-Verlustübernahme dargestellt und den Verkehrsleistungen sowie dem Fahrgastaufkommen gegenüber gestellt.

	Anteil an SWE-Verlustübernahme	Anteil an Finanzhilfe Freistaat und Zuschüsse Kreise	Anteil an EVAG-Verkehrsleistung	Anteil am Gesamt-Fahrgastaufkommen
Stadtbahn 1 - 6	45,82%	77,40%	53,0%	83,6%
Stadtbus 9, 10 - 95, 503	49,25%	17,52%	40,7%	15,4%
Regionalbus 111 - 155	4,93%	5,08%	6,3%	1,0%

Tabelle 9: Anteile der Verkehrsarten an SWE-Verlustübernahme und Finanzhilfen in Gegenüberstellung zu Verkehrsleistung und Fahrgastaufkommen 2018

In den folgenden Diagrammen wurden zur Verdeutlichung die erhaltenen Zuschüsse aus SWE-Verlustübernahme und Finanzhilfen, bezogen auf die Fahrgastnutzung, grafisch dargestellt bzw. der Zuschussbedarf je Fahrgast ausgewiesen:

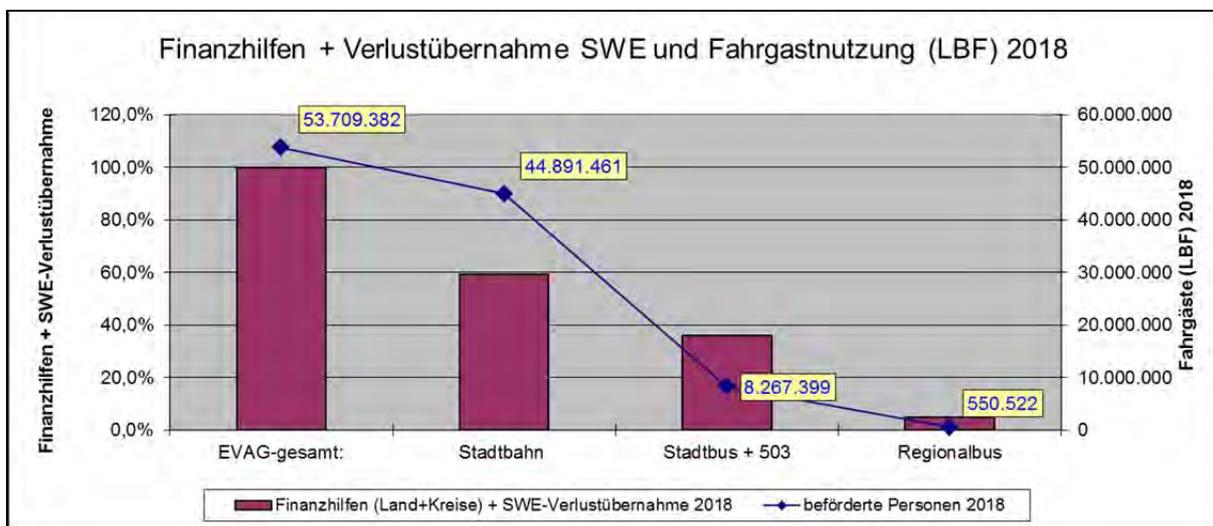


Abbildung 14: Finanzhilfen und SWE-Verlustübernahme sowie Fahrgastnutzung nach Verkehrsarten 2018

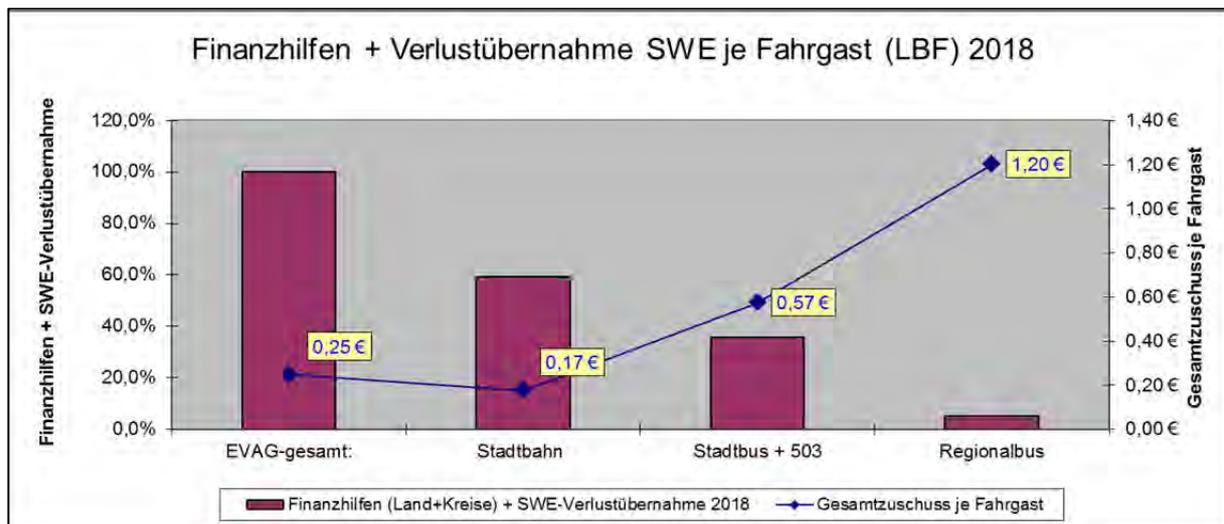


Abbildung 15: Zuschüsse je Fahrgast nach Verkehrsarten 2018

Im Ergebnis ist festzustellen:

- Das EVAG-Netz ist mit seiner Konzentration auf die Stadtbahnerschließung sehr effektiv (mit ca. 53,0% der Verkehrsleistung werden 83,6% aller Fahrgäste befördert).
- Im Stadtbahnnetz kann insgesamt ein sehr gutes Verhältnis zwischen Zuschussbedarf und Fahrgastaufkommen erreicht werden.
- Zahlreiche Buslinien besitzen eine Zubringerfunktion und enden an den Verknüpfungspunkten mit Übergang zu den Stadtbahnlinien. So werden Parallelverkehre vermieden und die notwendigen Fahrplankilometer im Busbereich minimiert.
- Mit Stadtbussen werden 15,4% aller Fahrgäste befördert. Hierfür müssen ca. 40,7% der Gesamtverkehrsleistung und ca. 36,0% der Ausgleichsleistungen aufgebracht werden.
- Der Zuschussbedarf liegt mit 0,17€ je Fahrgast bei der Stadtbahn am günstigsten, im Stadtbusbereich mit 0,57 € je Fahrgast bzw. bei den Regionalbussen mit 1,20 € je Fahrgast deutlich darüber.
- Zu beachten ist dabei, dass die sehr gut ausgelastete Buslinie 9 beim Stadtbusverkehr mitbetrachtet wurde, da keine separierten Angaben zu Zuschüssen möglich sind. Mit der Linie 9 werden bei ca. 16% Anteil an den Stadtbus-Fahrplankilometern etwa 42,5 % der Stadtbus-Fahrgäste befördert. Daraus ist abzuleiten, dass der Zuschussanteil für die Linien 10-95 zur Erschließung der Ortsteile und Siedlungen und auch je Fahrgast deutlich höher ausfällt, als in den Diagrammen dargestellt.

4 Steigende Anforderungen an den ÖPNV

4.1 Integriertes Stadtentwicklungskonzept

Am 17.10.2018 wurde vom Stadtrat das Integrierte Stadtentwicklungskonzept 2030 (ISEK) für Erfurt beschlossen. Es gibt als langfristiges, informell angelegtes Planungsinstrument die Leitziele für die Gesamtstadt und ihre räumliche, wirtschaftliche und soziale Entwicklung vor.

Im ISEK sind die Entwicklungsgebiete sowie die zukünftigen Suchräume für die weitere Stadtentwicklung aufgeführt. Einen wichtigen Aspekt für deren Ausweisung stellt die Lage im ÖPNV-Netz bzw. eine wirtschaftlich vertretbare ÖPNV-Erschließbarkeit dar.

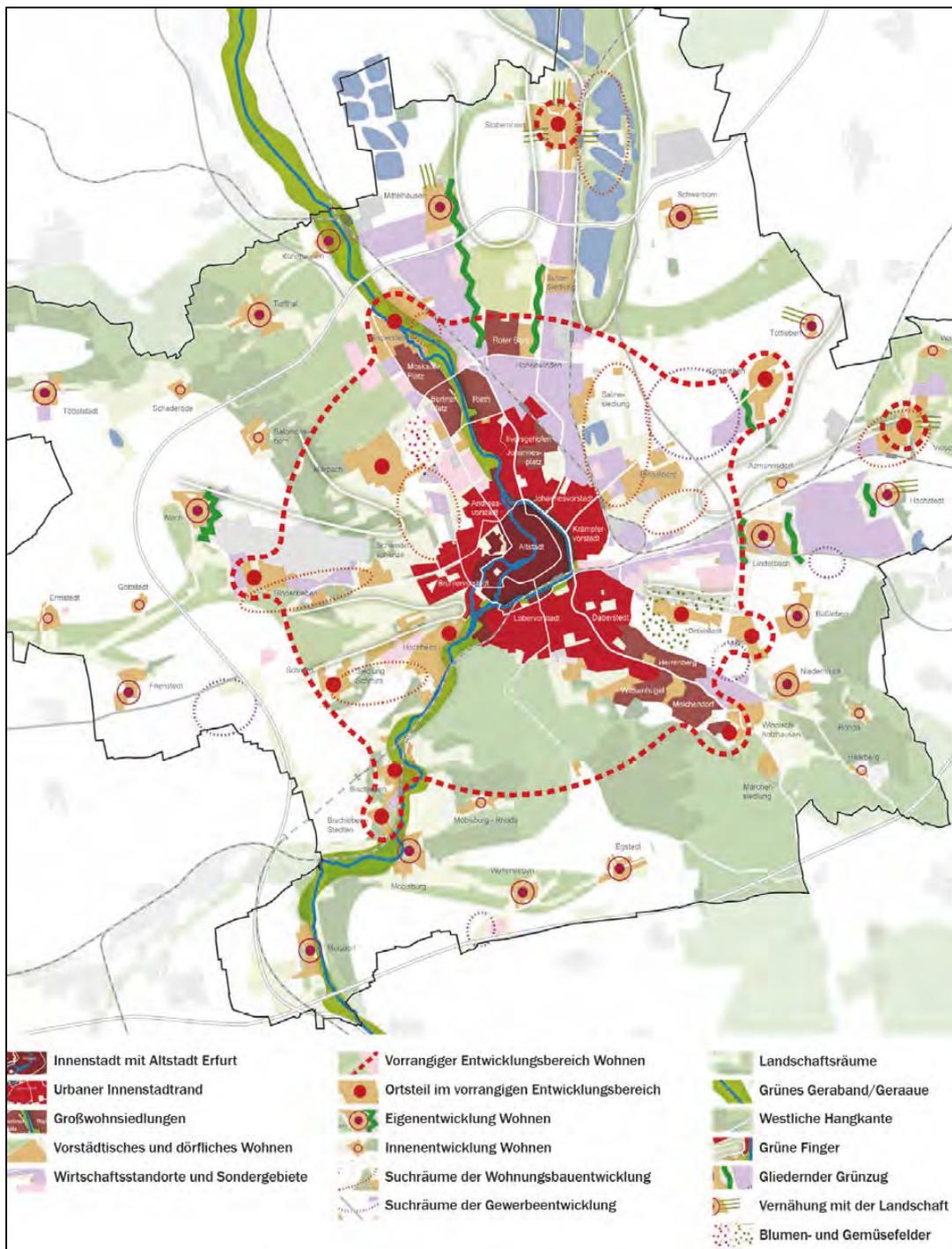


Abbildung 16: ISEK - Gesamtstädtisches Leitbild Erfurt 2030

Der ÖPNV muss sowohl auf die steigenden Schüler- und Bevölkerungsentwicklung als auch auf die Stadtentwicklung mit Netz und Angebotserweiterungen reagieren.

- Im vorhandenen Stadtbahnnetz ist dieses vorrangig durch den Einsatz größerer Fahrzeuge bzw. Zuglängen zu realisieren.
- Für neue Stadtentwicklungsgebiete, die bisher nicht oder nur ungenügend durch den ÖPNV erschlossen werden, ist gleichzeitig mit der Besiedlung eine angemessene ÖPNV-Erschließung vorzusehen. Dieses kann sowohl durch Erweiterung vorhandener Buslinien als auch durch neue Angebote realisiert werden.

4.1.1 Äußere Oststadt – ICE-City-Ost

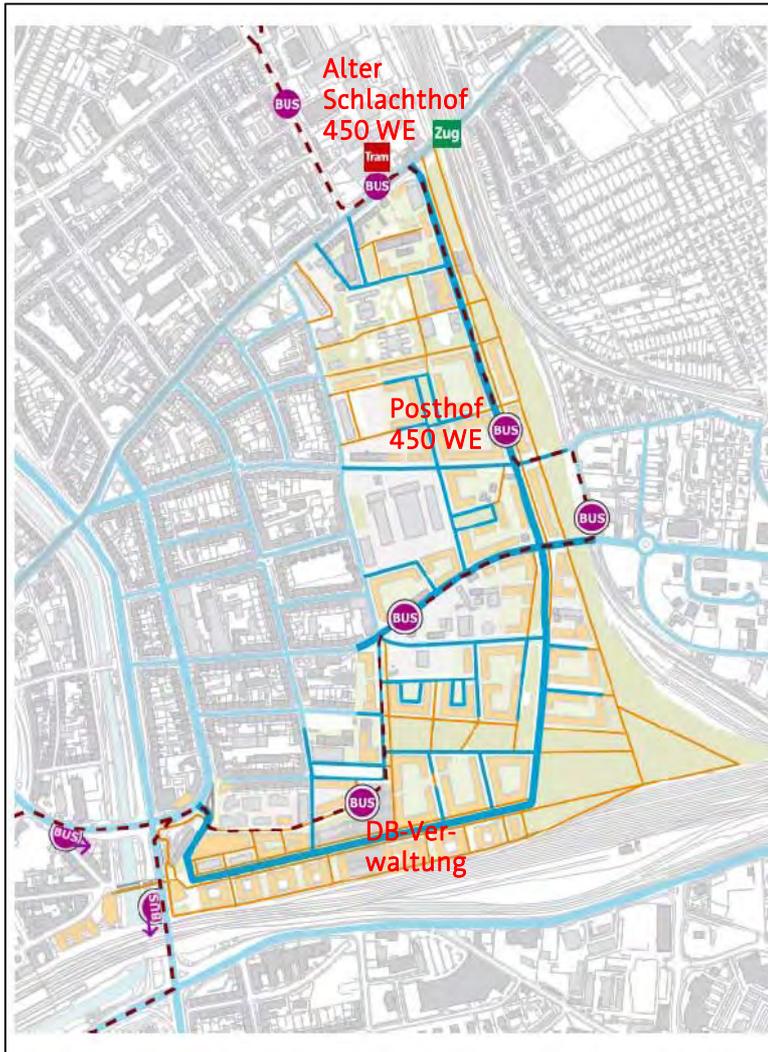


Abbildung 17: Verkehrliche Studie Äußere Oststadt, Verfasser: StadtLabor Leipzig

Die Äußere Oststadt ist im Zusammenhang mit der angrenzenden ICE-City-Ost Erfurts größtes Stadtentwicklungsgebiet. Im Jahr 2019 befindet sich bereits das Wohnquartier "Posthof" mit ca. 450 WE im Bau, eine Besiedlung des gesamten Gebietes ist bis 2030 zu erwarten.

- Anfang 2021 Fertigstellung Posthof mit 450 WE
- DB-Verwaltungsstandort mit ca. 500 Arbeitsplätzen, Fertigstellung ab 2023
- In Vorbereitung Wohngebiet Alter Schlachthof mit 450 WE und Schulstandort
- In Vorbereitung Gebiet Iderhoffstraße / Werner-Uhlworm-Straße

In der Rahmenplanung Äußere Oststadt war eine Stadtbahnerschließung für das Gebiet vorgesehen, die sich aber nach umfangreichen Untersuchungen auf Grund eines zu erwartenden geringen Kosten-Nutzen-Faktors gegenwärtig wirtschaftlich nicht darstellen lässt.
→ Die Trasse ist aber langfristig weiterhin freizuhalten.

Diese dargestellte Gebietsentwicklung erfordert eine attraktive ÖPNV-Anbindung, die als Buserschließung auf der eingezeichneten Trasse entsprechend Baufortschritt zu realisieren ist.

- Mit der mit Fertigstellung des "Posthofes" 2021 ist die Buserschließung abschnittsweise zu beginnen.
- Eine Integration in das bestehende Busnetz ist zu prüfen.

- Mit verbessertem Angebot kann die bisherige Führung der Linie 35 zur nur gering genutzten Endstelle Kalkreife entfallen. Die stabile Erschließung des Gewerbegebietes erfolgt dann über eine neue Haltestelle in der Adam-Gottschalk-Straße.

Zusätzlich ist der in der Abbildung 17 dargestellte Eisenbahnhaltepunkt Leipziger Straße als wichtiges Element einer attraktiven ÖPNV-Erschließung weiter vorzubereiten. Die Finanzierungsmöglichkeiten sind mit dem Freistaat abzuklären. (siehe Punkt 8.3)

4.1.2 Weitere Stadtentwicklungsgebiete gemäß ISEK

- Der Ortsteil Schmira ist als weiterer großer Wohnbaustandort vorgesehen. Mittelfristig ist hier der Bau von Wohnungen für ca. 1.100 Einwohner möglich.
→ Hierfür wäre das Angebot auf der Buslinie 80 entsprechend zu erweitern
- Südlich von Schmira befindet sich ein Suchraum für ein weiteres großes Wohnbaugelände. Eine Realisierung ist längerfristig angelegt. Als ÖPNV-Erschließung ist dann bei entsprechendem Fahrgastpotenzial eine Verlängerung der Stadtbahnlinie 2 bis an den Ortsrand von Schmira zu prüfen.
→ Eine langfristige Trassenfreihaltung ist vorzusehen.
- Im Bereich Witterdaer Weg befindet sich ein weiterer Suchraum für Wohnungsbau. Direkt am Witterdaer Weg wird mittelfristig im Vorgriff Wohnungsbau mit ca. 250 WE vorbereitet. Das Gebiet besitzt derzeit keine direkte ÖPNV-Erschließung. Bei einer entsprechenden Besiedlung ist eine angemessene Buserschließung vorzusehen.

4.2 Auswirkungen Schulnetzplanung

Mit dem am 22.05.2019 beschlossenen *Schulnetzplan* der Landeshauptstadt Erfurt 2019/20 bis 2023/24 wurde ein Schulneubau- und –erweiterungs- sowie ein Schulsanierungsprogramm verabschiedet, welche den steigenden Schülerzahlen und den sich verändernden Schularten Rechnung trägt. Dieses hat große Auswirkungen auf den ÖPNV durch

- Zunahme der Schülerzahlen bis 2024 um ca. 10%,
- Ausbau der Schulen in Vieselbach, Kerspleben, Hochheim,
- Aufhebung der Schuleinzugsbereiche (Ausnahme für die Schulen Blumenstraße / Langer Graben), u.a. um eine bessere Auslastung der Schulkapazitäten zu erreichen

Hierdurch sind deutliche Mehrleistungen im Schülerverkehr zu erbringen. Da die Schülerverkehrsleistungen (bis auf die Schulbuslinie 503) in den normalen Linienverkehr integriert sind, ist in den Fahrzeugen mit einer weiteren deutlichen Fahrgastzunahme zu rechnen. Um diese, auch unter Beachtung der Zuwächse aus Bevölkerungsentwicklung und verändertem Mobilitätsverhalten kapazitätsmäßig bewältigen zu können, sind notwendig:

- Staffelung der Schulanfangszeiten,
- Integration in den bestehenden Linienverkehr, um vorhandene Kapazitäten auszunutzen und zusätzliche Angebote auch für andere Fahrgäste zugänglich zu machen,
- Zusätzliche Anbindung der Schule Hochheim in / aus Richtung Kernstadt, da von hier auch das zusätzliche Schüleraufkommen zu erwarten ist. Diese Angebote sollen gleichzeitig für den Ortsteil Hochheim nutzbar sein.

Die bisherigen Angebote im Schülerverkehr sind grundsätzlich beizubehalten und unter Beachtung nachfolgender Aspekte bedarfsgerecht fortzuschreiben:

- Aus den Ortsteilen werden weiterhin die Verbindungen zu den weiterführenden Schulen im Innenstadtbereich aufrechterhalten. Diese Angebote über das Stadtzentrum

sind gleichzeitig zu den Schulen im Stadtgebiet zu nutzen, zu den keine im Liniennetz abbildbare Angebote bestehen.

- Durch den öffentlichen Linienverkehr können im Rahmen des öDA nur solche Verbindungen angeboten werden, die ein entsprechendes Fahrgastpotenzial aufweisen. Zum Nachweis der tatsächlichen Nutzung ist die Einrichtung von befristeten Testangeboten möglich.
- Bei der Schulwahl müssen auch die zahlreichen vorhandenen Linienverkehrsangebote und Umsteigeverbindungen mit berücksichtigt werden.

Darüber hinausgehende, zusätzliche Angebote im Schülerverkehr sind nur als freigestellter Schülerverkehr in Regie des Amtes für Bildung möglich.

4.3 Anforderungen aus Klima- und Umweltschutz sowie verändertem Mobilitätsverhalten

Gemäß dem Klimaschutzprogramm der Bundesregierung muss der Verkehrssektor aus Klima- und Umweltschutzgründen seine Emissionen bis 2030 um 40-42% gegenüber 1990 mindern.

Dieses soll u.a. durch Umstieg auf Elektromobilität, Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV, Digitalisierung des Verkehrs und Ausbau des Radwegenetzes erreicht werden.

Für die Landeshauptstadt Erfurt bedeutet das hinsichtlich ÖPNV,

- dass strukturell die Stadt der kurzen Wege zur Verkehrsvermeidung bzw. zur Nutzung der ökologisch günstigen Verkehrsarten (Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV) weiterentwickelt wird,
- dass der Anteil der im ÖPNV mit Elektroantrieb beförderten Fahrgäste von gegenwärtig ca. 85% gehalten und mittelfristig z.B. durch den Einsatz von Fahrzeugen (Bussen) mit alternativer Antriebstechnik gesteigert werden muss. Zusätzlich ist der Ausbau des Stadtbahnnetzes zu prüfen und vorzubereiten,
- dass multimodale Verkehrskonzepte unter Beteiligung des ÖPNV eingeführt und weiterentwickelt werden müssen. Hierfür sind P+R-Plätze am Stadtrand und Mobilitätsstationen an wichtigen Haltestellen mit B&R, Carsharing, Leihrad- und Elektrorollerstationen einzurichten und,
- dass attraktive Tarifangebote die Nutzung des ÖPNV erleichtern müssen. Ein wichtiges Element sind dabei Job-Tickets. Hier sind Anreize zu setzen, damit weitere Arbeitgeber ihren Beschäftigten ein solches Angebot unterbreiten und diese mit einer finanziellen Beteiligung unterstützen.

4.4 Erweiterung Verkehrsleistung

Die dargestellten zusätzlichen Anforderungen aus

- Stadtentwicklung mit steigender Bevölkerungszahl,
- Schulentwicklung mit steigender Schülerzahl und
- Klima- und Umweltschutz

erfordern für die stetig steigenden Fahrgastzahlen im städtischen ÖPNV zusätzliche Angebote und Aufwendungen bei der EVAG.

Im Stadtbahnbereich kann eine Kapazitätserhöhung durch neue, größere Fahrzeuge erreicht werden. Im Busangebot sind in der Laufzeit des Nahverkehrsplanes bis 2024 aber Verdichtungen und neue bzw. verlängerte Linien (Oststadt, Schule Hochheim) notwendig, um den wachsenden Anforderungen gerecht zu werden. Diese werden zu einem Ansteigen der gegenwärtig geleisteten 6,962 Mio. Fahrplankilometer (2018) führen.

Diese bis 2024 notwendig werdenden Angebotserweiterungen erfordern eine Anhebung des im öDA vereinbarten EVAG Angebotes von jährlich 7,0 Mio Fahrplankilometer um bis zu 0,5 Mio auf dann 7,5 Mio Fahrplankilometer im Jahr. Damit ändert sich die Basis für Angebotsanpassungen gemäß öDA (§ 3(2) Nummern 3 und 4).

Eine solche Anhebung des Leistungsumfanges kann gemäß öDA § 2(3) durch den Nahverkehrsplan fortgeschrieben werden. In Kapitel 10 ist die notwendige Finanzierung dieser zusätzlichen Leistungen dargestellt.

→ Der jährliche, durch die EVAG zu erbringende Leistungsumfang wird in der Laufzeit des Nahverkehrsplanes bis zum Jahr 2024 schrittweise auf 7,5 Mio. Fahrplankilometer / Jahr (+/-5%) angehoben.

4.5 Untersuchungen zu Netzerweiterungen der Stadtbahn

Wie dargestellt werden durch

- die positive Stadtentwicklung,
- den steigenden Schülerverkehr,
- die Anforderungen aus Klima- und Umweltschutz,
- das geänderte Mobilitätsverhalten und
- die verbesserten Anbindungen an die Region

die Anforderungen an den städtischen ÖPNV weiter steigen. Die Auswirkungen betreffen größtenteils das Kernstadtnetz (Stadtbahnnetz + Buslinie 9), die bereits heute eine hohe Auslastung verzeichnen. Auf Buslinie 9 führt das im Nordabschnitt gestiegene Fahrgastaufkommen zu einer notwendigen Angebotsverdichtung. Hier liegen die Fahrgastzahlen in einem Bereich, in dem eine Umstellung auf Stadtbahnbetrieb untersucht werden kann.

Weiterhin besteht im Erfurter Stadtbahnnetz das große Problem der Engstelle Bahnhofstraße, deren Belegung die Kapazitätsgrenze erreicht hat. Bei Sperrungen gibt es hierfür keine Umfahrungsmöglichkeit, sodass das Stadtbahnnetz dann in einen Nord- und einen Südteil getrennt ist. Eine Umfahungstrasse zur Bahnhofstraße, die auch im normalen Linienverkehr sinnvoll genutzt werden kann, ist dringend notwendig.

Daraus ergibt sich für den Zeitraum dieses Nahverkehrsplanes folgender vordringlicher Untersuchungsbedarf:

- Planerische Untersuchung für eine Stadtbahntrasse Stadtpark – Thälmannstraße – Leipziger Platz – nördliches Stadtgebiet hinsichtlich Machbarkeit, möglicher Netzeinbindung und Auswirkungen. Die Wirkungen als Havarietrasse zur Bahnhofstraße sind zu bewerten.
- Entscheidung zur Stadtbahntrasse Puschkinstraße, zu der eine Vorplanung vorliegt. Hier besteht per Stadtratsbeschluss DS 1056/16 eine Trassenfreihaltung.

Beide Trassen sind hinsichtlich ihrer Wirkung im Linienverkehr, als Havarietrasse und hinsichtlich ihrer Auswirkungen zu bewerten. Auf Grund der steigenden Netzanforderungen sind für die Vorzugstrasse die konkrete Planung zu beginnen und Finanzierungsmöglichkeiten aufzuzeigen.

5 Entwicklung des Erfurter Stadtverkehrs (Anforderungen)

5.1 Ausgangsbasis

Der Prognosehorizont dieses Nahverkehrsplanes liegt im Jahr 2024.

Die Basis für die Planung des prognostischen Nahverkehrsangebotes bilden:

- das Stadtgebiet Erfurt als definierter Verkehrsraum,
- die Einteilungen des Stadtgebietes in ÖPNV-Verkehrsbezirke (siehe Punkt 2),
- die in den Punkten 2 und 4 aufgeführte Bevölkerungsentwicklung (auf der Basis der aktuellen Bevölkerungsprognose der Stadt Erfurt, siehe Kommunalstatistische Hefte, Heft 81) und die Berücksichtigung von Bebauungsplänen und Erschließung von Reserveflächen,
- eine Einschätzung zur Entwicklung des Wohnens, von Arbeitsplätzen, Standorten für Bildung, Einkauf, Dienstleistungen (siehe Anlage 1),
- die vorhandenen ÖPNV-Trassen mit dem zugehörigen Verkehrsmittel
- der Verkehrsentwicklungsplan,
- die Vorgaben des Rahmenplanes Verkehrsverbund Mittelthüringen 2019 – 2023,
- der Stadtratsbeschluss DS 0676/10 zur Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages zur Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste in der Landeshauptstadt Erfurt einschließlich abgehender Linien bis 30.04.2033.

5.2 Entwicklung des Verkehrsnetzes / Liniennetzes

Das städtische ÖPNV-Verkehrsnetz ist mit dem Stadtbahnprogramm 1998 - 2007 umfassend erweitert und neu strukturiert worden. Auf Grund seiner hohen Effektivität und der vollständigen Erschließung aller bebauten Stadtgebiete soll es auch im Zeitraum des Nahverkehrsplanes bis 2024 beibehalten werden. Es ist aber um die entstehenden Anforderungen aus der Stadt- und Gebietsentwicklung weiterzuentwickeln bzw. zu ergänzen. Dabei sind für Busverkehre die bisherigen Grundsätze, einer Verknüpfung mit dem Stadtbahnnetz und Nichtzulassung von Parallelverkehr zur Stadtbahn beizubehalten.

Für das vorhandene Verkehrsnetz sind die Linienverkehrsgenehmigungen über die Laufzeit dieses Nahverkehrsplans hinaus gesichert. Durch die Stadtentwicklung notwendig werdende Erweiterungen mit neuen Linien / Linienabschnitten und Verkehrsleistungen (siehe Punkt 4) werden gemäß § 3(2) öDA in diesen integriert.

Im Liniennetz besteht die Möglichkeit, Teilabschnitte neu zu verknüpfen oder auch ganze Linien zusammenzulegen. Es ist zu gewährleisten, dass das bisherige Streckennetz grundsätzlich erhalten bleibt. Die Zugangsstellen mit ihren Einzugsbereichen sind kontinuierlich zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen.

5.3 Vorgabe von Mindestbedienungsstandards

5.3.1 Allgemeines

Das vorhandene, mit dem Nahverkehrsplan 2014 -2018 entwickelte Verkehrsangebot im Stadtverkehr hat sich grundsätzlich gut bewährt. Es gibt für alle ÖPNV-Verkehrsbezirke und damit für alle Stadt- und Ortsteile sowie Siedlungen ein Mindestangebot vor, welches aus

einem Abgleich von tatsächlicher Nachfrage sowie Strukturdaten, vorhandenem Liniennetz und wirtschaftlich vertretbarem Angebot entwickelt wurde.

Entsprechend der Zielstellung dieses Nahverkehrsplanes "Erhalt und Weiterentwicklung des hohen Standards im Erfurter ÖPNV" soll dieses System fortgeschrieben werden.

Die 2014 eingeführte Verdichtung der Abendverkehrsangebote an Freitagen, Samstagen und vor Feiertagen hat sich sehr gut bewährt, weshalb diese grundsätzlich beibehalten und um Angebote in kleine Ortsteile erweitert werden soll. Damit und mit generellen Samstagangeboten können die Anforderungen aus kleinen Ortsteilen / Siedlungen nach Angeboten in der Schwachverkehrszeit erfüllt werden.

Insgesamt wird bei den tatsächlichen Angeboten die vorhandene Nachfrage mit berücksichtigt.

Es erfolgen Vorgaben für die jeweiligen Mindestangebote wie folgt:

- Vorgaben für alle 24 Stunden eines Tages und
- eine Unterscheidung der Angebote in:
 - Mo-Fr, Samstag sowie Sonn- und Feiertag,
 - Abendverkehre ab 20.00 Uhr in Mo - Do, Fr + Sa + vor Feiertagen sowie Sonntag,
 - Nachtverkehre in den Nächten zu Samstagen und Sonn- und Feiertagen.

Für den Zeitraum 24.12. – 01.01. erfolgen die konkreten Angebotsfestlegungen in einem jährlich mit dem Aufgabenträger abzustimmenden Sonderfahrplan.

Für die in den folgenden Kapiteln vorgenommene Zuordnung aller 81 ÖPNV-Verkehrsbezirke zu den entsprechenden Angebotskategorien wurden die positiven Entwicklungen der Einwohner- und Schülerzahlen sowie von Wohn- und Gewerbegebieten berücksichtigt. Mit diesen Grundaussagen wurden für alle 81 ÖPNV-Verkehrsbezirke die Entwicklungstrends ermittelt (siehe Anlage 1) und den einzelnen Angebotskategorien folgendermaßen zugeordnet:

- Als Kriterium für die Zuordnung gilt die Einwohnerzahl, wobei Entwicklungstrends berücksichtigt werden.
- Anforderungen aus Bildung / Arbeit / Einkauf / Freizeit / Dienstleistungen können zu einer zeitweiligen Höherstufung der Streckenabschnitte oder Ortsteile führen.

Bei dem konkreten Abgleich haben sich für die ÖPNV-Verkehrsbezirke keine Änderungen in den Kategoriezuordnungen für das Mindestangebot ergeben, sodass diese für den Zeitraum bis 2024 aus dem Nahverkehrsplan 2014-2018 übernommen werden können.

5.3.2 Mindestbedienungsstandard für die Stadtbahn / Buslinie 9

- In Kapitel 3.1.1 wurden die Potenziale für die ÖPNV-Achsen der Stadtbahn und der Buslinie 9 ermittelt und in Abbildung 5 dargestellt. Hierzu wurden alle Einwohner im jeweiligen Einzugsbereich den jeweiligen Achsen zugeordnet und in Fahrtrichtung auf das Zentrum aufaddiert.
- Im Prognosezeitraum bis 2024 wird dieses städtische Verkehrsnetz beibehalten.
- Die vorhandenen Angebote der Stadtbahn / Buslinie 9 weisen bereits 2019 sehr hohe Auslastungen auf, die durch die prognostizierten Einwohner- und Fahrgastzunahmen weiter ansteigen wird.

- Im Stadtbahnbereich sind die wachsenden Auslastungen, auch unter Beachtung der hohen Netzbelastung durch größere Züge auszugleichen. Dieses wird durch die neuen Stadtbahnwagen ab Ende 2020 möglich.
- Bei der Stadtbuslinie 9 weist der Nordabschnitt bereits 2019 überlastete Busse auf, was zu einer Angebotsverdichtung führen muss. Deshalb erfolgt neu eine Unterteilung in Nord- sowie Südabschnitt der Buslinie 9.
- Zusätzlich wird das bestehende Netz im Kernstadtbereich bis 2024 um neue Buserschließungen in Stadtentwicklungsgebiete ergänzt. Die hierfür notwendigen Angebote sind unter Beachtung der Grundsätze dieses Nahverkehrsplanes in Abhängigkeit von der Besiedlung schrittweise zu beginnen und an die Nachfrage anzupassen. Eine Festlegung der Mindestbedienungsstandards für diese Streckenabschnitte erfolgt dann nach ausführlicher Analyse im nächsten Nahverkehrsplan ab 2025.

Es lässt sich folgende Kategorisierung der einzelnen Streckenabschnitte ableiten. Für die Stadtbahn entspricht die Einteilung der des Nahverkehrsplans 2014-2018:

Tagnetz		
Kategorie	Fahrgastpotenzial (Einw. einschl. Busverknüpfung)	Streckenabschnitte
Stadtbahn S I	> 20.000	Anger - Magdeburger Allee - Salinenstraße Anger - Nordhäuser Straße - Abzweig Warschauer Straße Anger - Windthorststraße - Abzweig Wiesenhügel
Stadtbahn S II	7.500 ... 20.000	Anger - Leipziger Straße - Ringelberg Salinenstraße - Zoopark Anger - Brühler Garten - Gothaer Platz Domplatz - Brühl - Gothaer Platz - Hauptfriedhof Warschauer Straße - Rieth Warschauer Straße - Europaplatz Anger - Kaffeetrichter Abzweig Wiesenhügel - Wiesenhügel Abzweig Wiesenhügel - Urbicher Kreuz
Stadtbahn S III	< 7.500	Salinenstraße - Rieth Hauptfriedhof - Bindersleben Gothaer Platz - P+R Messe Kaffeetrichter - Steigerstraße Kaffeetrichter - Thüringenhalle
Stadtbus B I	> 10.000	Hauptbahnhof - Johannesplatz - Nordbahnhof
Stadtbus B II	5.000 ... 10.000	Hauptbahnhof - Daberstedt

Tabelle 10: Kategorisierung der städtischen Verkehrsachsen - Tagnetz

Aus den Fahrgastpotenzialen und der Auswertung der bisherigen Nacht-Angebote ergibt sich folgende Streckenvorgabe für ein Nachtnetz in den Nächten zu Samstagen, Sonn- und Feiertagen:

Nachtnetz (Buseinsatz ab Anger möglich) in den Nächten zu Samstagen, Sonn- und Feiertagen		
Stadtbahn N 1	> 20.000	Anger - Magdeburger Allee - Rieth - Europaplatz Anger - Nordhäuser Straße - Europaplatz Anger - Windthorststr. - (Wiesenhügel -) Urbicher Kreuz
Stadtbahn N 2		Anger - Leipziger Straße - Ringelberg Anger - Gothaer Platz

Tabelle 11: Kategorisierung der städtischen Verkehrsachsen - Nachtnetz

5.3.2.1 Vorgabe Mindestangebot Montag - Freitag (Mo - Fr)

Unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehrsangebote und der Entwicklungstrends (siehe Anlage 1) wird folgendes Mindestangebot für die Stadtbahn und Buslinie 9 für Montag - Freitag vorgegeben:

Erfurter Stadtnetz	ÖPNV-Mindestangebot Mo - Fr (Tagnetz)							
	Mo - Fr 0.30 - 5.00	Mo - Fr 5.00 - 6.00	Mo - Fr HVZ	Mo - Fr NVZ	Mo - Fr 18.00 - 20.00	Mo - Fr 20.00 - 22.30	Mo-Do, 22.30 - 00.30	Fr* 22.30 - 0.30
S I	120'	15'	5'	5'	7,5'	10'	15'	10'
S II	--	15'	10'	10'	15'	20'	30'	20'
S III	--	30'	10'	20'	30'	40'	60'	60'
B I	--	15'	7,5'	10'	15'	20'	30'	20'
B II		15'	10'	10'	15'	20'	30'	20'

* In Nächten vor Feiertagen ist ab 22.30 Uhr das dichtere Freitags- und Samstagsangebot zu realisieren.

Tabelle 12: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot für Mo-Fr (Erfurter Stadtnetz - Tag)

HVZ (Hauptverkehrszeit): 06.00 - 08.00 Uhr und 14.00 - 18.00 Uhr
(in Kategorie S I zeitlicher Übergang bis 18.30 Uhr)

NVZ (Normalverkehrszeit): 08.00 - 14.00 Uhr

Außer bei Betriebsbeginn beziehen sich die Zeitintervalle immer auf die Haltestelle Anger.

5.3.2.2 Vorgabe Mindestangebot an Samstagen

Unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehrsangebote und Entwicklungstrends (siehe Anlage 1) wird folgendes Mindestangebot für die Stadtbahn und Buslinie 9 für Samstag vorgegeben:

Erfurter Stadtnetz	ÖPNV-Mindestangebot Samstag (Tagnetz)					
	Kategorie	Sa 06.00 - 07.00	Sa 07.00 - 09.00	Sa 09.00 - 20.00	Sa 20.00 - 22.30	Sa 22.30 - 00.30
	S I	15'	10'	7,5'	10'	10'
	S II	30'	20'	15'	20'	20'
	S III	60'	40'	30'	40'	60'
	B I	30'	20'	15'	20'	20'
	B II	30'	20'	15'	20'	20'

Tabelle 13: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot für Samstag (Erfurter Stadtnetz -Tag)

Außer bei Betriebsbeginn beziehen sich die Zeitintervalle immer auf die Haltestelle Anger.

5.3.2.3 Vorgabe Mindestangebot an Sonn- und Feiertagen:

Unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehrsangebote und Entwicklungstrends (siehe Anlage 1) wird folgendes Mindestangebot für die Stadtbahn und Buslinie 9 für Sonn- und Feiertage vorgegeben. Dabei wird dem im Abendverkehr an Sonn- und Feiertagen gegenüber den anderen Wochentagen deutlich geringerem Verkehrsaufkommen Rechnung getragen.

Die bereits ab 20.00 Uhr reduzierten Vorgaben für das ÖPNV-Mindestangebot entsprechen einem 30-Minuten-Grundtakt auf jeder Stadtbahnlinie und der Buslinie 9. Dabei sind Anschlüsse von und zu den Eisenbahnangeboten am ICE-Knoten Erfurt zu berücksichtigen und mit akzeptabler Umsteigezeit zu gewährleisten.

Erfurter Stadtnetz	ÖPNV-Mindestangebot Sonn- und Feiertag (Tagnetz)				
	Kategorie	So 06.00 - 09.00	So 09.00 - 11.00	So 11.00 - 20.00	So* 20.00 - 0.30
	S I	15'	10'	7,5'	15'
	S II	30'	20'	15'	30'
	S III	60'	60'	30'	60'
	B I	30'	20'	15'	30'
	B II	30'	20'	15'	30'

* In Nächten vor Feiertagen ist ab 20.00 Uhr das dichtere Freitag- und Samstagsangebot zu realisieren.

Tabelle 14: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot für Sonn- und Feiertag (Erfurter Stadtnetz - Tag)

Außer bei Betriebsbeginn beziehen sich die Zeitintervalle immer auf die Haltestelle Anger.

5.3.2.4 Vorgabe Mindestangebot Nachtnetz

Unter Berücksichtigung der vorhandenen Fahrgastpotenziale und in Auswertung der bisherigen Nutzung wird für die "Ausgeh-"Nächte zu Samstagen, Sonn- und Feiertagen folgendes Mindestangebot für das Nachtnetz vorgegeben:

Erfurter Stadtnetz	ÖPNV-Mindestangebot Nachtnetz	
	Samstag 00.30 - 06.00	Sonn- u. Feiertag 00.30 - 06.00
N I	60'	60'
N II	120'	120'

Tabelle 15: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot im Nachtnetz (Erfurter Stadtnetz - Nacht)

Die Zeitintervalle beziehen sich immer auf die Haltestelle Anger.

5.3.3 Mindestbedienungsstandard für die Ortsteile und Siedlungen

5.3.3.1 Allgemeine Vorgaben

- In Punkt 3.1.2 wurden die Erschließungspotenziale für alle **dörflichen Ortsteile und Siedlungen sowie Gewerbe- und Erholungsgebiete** ohne Stadtbahnerschließung ermittelt. Auf Grund der
 - im Vergleich zum städtischen Gebiet geringeren Einwohnerdichte,
 - der untereinander abgegrenzten bebauten Gebiete,
 - der kaum vorhanden überregionalen Ziele (damit nur sehr geringe Nutzung der Angebote durch Auswärtige) und
 - der bei den kleineren Siedlungsgrößen in der Regel ausreichenden Kapazität der eingesetzten Bussewird hier, wie auch in den vorangegangenen Nahverkehrsplänen, eine Einzelbetrachtung der einzelnen Ortsteile und Siedlungen vorgenommen.
- Im Prognosezeitraum bis 2024 sind folgende Veränderungen in den Strukturdaten der Ortsteile und Siedlungen zu erwarten:
 - **Bevölkerungszuwachs** in Marbach, Kerspleben, Schmira, Töttleben
 - **Stabilisierung der Bewohnerzahlen** in allen größeren Ortsteilen durch Bebauung von Baulücken, geringe Bevölkerungsrückgänge in kleinen und sehr kleinen OrtsteilenDiese werden nach dem Stand von 2019 jedoch nicht zu deutlichen Veränderungen der Fahrgastpotenziale führen, sodass keine Auswirkungen auf die Zuordnung zu den Angebotskategorien zu erwarten sind.
- Bei der tatsächlichen Zuordnung sind auch die Anforderungen aus den Einflussfaktoren Arbeitsplätze (A), Besucherverkehr (EFD = Einkauf, Freizeit, Dienstleistungen) und Schüler- und Ausbildungsverkehr (B) mit zu berücksichtigen (siehe Anlage 1). Hierdurch kann eine Höherstufung auch für einzelne Zeitabschnitte notwendig werden.
- Entsprechend der Zielstellung dieses Nahverkehrsplanes soll die vorhandene gute Angebotsqualität vom Grundsatz beibehalten und weiterentwickelt werden. Dabei werden - unter Beachtung der vorhandenen Fahrgastströme - die Angebote anderer Unternehmen (Bus und Eisenbahnen) mit angerechnet, wenn sie zum VMT-Tarif verkehren.
- Die ab 2014 eingeführten erweiterten Abendverkehrsangebote an Freitagen / Samstagen / vor Feiertagen haben sich bewährt und werden beibehalten.

- Entsprechend der Anforderungen aus den kleineren Ortsteilen / Siedlungen erfolgt hier eine Ausweitung des Mindestangebotes
 - Abendangebot im Zeitraum 22.00 – 24.00 Uhr an den "Ausgeh-"Tagen Freitag / Samstag / vor Feiertag
Damit werden die für kleine Ortsteile ab 2018 getesteten Zusatzangebote zum Krämerbrückenfest / Weihnachtsmarkt in einen dauerhaften, auf alle Wochenenden ausgedehnten Linienverkehr überführt.
 - generelles Samstagangebot, je eine Fahrt im Zeitraum 11.00-13.00 Uhr sowie 17.00-19.00 Uhr sowie vorgenannte Abendfahrt 22.00-24.00 Uhr
- Sollten sich neue Anforderungen z.B. durch neue Ansiedlung von Gewerbe- oder Freizeiteinrichtungen ergeben, ist das konkrete Angebot unter Berücksichtigung der Grundsätze dieses Nahverkehrsplanes entsprechend zu erweitern. Der tatsächliche Bedarf kann auch durch längerfristige Testangebote ermittelt und dann in einen angemessenen Regelbetrieb überführt werden (Bsp. GVZ-Testbetrieb 08/19 – 07/20)
- Wie bereits im Nahverkehrsplan 2014 - 2018 festgelegt, soll bei allen Angeboten auch die vorhandene ÖPNV-Nachfrage berücksichtigt werden. Bei nachgewiesener nicht vorhandener / sehr geringer Nutzung über einen Zeitraum von einem Jahr besteht deshalb die Möglichkeit, dass vorgegebene Angebote auch dauerhaft eingestellt werden können.
- Zusätzlich besteht für die Ortsteile / Siedlungen die Möglichkeit, über bürgerschaftliches Engagement für nur sehr schwach nachgefragte Relationen oder Zeiten Bürgerbusse einzurichten. Voraussetzung ist die Gründung eines Bürgerbusvereins, die Erarbeitung und Abstimmung eines den normalen ÖPNV ergänzenden Fahrplankonzepts sowie die Integration in den VMT-Tarif. Solche bundesweit bereits erfolgreich eingesetzten Bürgerbusse funktionieren jedoch nur, wenn sie von der Bürgerschaft entwickelt werden. Die Stadtverwaltung als Aufgabenträger kann ein solches Vorhaben nur unterstützend begleiten. Ein Leitfaden zum Bürgerbus ist beim Freistaat Thüringen in Bearbeitung.

5.3.3.2 Kategorisierung der Ortsteile und Siedlungen

Über die Einteilung in ÖPNV-Verkehrsbezirke, die das konkrete Verkehrsnetz berücksichtigen, wurden die dargestellten Strukturdaten für die Ortsteile und Siedlungen ermittelt. Die Ortsteile Bischleben-Stedten, Vieselbach, Kühnhausen, Gispersleben-Viti, Stotternheim sowie das Gebiet um die Schwerborner Straße besitzen zusätzlich noch eine Eisenbahnerschließung. Diese und die Regionalbusangebote benachbarter Verkehrsunternehmen zum VMT-Tarif sind in die Angebotsbetrachtung der entsprechenden Ortsteile / Siedlungen mit einzubeziehen.

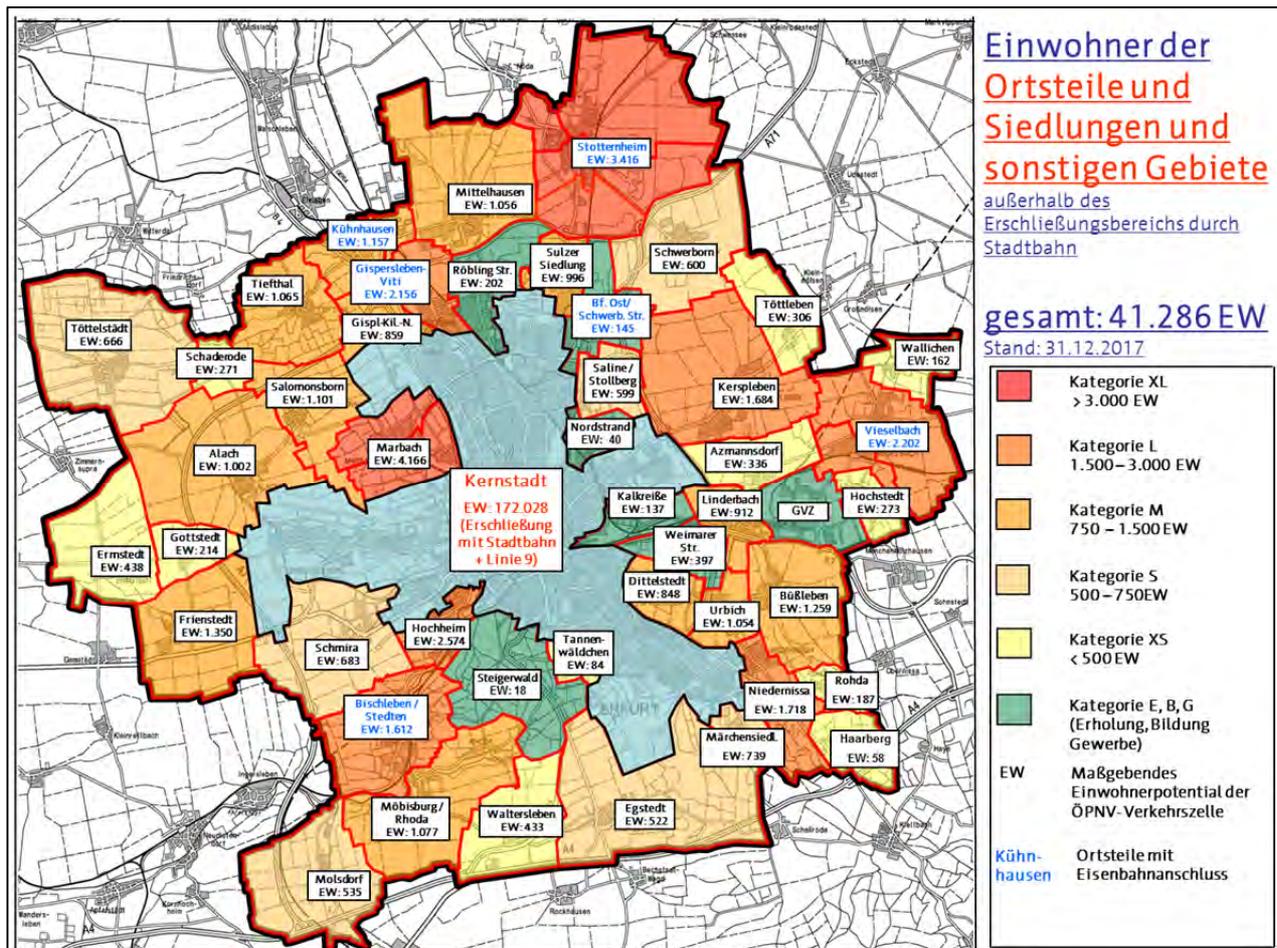


Abbildung 18: Erschließungspotenzial der Ortsteile, Siedlungen und sonstigen Gebiete zum 31.12.2017

Unter Beachtung der mit dem Nahverkehrsplan 2014 – 2018 erarbeiteten Kategorieeinteilung, welche sich grundsätzlich bewährt hat, ergeben sich folgende Zuordnungen:

Zuordnung Ortsteile und Siedlungen		
Kategorie	Fahrgastpotenzial je Ortsteil / Siedlung (Einwohner)	zugeordnete Ortsteile / Siedlungen
XL	> 3.000	Marbach, Stotternheim
L	1.500 ... 3.000	Hochheim, Gispersleben-Viti, Vieselbach, Kerspleben, Bischleben-Stedten, Niedernissa
M	750 ... 1.500	Frienstedt, Büßleben, Kühnhausen, Möbisburg-Rhoda, Tiefthal, Salomonsborn, Urbich, Mittelhausen, Sulzer Siedlung, Alach, Linderbach, Dittelstedt
S	500 ... 750	Schmira, Töttelstädt, Schwerborn, Molsdorf, Märchensiedlung, Egstedt
XS	< 500	Stollbergsiedlung*, Ermstedt, Waltersleben, Azmannsdorf, Töttleben, Schaderode, Hochstedt, Gottstedt, Rhoda, Wallichen, Haarberg

*Die Stollbergsiedlung wird auf Grund der weiterhin sehr geringen ÖPNV-Nutzung der Kategorie XS zugeordnet

Tabelle 16: Kategorisierung der Ortsteile und Siedlungen

5.3.3.3 Vorgabe Mindestangebot Montag - Freitag bis 20.00 Uhr

Die bisherigen Angebote aus dem Nahverkehrsplan 2014 – 2018 werden grundsätzlich beibehalten.

Unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehrsangebote und der Entwicklungstrends (siehe Anlage 1) wird folgendes Mindestangebot für die Erschließung der Ortsteile und Siedlungen für Montag - Freitag bis 20.00 Uhr vorgegeben:

Ortsteile / Siedlungen	ÖPNV-Mindestangebot Mo- Fr (bis 20.00 Uhr)				
	Mo - Fr 5.00 - 6.00	HVZ	NVZ	Mo - Fr 18.00 - 19.00	Mo - Fr 19.00 - 20.00
XL	30'	20'	30'	30'	30'
L	30'	30'	30'	30'	30'
M	60'	30'	60'	30'	60'
S	60'	60'	Einzel- fahrten	1x	
XS	Einzelfahrten \geq 5x, Sicherung Schülerverkehr				

Tabelle 17: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot für Mo-Fr Tagnetz - Ortsteile und Siedlungen

HVZ (Hauptverkehrszeit): 06.00 - 08.00 Uhr und 13.00 - 18.00 Uhr
(am Nachmittag bezieht sich das Zeitintervall auf die stadtauswärtige Richtung)

NVZ (Normalverkehrszeit): 08.00 - 14.00 Uhr

Grundsätzlich sind in allen Ortsteilen und Siedlungen die mit den vorhandenen EVAG-Buslinien realisierbaren Anforderungen aus dem Schülerverkehr wie folgt sicher zu stellen:

- Angebote im bisherigen Umfang (in der Regel 1x früh, 2 bis 3 Fahrten am Nachmittag in Abstimmung mit dem Amt für Bildung) zu den aus dem Ortsteil am stärksten genutzten Schulen,
- Anbindung an das Stadtzentrum, damit Sicherstellung des Schülerverkehrs zu den weiterführenden Schulen sowie als Umsteigeverbindungen zu weiteren Schulen im Stadtgebiet (durch den Wegfall der Schulbezirke können alle Schulen genutzt werden, eine Einrichtung von direkten Verbindungen zu allen Schulen ist aus wirtschaftlichen und Kapazitätsgründen nicht möglich),
- bei Wegfall von Schulbezirken sind Anforderungen für nicht im Liniennetz / als Umsteigeverbindung abbildbare Relationen zusätzlich als freigestellter Schülerverkehr über das Amt für Bildung zu realisieren und zu finanzieren.

5.3.3.4 Vorgabe Mindestangebot am Wochenende bis 20.00 Uhr

Die bisherigen Angebote aus dem Nahverkehrsplan 2014 – 2018 werden grundsätzlich beibehalten.

Unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehrsangebote und der Entwicklungstrends (siehe Anlage 1) sowie der Wünsche aus den kleinen Ortsteilen nach einer Wiederaufnahme von Wochenendangeboten wird folgendes Mindestangebot für die Erschließung der Ortsteile und Siedlungen für Samstag und Sonn- und Feiertag bis 20.00 Uhr vorgegeben:

Ortsteile / Siedlungen	ÖPNV-Mindestangebot Sa / So (bis 20.00 Uhr)			
	Samstag		Sonn- und Feiertag	
	7.00 - 9.00	9.00 - 20.00	8.00 - 11.00	11.00 - 20.00
XL	60'	60'	60'	60'
L	120'	60'	120'	60'
M	1x	5x	1x	4x
S	3x		3x	
XS	2x*		--	

*im Zeitfenster 11.00-13.00 und 17.00-19.00 Uhr (unter Berücksichtigung Abendverkehrsangebot)

Tabelle 18: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot am Wochenende Tagnetz - Ortsteile und Siedlungen

5.3.3.5 Vorgabe Mindestangebot im Abendverkehr und Spätverkehr:

Mit dem Nahverkehrsplan 2014 - 2018 wurden erweiterte Abendverkehrsangebote in die Ortsteile und Siedlungen entsprechend der Fahrgastpotenziale und der vorhandenen Nachfrage angeboten. Diese Angebote werden grundsätzlich beibehalten.

Es wird - ähnlich wie im Stadtnetz - ein an die wochentägliche Nutzung angepasstes, abgestuftes Konzept realisiert, welches nach

- Montag - Donnerstag (Normalangebot),
 - Freitag / Samstag / vor Feiertagen (um Spätverbindungen erweitertes Angebot) sowie
 - Sonn- und Feiertag (reduziertes Angebot)
- unterteilt wird.

Entsprechend der Wünsche der kleinen Ortsteile / Siedlungen nach einem Abendverkehrsangebot, wird neu eine Bedienung im Zeitraum 22.00 -24.00 Uhr in das erweiterte Angebot Freitag / Samstag / vor Feiertagen aufgenommen. Hierbei ist eine Bedienung nur bei Bedarf, d.h. "Nur zum Aussteigen" möglich. In diese Angebote werden die bisher nur zu Stadtfesten durchgeführten Fahrten (Krämerbrückenfest, Weihnachtsmarkt) integriert.

Die Vorgabe des Mindestangebotes der Ortsteile und Siedlungen im Abend- und Spätverkehr berücksichtigt die vorhandenen Verkehrsangebote und die Entwicklungstrends (siehe Anlage 1). Es gelten dafür folgende Randbedingungen:

- Alle Zeitangaben gelten für Reiseketten vom Stadtzentrum ab den Haltestellen Anger, Domplatz oder Hauptbahnhof (auch mit Umsteigen).
- Die Verkehrsangebote sollen möglichst getaktet erfolgen.

- Sollte nach einem Testzeitraum von 1 Jahr keine / eine nur sehr geringe Nutzung der Angebote nachgewiesen werden, so können diese dauerhaft eingestellt werden. Eine Wiederaufnahme erfolgt erst, wenn sich z.B. durch Bevölkerungszunahme neue Bedarfe ergeben.

Abendverkehrsangebote Montag - Donnerstag:

- abgestuftes Angebot entsprechend der Ortsteil- / Siedlungsgröße,
- alle Ortsteile / Siedlungen ab Kategorie S (> 500 Einwohner) erhalten im Zeitraum 20.00 - 21.00 Uhr eine Erschließung nach Geschäftsschluss in der Innenstadt,
- alle Ortsteile ab Kategorie M (ab 750 Einwohner) erhalten abgestuft weitere Fahrtmöglichkeiten nach 21.00 Uhr,
- Die Zeitangaben gelten für Reiseketten ab Stadtzentrum.

Ortsteile / Siedlungen	ÖPNV-Mindestangebot Abendverkehr Montag - Donnerstag**			
	20.00 - 20:59	21.00 - 21:59	22.00 - 22:59	23.00 - 23:59
XL	1x	1x	1x	1x*
L	1x	1x	1x	
M	1x	1x		--
S	1x	--	--	--
XS	--	--	--	--

* Fahrten mit gesondertem Linienverlauf nur in Richtung Ortsteile / Siedlungen möglich

** An Tagen vor Feiertagen ist ab 20.00 Uhr das dichtere Fr / Sa-Mindestangebot zu realisieren

Tabelle 19: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot im Abendverkehr Mo - Do - Ortsteile und Siedlungen

Abendverkehrsangebote an Freitagen, Samstagen und vor Feiertagen:

- Abgestuftes Angebot entsprechend der Ortsteil- / Siedlungsgröße.
- Das Mo - Do Angebot wird in allen Ortsteilen / Siedlungen um eine Fahrtmöglichkeit als Spätverbindung erweitert. Hierfür können auch spezielle Nachtlinien gebildet werden, die möglichst viele Ziele nacheinander bedienen. In den Kategorien S und XS ist eine Bedienung nur bei Bedarf (Halt nur zum Aussteigen) möglich.
- Die Zeitangaben gelten für Reiseketten ab Stadtzentrum.

Ortsteile / Siedlungen	ÖPNV-Mindestangebot Abendverkehr Freitag / Samstag / vor Feiertagen					
	Kategorie	20.00 - 20:59	21.00 - 21:59	22.00 - 22:59	23.00 - 23:59	Spätverbindungen*
00:00 - 00:59						nach 1:00
XL	1x	1x	1x	1x	1x*	
L	1x	1x	1x		1x*	
M	1x	1x		1x*		
S	1x**	--	1x*		--	--
XS	--	--	1x*		--	--

* Fahrten mit gesondertem Linienverlauf nur in Richtung Ortsteile / Siedlungen möglich; in den Kategorien S und XS auch bedarfsabhängige Bedienung

** nur freitags; an samstagen im Zeitraum 17.00-19.00 Uhr

Tabelle 20: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot im Abendverkehr Freitag / Samstag / vor Feiertagen - Ortsteile und Siedlungen

Abendverkehrsangebote an Sonn- und Feiertagen:

- abgestuftes Angebot entsprechend der Ortsteil- / Siedlungsgröße,
- bisherige Angebote werden weitergeführt,
- Am Sonntagabend reduziertes Angebot im Abendverkehr auf Grund des insgesamt deutlich geringeren Fahrgastaufkommens,
- Die Zeitangaben gelten für Reiseketten ab Stadtzentrum.

Ortsteile / Siedlungen	ÖPNV-Mindestangebot Abendverkehr Sonn- und Feiertag*			
	20.00 - 20:59	21.00 - 21:59	22.00 - 22:59	23:00 - 23:59
XL	1x	1x	1x	
L	1x	1x		--
M	1x		--	--
S	--	--	--	--
XS	--	--	--	--

* An Tagen vor Feiertagen ist ab 20.00 Uhr das dichtere Fr / Sa - Mindestangebot zu realisieren

Tabelle 21: Vorgabe ÖPNV-Mindestangebot im Abendverkehr am Sonn- und Feiertag - Ortsteile und Siedlungen

6 Standards im Stadtgebiet

6.1 Qualitätskriterien

Im Rahmen des öDA wurde zwischen der Stadt Erfurt und der EVAG ein Anreizsystem für eine wirtschaftliche Geschäftsführung und zur Sicherung der Qualität vereinbart, welches jährlich abgerechnet wird. Das betrifft in Anlehnung an die DIN EN 13816 die Schwerpunkte

- Kundenzufriedenheit
- Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit
- Anschluss-Sicherheit
- Fahrzeugbelegung
- Information
- Service/Vertrieb
- Garantien
- Zusatzangebote
- Fahrzeugausstattung
- Haltestellenausstattung
- Komfort und Sauberkeit
- Angebote für Mobilitätseingeschränkte
- ISO-Zertifizierung
- Klimaschutz und Energiewandel

Seit Inkrafttreten des öDA am 30.10.2010 konnte der EVAG regelmäßig eine sehr gute Qualitätserfüllung zwischen 95% und 98% zuerkannt werden.

Im Rahmen der Qualitätsbewertung beteiligt sich die EVAG auch im zweijährigen Rhythmus am bundesweiten Kundenbarometer welches durch das Marktforschungs- und Beratungsunternehmen KANTAR TNS erstellt wird.

Im ÖPNV-Kundenbarometer 2018 wurden die Angebote von 39 Verkehrsunternehmen und -Verbänden in verschiedenen Kategorien verglichen und bewertet. Die EVAG hat mit der Note 2,34 in der Globalzufriedenheit ein sehr gutes Ergebnis erzielt, welches dem 2. Platz im Vergleich bei den Verkehrsunternehmen entspricht. Der Durchschnitt der ÖPNV-Unternehmen lag bei 2,88.

Das Ergebnis des ÖPNV-Kundenbarometers für Erfurt beruht auf 1.000 durchgeführten Interviews. Anhand des tatsächlichen Bewertungsverhaltens der Fahrgäste werden die Bewertungen mit einer Note (Skala von 1 „sehr zufrieden“ bis 5 „unzufrieden“) versehen. Dabei gilt folgende Einschätzung:

Benotung	Einschätzung
bis 2,49	sehr gut
von 2,50 bis 2,69	gut
von 2,70 bis 2,82	eher gut
von 2,83 bis 2,93	durchschnittlich
ab 2,94	eher schlecht

Tabelle 22: ÖPNV-Kundenbarometer 2018 – Benotung und Einschätzung

Die EVAG konnte in den Leistungsmerkmalen Anschlüsse, Taktfrequenz, Schnelligkeit in der Beförderung, Information bei Störung / Verspätung an Haltestellen und bei den Fahrkartensystemen im Vergleich der Unternehmen einen 1. Platz belegen. In den

Kategorien Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit und telefonische Auskunft konnte ein 2. Platz erreicht werden. Den 3. Platz gab es für die Informationen im Fahrzeug, die Fahrplaninformation an Haltestellen und für die privaten Verkaufsstellen für Fahrkarten.

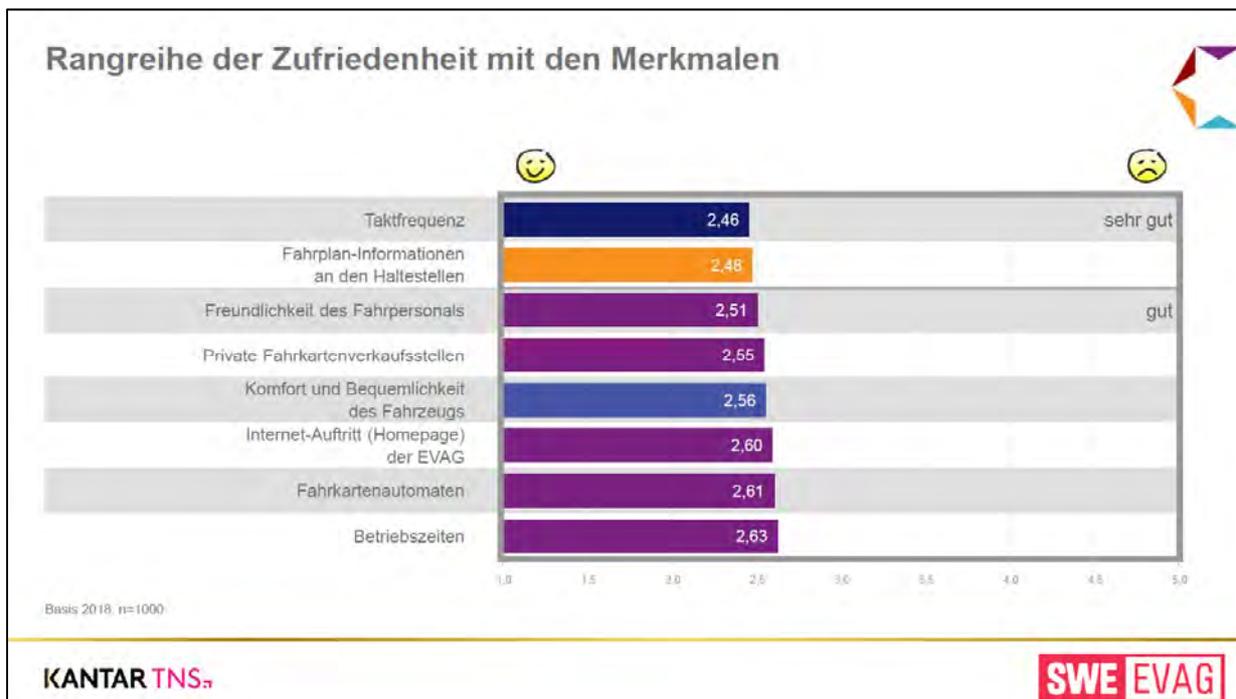


Abbildung 19: ÖPNV-Kundenbarometer 2018 – Rangreihe der Zufriedenheit, Teil 1

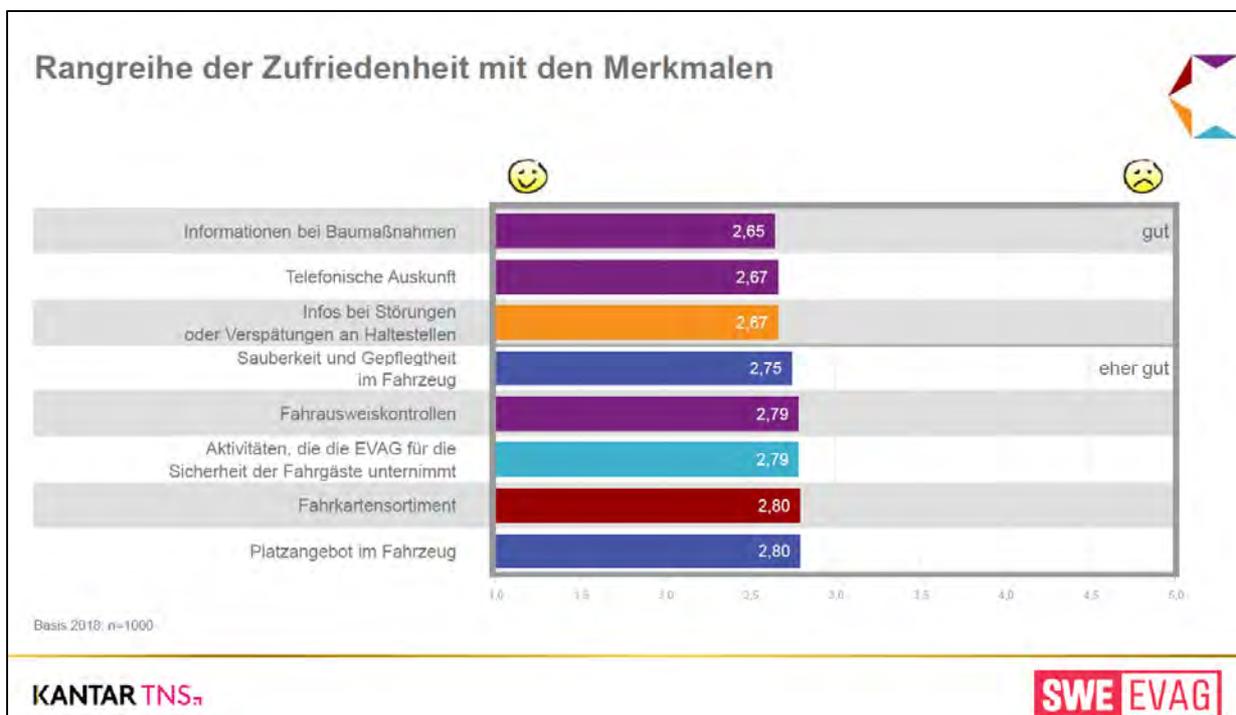


Abbildung 20: ÖPNV-Kundenbarometer 2018 – Rangreihe der Zufriedenheit, Teil 2

Zur Sicherung der Qualität im ÖPNV ist die Teilnahme am bundesweiten Kundenbarometer im 2-jährigen Rhythmus weiterzuführen. Die Ergebnisse gehen in das Anreizsystem zur Qualitätserfüllung ein.

6.2 Standard: Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (ITCS)

Die Erfurter Verkehrsbetriebe AG betreibt seit 1995 ein Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL), das seitdem schrittweise erweitert und zu einem hochmodernen ITCS (Intermodal Transport Control System) ausgebaut wird. Mit dem ITCS ist es möglich, einen attraktiven und zuverlässigen Nahverkehr in der Stadt Erfurt anzubieten, verbunden mit einer effizienten Betriebsführung.

Folgende Schwerpunkte werden mit dem ITCS umgesetzt:

- Betriebsüberwachung und -steuerung für ein zielgerichtetes Störungsmanagement,
- Erhöhung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit,
- Bevorrechtigung des ÖPNV mit dem Ziel der Stabilisierung und Verkürzung der Fahrzeiten,
- Verbesserung der Fahrgastinformation im Fahrzeug und an den Haltestellen,
- Gewährleistung einer zuverlässigen Anschlusssicherung zwischen den Verkehrsträgern,
- Nutzung der erfassten Daten für ein optimiertes Leistungsangebot.

Folgende **Infrastruktur** ist **für einen bevorrechtigten ÖPNV im Stadtgebiet Erfurt** vorhanden:

- 200 Lichtsignalanlagen mit ÖV-Beeinflussung,
- 23 Busspuren an ausgewählten Knoten.

Ein Schwerpunkt des ITCS ist die **Gewährleistung der Anschlüsse**.

- Täglich sind ca. 2400 Anschlüsse zu überwachen. Seit 2019 ist eine unternehmensübergreifende Anschlusssicherung zu anderen Partnern über die Datendrehscheibe des VMT in Betrieb.
- Im Nachtverkehr werden Anschlüsse ab 20:00 Uhr an neun gekennzeichneten Umsteigepunkten garantiert, die über die Leitstelle überwacht werden.
- Alle EVAG-Fahrzeuge einschließlich der zwei im Standardbetrieb eingesetzten Linientaxi-Fahrzeuge sind mit ITCS-Komponenten ausgerüstet, die eine Nutzung von LSA-Bevorzugungen, sowie Anschlusssicherung und Beauskunftung der Abfahrtsprognosen ermöglichen.

6.3 Standard: Fahrgastinformation

Die Fahrgastinformation zum Fahrplan und Tarif erfolgt

- an den Haltestellen (Aushangfahrplan, dynamische/akustische Fahrgastinformation, Tarifplan, Netzplan),
- über gedruckte Fahrpläne (Fahrplanheft mit ausgewählten Linien, Linienleporellos),
- über SMS-Auskunft, mit Echtzeitdaten,
- über die EVAG-App, mit Echtzeitdaten,
- über Internet (Fahrplanbuch, haltestellenbezogene Fahrpläne, Baustellenfahrpläne),
- über VMT-Reiseauskunft, mit Echtzeitdaten,
- über Presseinformation zu Sonder- und Umleitungsverkehren.



Abbildung 21: Beispiel für EVAG-Linienleproello

Produkte & Leistungen > Stadtbahn & Bus > Fahrplan & Linien > Fahrpläne

- Tickets & Tarife
- Fahrplan & Linien
- Fahrplanänderungen
- Fahrpläne
- Liniennetz
- Mobile Auskunft
- Freizeit
- Service
- Unternehmen



DIE EVAG-APP:
Ihr Fahrplan und Ticketautomat für die Hosentasche.
Jetzt herunterladen!

JETZT BEI
Google play

Erhältlich im
App Store

Infos und Download unter [evag.app](#).

Stadtbahn BUS

1	Europaplatz - Rieth - Salinenstraße - Anger - Thüringenhalle							
	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">Haltestellenfahrpläne</th> <th style="width: 33%;">Linienfahrpläne</th> <th style="width: 33%;">Linienverlauf</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">Ansehen</td> <td style="text-align: center;"> →→→ Thüringenhalle →→→ Europaplatz </td> <td style="text-align: center;">Ansehen</td> </tr> </tbody> </table>	Haltestellenfahrpläne	Linienfahrpläne	Linienverlauf	Ansehen	→→→ Thüringenhalle →→→ Europaplatz	Ansehen	
Haltestellenfahrpläne	Linienfahrpläne	Linienverlauf						
Ansehen	→→→ Thüringenhalle →→→ Europaplatz	Ansehen						
2	Ringelberg - Anger - ega - P+R-Platz Messe							
	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">Haltestellenfahrpläne</th> <th style="width: 33%;">Linienfahrpläne</th> <th style="width: 33%;">Linienverlauf</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">Ansehen</td> <td style="text-align: center;"> →→→ P+R-Platz Messe →→→ Ringelberg </td> <td style="text-align: center;">Ansehen</td> </tr> </tbody> </table>	Haltestellenfahrpläne	Linienfahrpläne	Linienverlauf	Ansehen	→→→ P+R-Platz Messe →→→ Ringelberg	Ansehen	
Haltestellenfahrpläne	Linienfahrpläne	Linienverlauf						
Ansehen	→→→ P+R-Platz Messe →→→ Ringelberg	Ansehen						
3	Europaplatz - Domplatz - Anger - Urbicher Kreuz							
	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">Haltestellenfahrpläne</th> <th style="width: 33%;">Linienfahrpläne</th> <th style="width: 33%;">Linienverlauf</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">Ansehen</td> <td style="text-align: center;"> →→→ Urbicher Kreuz →→→ Europaplatz </td> <td style="text-align: center;">Ansehen</td> </tr> </tbody> </table>	Haltestellenfahrpläne	Linienfahrpläne	Linienverlauf	Ansehen	→→→ Urbicher Kreuz →→→ Europaplatz	Ansehen	
Haltestellenfahrpläne	Linienfahrpläne	Linienverlauf						
Ansehen	→→→ Urbicher Kreuz →→→ Europaplatz	Ansehen						
4	Bindersleben - Flughafen - Hauptfriedhof - Domplatz - Anger - Wiesenhügel							
	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">Haltestellenfahrpläne</th> <th style="width: 33%;">Linienfahrpläne</th> <th style="width: 33%;">Linienverlauf</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Haltestellenfahrpläne	Linienfahrpläne	Linienverlauf				
Haltestellenfahrpläne	Linienfahrpläne	Linienverlauf						

Abbildung 22: Fahrplanauskunft im Internet unter www.evag-erfurt.de

Nahverkehrsplan 2020 bis 2024 der Landeshauptstadt Erfurt

51

Im Internet wird auf veränderte Verkehre auf der Einstiegsseite unter www.evag-erfurt.de hingewiesen. Es erfolgt weiterhin eine Aufnahme in die v.g. Fahrgastinformationssysteme.

Bei Störungen und operativen Fahrplanänderungen werden die Fahrgäste durch eine sofortige Lautsprecherdurchsage an den akustischen Fahrgastinformationssäulen informiert. Gleichzeitig wird auch an den optischen Informationssäulen eine Laufschrift zur veränderten Verkehrsführung geschaltet. Zusätzlich erfolgen Informationen über den Nachrichtendienst Twitter und die EVAG-App.

In den Fahrzeugen werden

- Linie,
- Fahrtziel,
- nächste Haltestellen mit Fahrzeit,
- Umsteigemöglichkeit zu andern Linien/Verkehrsmitteln,
- Anschlüsse in Echtzeit,
- Informationen der Leitstelle (zusätzlich zu Leitstellen-Durchsagen – 2-Sinne-Prinzip),
- Sonderhinweise (zusätzlich zu Fahrer-Durchsagen – 2-Sinne-Prinzip)

über Innenbildschirme angezeigt.

Bei der Stadtbahn werden die letzten Bestandsfahrzeuge ohne Innenbildschirme (16 Combino) bis 2024 mit diesen nachgerüstet. In den Bussen besitzen nur die ältesten Fahrzeuge noch keinen Innenbildschirm, dafür aber eine Haltestellenanzeige. Deshalb ist keine Nachrüstung vorgesehen.



Abbildung 23: Beispiele für Bildschirmanzeigen in den EVAG-Fahrzeugen

6.4 Standard: Haltestellen

6.4.1 Einzugsbereiche

Ein wesentliches Qualitätskriterium für den ÖPNV ist die gute Erschließung der besiedelten Teile des Stadtgebietes. Als Optimum gilt dabei ein 400m-Einzugsbereich, der grundsätzlich für alle Planungen im gesamten Stadtgebiet anzusetzen ist.

Im Stadtzentrum wird dieser Wert aus Attraktivitätsgründen zum Teil bewusst unterschritten, in Außenbereichen und Gewerbegebieten kann er wegen der geringen Nutzungsdichte auch überschritten werden. Mit den aufgeführten Haltestelleneinzugsbereichen (Luftlinienentfernung) wird so eine fast flächendeckende Erschließung des bebauten Stadtgebietes erreicht:

Gebietstyp	Stadtbahn/Bus
Kernzone	300 m
Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	400 m
Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte	600 m (bis 800m in Ausnahmefällen)

Tabelle 23: Einzugsbereiche von Haltestellen

6.4.2 Ausstattungen von Haltestellen

Die Haltestellen müssen mit folgenden Mindestinformationen ausgestattet sein:

- Liniennummer mit Fahrtziel sowie Angabe des Verkehrsunternehmens / Verkehrsverbund,
- Fahrplan,
- Liniennetzplan,
- Tarifinformation.

Im Stadtgebiet Erfurt gibt es darüber hinaus an ausgewählten Haltestellen folgende zusätzliche Ausstattungen (bei kombinierten Stadtbahn- und Bushaltestellen erfolgt die Zählung als Stadtbahnhaltestelle):

- 174 Stadtbahnhaltestellen mit Fahrgastinformationssäulen,
- 39 Bus-Haltestellen mit Fahrgastinformationssäulen,
- 146 Stadtbahn-Haltestellen mit Unterstelldächern,
- 149 Bus-Haltestellen mit Unterstelldächern,
- 49 Stadtbahn-Haltestellen mit Fahrscheinverkaufsautomaten,
- 5 Bus-Haltestellen mit Fahrscheinverkaufsautomaten,
- 10 Haltestellen mit B+R-Unterstellmöglichkeiten ,
- 4 Haltestellen mit abschließbaren Fahrradboxen für B+R.

Für den weiteren Ausbau ist der notwendige Mindeststandard der Haltestellenausstattung von der Bedeutung der Haltestelle abzuleiten.

6.4.3 Einteilung in Kategorien

Mit Stand vom 30.06.2019 existieren im EVAG Netz im Stadtgebiet für Linienbetrieb, getrennt nach Abfahrtskanten:

- 186 Stadtbahnhaltestellen,
- 426 Stadt- und Regionalbushaltestellen (davon halten bei 16 Haltestellen Stadtbahnen und Busse an der gleichen Bahnsteigkante).

Diese weisen durch die Lage im Stadtgebiet und die Anzahl der Verkehrsangebote eine sehr unterschiedliche Nutzung aus.

Für die Festlegungen zum Ausbaustandard sind zwei Betrachtungen notwendig.

- a) Zuordnung nach Einsteigern zur Festlegung vor Ausstattungsdetails wie Wartehalle, Fahrgastinformation, Fahrscheinautomaten

Kategorie	Anzahl Einsteiger	Anzahl Hst.* Stadtbahn	Anzahl Hst.** Bus	anzustrebender Ausbaustandard
I	> 1000	41	2	große Wartehalle, Papierkorb, optische / akustische Fahrgastinformation, Fahrscheinautomat, TIP-Info
II	500 ... 999	38	7	große Wartehalle, Papierkorb, optische / akustische Fahrgastinformation, Fahrscheinautomat
III	100 ... 499	67	46	Wartehalle, Papierkorb, optische / akustische Fahrgastinformation, Fahrscheinautomat
IV	50 ... 99	6	38	kleine Wartehalle
V	25 ... 49	7	47	
VI	< 25	14	270	

* unterschiedliche Haltestellen in den Endstellen wurden zu einer Haltestelle zusammengefasst

** betrachtet werden 410 reine Bushaltestellen, davon sind 17 reine Ausstiegshaltestellen

Tabelle 24: Kategorisierung der Haltestellen zur Festlegung des Ausbaustandards

- b) Zuordnung nach Gesamtaufkommen zur Festlegung der Barrierefreiheit (siehe Punkt 7.3.4)

6.5 Standard: Verknüpfungspunkte

- An 18 Verknüpfungspunkten werden entsprechende Übergangszeiten im Fahrplan gewährleistet. Diese betragen in der Regel 5 Minuten.
- Die Verknüpfungspunkte sind unterschiedlich baulich gestaltet, weshalb auch die Umsteigezeiten differieren.
- Unterschiedliche Übergangszeiten können sich auf Grund von Fahrplanabhängigkeiten an weiteren Verknüpfungspunkten im Netz ergeben. Die Priorität richtet sich nach dem jeweiligen Fahrgastpotenzial.

Wichtige Verknüpfungspunkte		Verknüpfung mit Regionalverkehr*	Bemerkungen
Anger	 		
Domplatz	 		
Europaplatz	  P+R, B+R	x	
Flughafen /Airport	  P+R, B+R	x	
Greifswalder Straße	 		
Grubenstraße	  P+R	x	
Hauptbahnhof/ Busbahnhof	   B+R, Fernbus	x	
Kaffeetrichter	 		
Marcel-Breuer-Ring	  P+R, B+R	x	
Nordbahnhof	 	x	
P+R-Platz Messe	  P+R, B+R		
Rieth	 	x	
Salinenstraße	 		
Thüringenhalle	  P+R		Umbau Bushst. im Zusammenhang mit Neubau südliche Stadteinfahrt
Urbicher Kreuz	  P+R, B+R	x	
Vieselbach, Bahnhof	  P+R, B+R	x	
Wiesenhügel	 		
Windischholzhausen / X-Fab	 		
Zoopark	  P+R		

* Für die Verknüpfungspunkte mit Regionalverkehr sind die Ausstattungsvorgaben des VMT-Rahmenplanes zu berücksichtigen.

Tabelle 25: Übersicht über Verknüpfungspunkte im Stadtgebiet

Weiterhin sind im VMT-Rahmenplan 2019 – 2023 noch die Bahnhöfe Erfurt-Ost und Stotternheim als Verknüpfungspunkte ausgewiesen. An beiden wäre eine Verknüpfung der Eisenbahnangebote (Strecke Erfurt – Sömmerda – Sangerhausen) mit der Buslinie 31 möglich. Eine Abstimmung der Busabfahrtszeiten an die der Eisenbahn an einem der beiden Bahnhöfe ist zu prüfen.

Verknüpfungspunkte müssen im Vergleich zu Standardhaltestellen zusätzlich

- geringe Übergangswege zwischen den Verkehrsmitteln,
- dichte Zugfolge von mindestens einem Verkehrsmittel aufweisen.

Verknüpfungspunkte mit sehr hohen Umsteigerzahlen müssen mit

- entsprechend großen Unterstellmöglichkeiten (Witterungsschutz mit Sitzgelegenheiten),
 - Lautsprecher- und/oder Laufschriftinformationen,
 - Fahrscheinverkaufseinrichtungen,
 - Anschlusshinweisen,
 - Standortinformationen (Haltestellenumgebungspläne, topografischen Plan),
 - Beleuchtung
- ausgestattet sein.

6.6 Standard: Fahrzeuge

Die EVAG setzte zum 30.06.2019 folgende Fahrzeuge in ihrem Liniennetz ein:

Stand	Bestand	Stadtbahn	Bus
30.06.19	Gesamt	76	67
30.06.19	- davon Niederflurfahrzeuge	76	63
30.06.19	Anteil in Prozent	100 %	94 %

Tabelle 26: ÖPNV-Fahrzeuge der EVAG

Durch die positive Stadtentwicklung und die ständig steigenden Fahrgastzahlen ist der bestehende EVAG-Fuhrpark an seiner Belastungsgrenze angekommen, sodass eine Erweiterung dringend notwendig wird.

Stadtbahn:

Die Stadtbahn-Fahrzeuge setzen sich zum 30.06.2019 zusammen aus

- 16 MGT
- 36 Combino 30m
- 24 Combino 20m

Hier ist eine Neubeschaffung von 14 Niederflurstraßenbahnen mit 42m Länge ab 2020 vertraglich fixiert. Ziel ist es, bis 2021 alle neuen Stadtbahnwagen des Typs TramLink schrittweise zusätzlich einzusetzen und damit das Platzangebot und Stabilität im Gesamtnetz zu erhöhen.

Weiterhin besteht eine Option für die Beschaffung von 10 Straßenbahnen des gleichen Typs. Auf Grund des prognostizierten weiteren Fahrgastanstiegs besteht das Ziel, die Option für diese Fahrzeuge einzulösen. Hierfür sind die finanziellen Voraussetzungen zu schaffen.



Abbildung 24: Bestellter TramLink Erfurt

Stadt- und Regionalbus:

Der Bus-Bestand gliedert sich zum 30.06.2019 in

- 41 Solo-Busse - davon 37 Busse niederflurgerecht
- 26 Gelenk-Busse - davon 26 Busse niederflurgerecht

Der Investitionsplan sieht eine Erhöhung des Busbestandes für den Linienverkehr bis 2023 vor, um den gestiegenen Anforderungen im Angebot gerecht werden zu können.

Zur Gewährleistung der geforderten Barrierefreiheit sind die verbliebenen Hochboden-Busse bis zum 01.01.2022 gegen Fahrzeuge mit Niederflur-Zugängen auszutauschen bzw. im Linienverkehr nicht mehr einzusetzen.

Alle neu zu beschaffenden Busse müssen zusätzlich über eine Klapprampe verfügen, um Behinderten auch an nicht barrierefreie Haltestellen einen Zustieg zum Fahrzeug zu ermöglichen.

Als Ausnahme wird ein nur als Hochflurbus erhältlicher Fahrschulbus mit Hublift zugelassen (siehe Punkt 8.1.1).

Für einen schnellen und bequemen Fahrgastwechsel und zur Reduzierung der Haltestellenaufenthaltszeiten sind bei allen im Zentrumsbereich verkehrenden Linien (derzeit Linien 9, 51, 60, 90) nur Fahrzeuge mit 2-spüriger Türbreite einzusetzen (Standardbus mindestens 2 Türen, Gelenkbus mindestens 3 Türen).

6.7 Standard: Tarife und Vertrieb

6.7.1 Tarif

In Erfurt gilt der VMT-Tarif. Das gesamte Stadtgebiet bildet die Tarifzone 10.

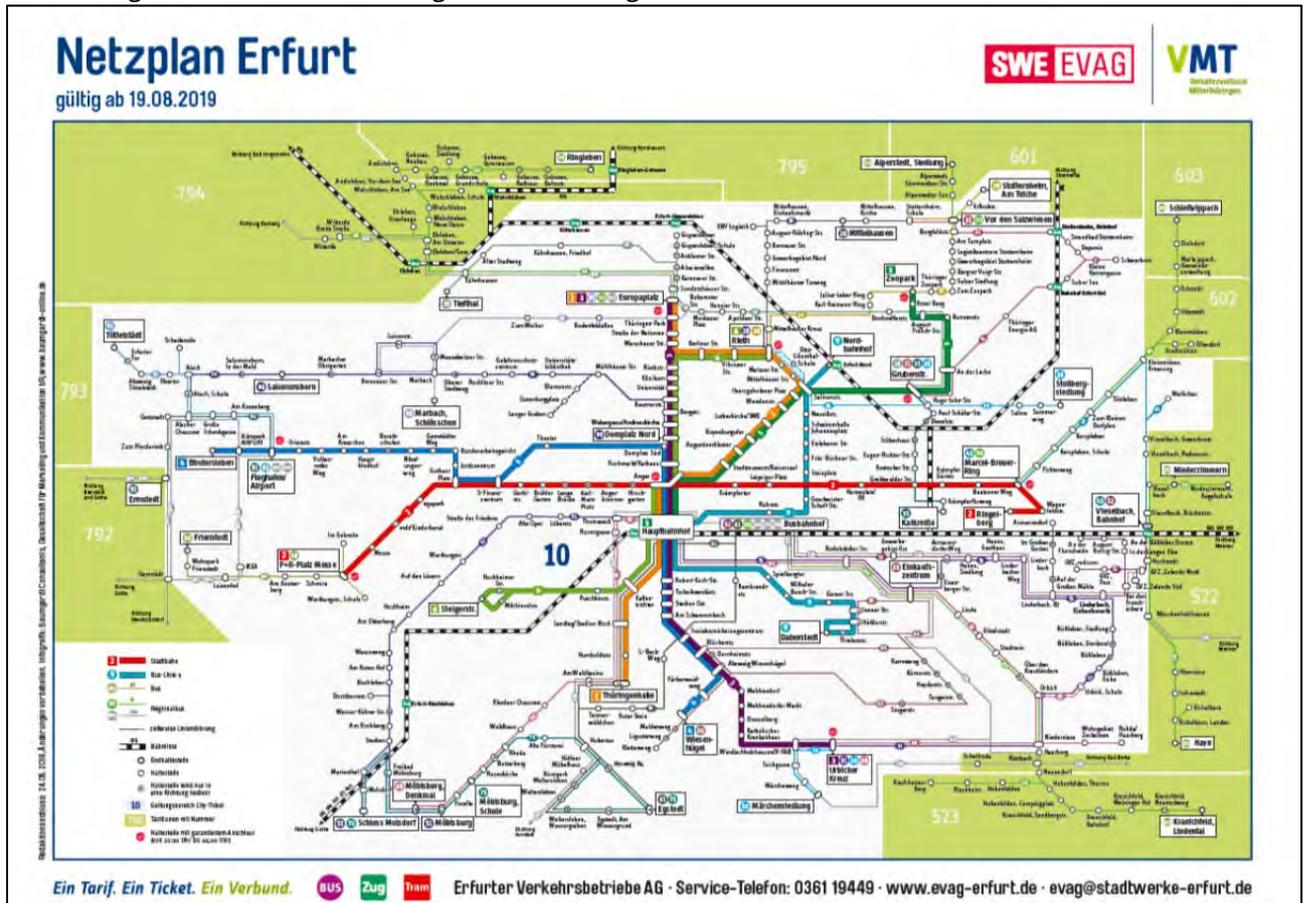


Abbildung 25: Liniennetzplan der EVAG, Stand 19.08.2019

Es werden gegenwärtig folgende Tarifsortimente angeboten:

- Einzelfahrt (normal / Kinder),
- 4-Fahrten-Karten (normal / Kinder),
- Tageskarte / Gruppentageskarte,
- Wochenkarte (normal / Schüler-Azubi),
- Monatskarte (normal / Schüler-Azubi),
- Abo-Plus / Abo-Solo / Abo Schüler-Azubi / Abo Mobil65,
- Abo Mobil65 Partnerkarte,
- Hunde-/ Fahrradkarte.

Zusätzlich werden im Stadtgebiet Erfurt angeboten:

- das City-Flex 25 für Gelegenheitsfahrer, welches nur als Handy-Ticket ausgegeben wird und den Erwerb von Einzelfahrten mit 25% Rabatt ermöglicht,
- KombiTickets mit Veranstaltern,
- im Haustarif das Semesterticket.

In die angrenzenden Tarifzonen gilt der CityRegioTarif des VMT mit gleichem Grundsoriment, ab zwei Tarifzonen wird die BahnCard mit 25% Rabatt auf die Einzelfahrt anerkannt. Für Fahrten bis zu 7 Tarifzonen wird das VMT-Hopper-Ticket ausgeben (Mo-Fr

erst ab 9.00 Uhr gültig) welche eine Nutzung aller Eisenbahnen, Busse und Straßenbahnen ermöglicht.

Der VMT-Tarif wird entsprechend der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Unternehmen fortgeschrieben. Zielstellung für die nächsten Jahre ist die Umsetzung eines kundenfreundlichen, einfach verständlichen Tarifs, der durch seine Ausgestaltung für verschiedene Zielgruppen attraktiv ist.

Im Jahr 2019/20 wird eine Verkehrserhebung durchgeführt, die es unter anderem den umliegenden Kreisen ermöglicht, Entscheidungen über den Beitritt zum Verbund zu treffen. Die Landeshauptstadt Erfurt begrüßt ausdrücklich eine Erweiterung des Verbundgebietes (siehe auch Punkt 7.2.4).

6.7.2 Vertrieb

Der Fahrscheinverkauf erfolgt gegenwärtig über

- das EVAG - Mobilitätszentrum am Anger (Fahrscheinverkauf, Information und Beratung),
- das DB Reisezentrum und das Kundenzentrum von Abellio am Hauptbahnhof,
- 13 EVAG-Agenturen (vollständiges Fahrscheinsortiment),
- 11 EVAG-Punkte (ausgewähltes Fahrscheinsortiment),
- 55 stationäre Fahrscheinautomaten im EVAG-Netz,
- Fahrscheinautomaten an den Bahnhöfen im Stadtgebiet,
- Mobile Verkaufsautomaten in den Stadtbahnen und den Zügen der EB und STB,
- Fahrerkassen in den Bussen,
- Handy (HandyTicket).

Die EVAG gibt seit November 2016 Zeitkarten – Abonnements als digitale Tickets (Abo-Chipkarten) aus.

In den nächsten Jahren werden neue Vertriebswege und Tarifstrukturen weiter untersucht, so auch die Möglichkeit eines elektronischen Tarifes, welcher bspw. auf der Grundlage des zurückgelegten Weges den Preis ermittelt.

Es wird erwartet, dass sich durch die neuen Vertriebswege und Tarifstrukturen auch Anpassungen im Nutzerverhalten der Kunden ergeben.

Die EVAG verfolgt die klare strategische Zielstellung, in den kommenden Jahren gemeinsam mit dem VMT Vertriebswege, Bezahlverfahren und Tarifstrukturen so zu modernisieren und anzupassen, dass sich einerseits der Nutzen und die Flexibilität für die Fahrgäste deutlich erhöhen und andererseits bei der EVAG Kostenvorteile entstehen und Prozessoptimierungen umgesetzt werden können. Damit sind die EVAG und der VMT bestens auf die anstehenden Herausforderungen vorbereitet, die sich aus der fortschreitenden Digitalisierung im Verkehrssektor ergeben werden.

7 Entwicklung des Gebietsübergreifenden Linienverkehrs

7.1 VMT-Rahmenplan 2019 - 2023

Die Aufgabenträger des Straßenpersonennahverkehrs (StPNV) im Verkehrsverbund Mittelthüringen

- Landeshauptstadt Erfurt
- Landkreis Gotha
- Stadt Weimar
- Stadt Jena
- Stadt Gera
- Saale-Holzland-Kreis
- Kreis Weimarer Land

haben gemeinsam und unter Beteiligung des Freistaates Thüringen als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) einen "Rahmenplan Verkehrsverbund Mittelthüringen 2019 - 2023" (VMT-Rahmenplan) erarbeiten lassen. Dieser berücksichtigt auch die für Ende 2020 geplante Verbunderweiterung um den Landkreis Saalfeld-Rudolstadt und den Saale-Orla-Kreis.

Der VMT-Rahmenplan baut auf den Ergebnissen des Nahverkehrsplans Schienenpersonennahverkehr Thüringen 2018 - 2022 auf, der alle SPNV-Strecken betrachtet sowie Vorgaben für das landesbedeutsame Busnetz gibt. Diese bilden das übergeordnete ÖPNV-Netz, an welches die regionalen und Stadtverkehre anknüpfen.

Der VMT-Rahmenplan besitzt als aufgabenträgerübergreifender Handlungsrahmen die Zielstellung, die Qualität des Öffentlichen Personennahverkehrs im Verbundgebiet stetig zu verbessern und durch die gezielte Integration von Verkehrsleistungen zu einem attraktiven Gesamtverkehrssystem weiterzuentwickeln.

Als solcher bildet der VMT-Rahmenplan die einheitliche Grundlage für die von den Städten und Landkreisen zu erstellenden lokalen Nahverkehrspläne und damit auch für den Nahverkehrsplan 2020 - 2024 der Landeshauptstadt Erfurt.

Der VMT-Rahmenplan betrachtet konkret den **gebietsübergreifenden Linienverkehr** im Verbundgebiet und liefert Vorgaben zu dessen Entwicklung und Ausgestaltung. Besonderes Augenmerk liegt auf der aufgabenträgerübergreifenden Verknüpfung des StPNV der Landkreise und kreisfreien Städte sowie zwischen dem StPNV und dem SPNV.

7.2 Wichtige Aussagen des VMT-Rahmenplans 2019 - 2023

Im Text des Kapitels 7.2 werden die Ergebnisse des VMT-Rahmenplans dargestellt, teilweise auch Auszüge verwendet.

7.2.1 Pendlerverflechtungen

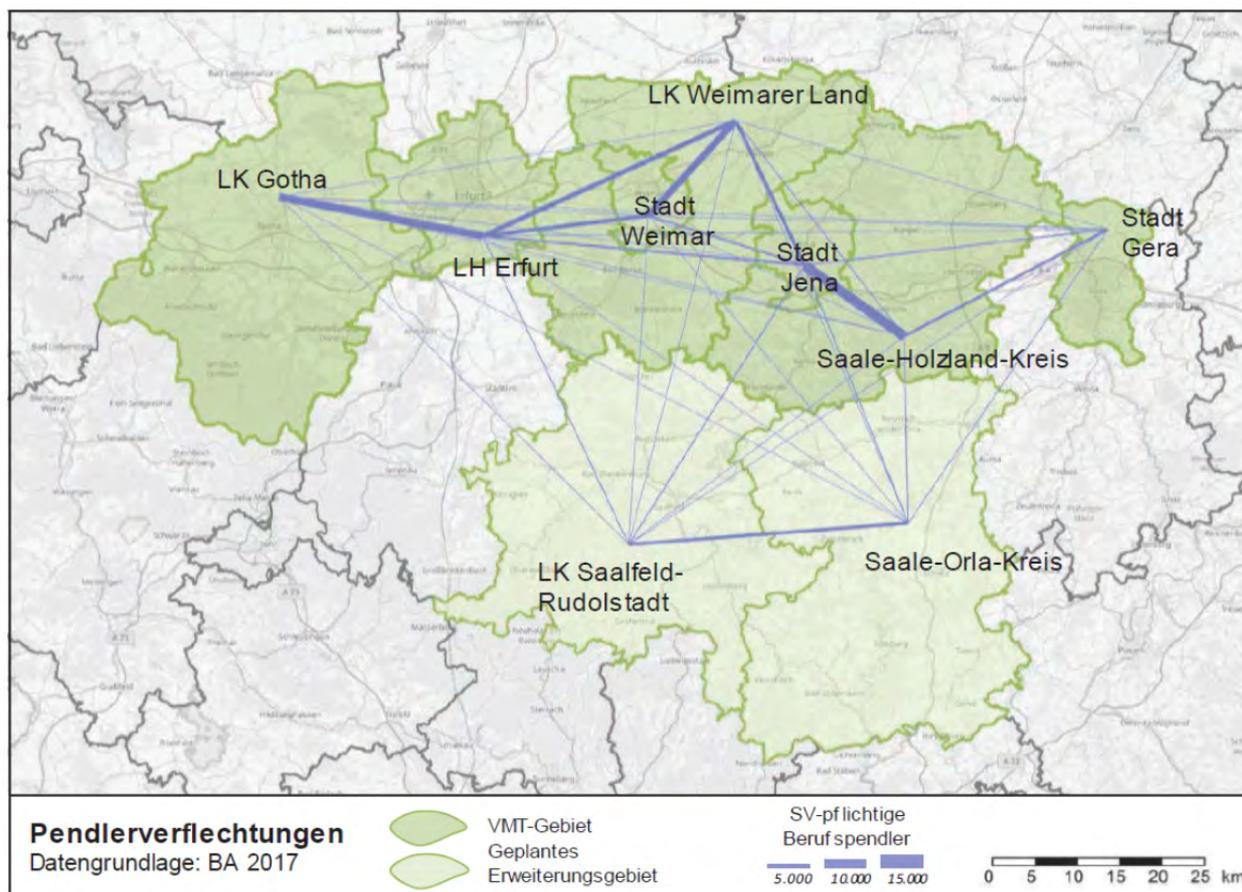


Abbildung 26: Sozialversicherungspflichtige Berufsspendler 2017 im VMT-Gebiet und im geplanten Erweiterungsgebiet (Binnenpendler im Planungsraum) (Quelle: VMT-Rahmenplan 2019-2023)

Der gebietsübergreifende ÖPNV im Verkehrsverbund Mittelthüringen wird überwiegend über die Eisenbahnangebote realisiert. Die im Jahr 2017 erfolgte Neuausrichtung des Thüringer Schienenpersonennahverkehrs, auf die im ICE-Knoten Erfurt verkehrenden Fernverkehrsanschlüsse, führte zu einer Verdichtung der SPNV-Angebote von und nach Erfurt und insgesamt zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung. Am meisten profitiert davon die Relation Erfurt – Weimar mit einem S-Bahn-ähnlichem Angebot, welche von über 11.000 Fahrgästen / Tag genutzt wird.

Weiterführend weist die Mitte-Deutschland-Verbindung im Abschnitt Neudietendorf - Erfurt - Weimar - Jena mit über 8.000 Fahrgästen / Tag die höchste Belegung auf.

Im gebietsübergreifenden Buslinienverkehr liegen die Fahrgastzahlen verbundweit deutlich unter denen im Eisenbahnverkehr. Wichtigste Relationen ab Erfurt sind die nach Sömmerda, nach Gotha und zum Gewerbegebiet Erfurter Kreuz führenden Linien.

Zu Pendlerzahlen und ÖPNV-Nachfrage siehe Kapitel 2.4.

7.2.2 SPNV-Konzept

Mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecken Halle/Leipzig – Erfurt (Projekt VDE Schiene 8.2) im Dezember 2015 und Erfurt – Ebensfeld (– Nürnberg) (Projekt VDE Schiene 8.1) im Dezember 2017 wurde der Fernverkehr der Eisenbahnen in Thüringen auf das ICE-Kreuz Erfurt Hbf konzentriert. Es ist damit der zentrale Zu- und Abgangspunkt zum/vom SPFV im VMT-Verbundgebiet.

Der SPNV wurde auf diese neue Funktionalität des Bahnknotens Erfurt Hbf entsprechend ausgerichtet, um abgestimmte attraktive Reiseketten SPFV – SPNV im Sinne einer landesweiten Erreichbarkeit sicherzustellen.

7.2.3 Verkehrsträgerübergreifende Verknüpfungspunkte

Im VMT-Rahmenplan werden für das Stadtgebiet Erfurt verkehrsträger-übergreifende Verknüpfungspunkte ausgewiesen. In der folgenden Übersicht sind die verknüpften Verkehrsträger dargestellt.

Verknüpfung	Kategorie	SPFV	SPNV	Städtischer StPNV		Regionaler StPNV
				Tram	Bus	Bus
ATü Verknüpfungspunkt		IC / ICE	RE / RB			
Erfurt Hbf / Busbahnhof	A	x	x	x	x	x
Erfurt Nord, Bf.	B		x		x	
Erfurt, Ost, Bf.	B		x		x	
Erfurt, Stotternheim, Bf.	B		x		x	
Erfurt, Vieselbach, Bf.	B		x		x	x
Erfurt, Europaplatz	C			x	x	x
Erfurt, Flughafen/Airport	C			x	x	x
Erfurt, Rieth	C			x	x	x
Erfurt, Urbicher Kreuz	C			x	x	x

Abbildung 27: Aufgabenträgerübergreifende VMT-Verknüpfungspunkte in der Stadt Erfurt (nach VMT-Rahmenplan 2019-2023)

Diese aufgabenträgerübergreifenden Verknüpfungspunkte sind auch zukünftig beizubehalten und entsprechend ihrer Bedeutung im Standard weiter auszubauen. Hierfür wurden im VMT-Rahmenplan für die aufgeführten Kategorien entsprechende Mindeststandards vorgegeben.

7.2.4 Verbundgebietserweiterung

Der Verkehrsverbund Mittelthüringen besteht in seiner jetzigen Ausdehnung seit 2010. Im Jahr 2014 wurde auf Grund der starken Pendlerbeziehungen zusätzlich das Gewerbegebiet Erfurter Kreuz im Ilmkreis in den Verbundtarif einbezogen.

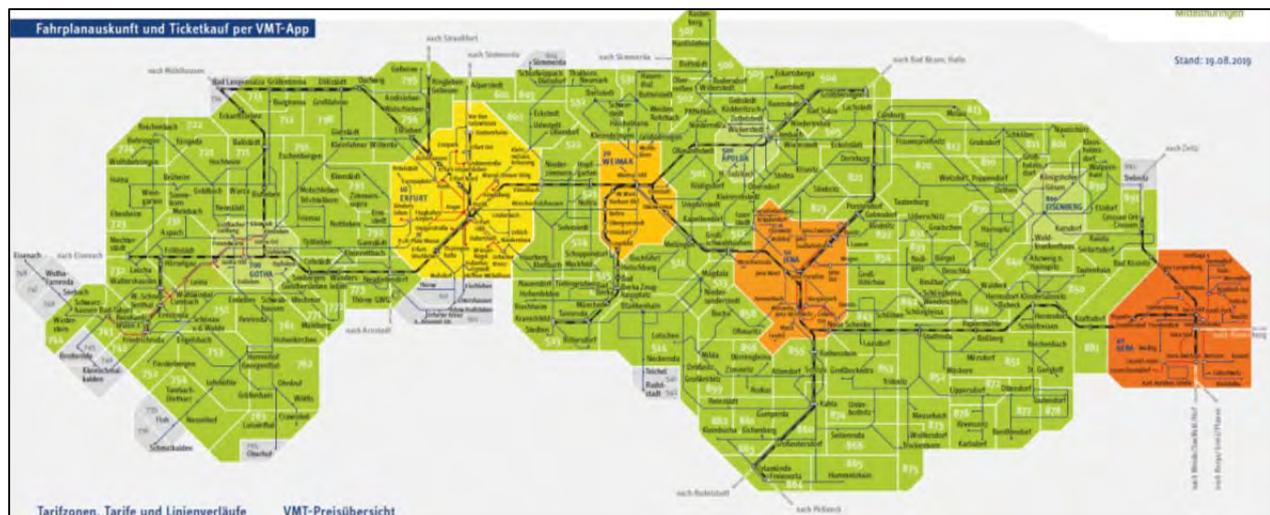


Abbildung 28 Tarifzonenplan VMT, Stand 19.08.2019

Ende 2020 ist eine Verbundgebietserweiterung um den Landkreis Saalfeld-Rudolstadt und den Saale-Orla-Kreis sowie wichtige in den VMT führende Eisenbahnstrecken vorgesehen. Für Erfurt betrifft das die Strecken Erfurt – Sömmerda, Erfurt – Arnstadt – Saalfeld und (Erfurt – Gotha) – Eisenach. Dadurch wird ein wesentlicher Attraktivitätsgewinn für die wichtigen Pendlerbeziehungen nach Sömmerda, Arnstadt und Eisenach durch eine tarifliche Integration zu den VMT-Verkehrsangeboten erreicht. Das heißt für die Fahrgäste auf diesen Relationen, dass sie mit ihren Fahrscheinen auch die Stadtverkehrsangebote in Erfurt nutzen können.

Durch die Landeshauptstadt Erfurt wird seit vielen Jahren um den im Pendler- und Ausbildungsverkehr wichtigen Verbundbeitritt des Ilm-Kreises und des Landkreises Sömmerda geworben. Bisher wurde ein VMT-Beitritt in beiden Kreisen vorerst abgelehnt.

7.2.5 Landesbedeutungsbereich Busnetz

Der Freistaat Thüringen verfolgt das Ziel, die Lücken im thüringischen Eisenbahnnetz durch hochwertige Linienbusangebote zu schließen. In der ÖPNV-Finanzierungsrichtlinie des TMIL wurde hierzu ein Netz für landesbedeutende Buslinien veröffentlicht, für die eine Förderung beantragt werden kann.

Maßgebliche Kriterien für die Bedienung sind:

- Mindestangebot 8 Fahrtenpaare Mo-Fr, 4 Fahrtenpaare Sa/So,
- vollständige Vertaktung,
- Fahrplanverknüpfung mit max. 15 Minuten Übergangszeit.

Im Gebiet des VMT sind zwölf landesbedeutende Buslinien ausgewiesen, von denen Erfurt auf Grund der guten Eisenbahnanbindungen nur von der Achse Erfurt – Bad Berka / Kranichfeld – Saalfeld / Rudolstadt / Bad Blankenburg berührt wird.

Sachstand:

Aus Erfurter Sicht entspricht die Buslinie 155 Erfurt – Kranichfeld bereits heute weitestgehend den Angebotsvorgaben für eine landesbedeutende Buslinie, jedoch wird

das für eine Förderung entscheidende Kriterium der umsteigefreien Bedienung bis Saalfeld / Rudolstadt / Bad Blankenburg nicht erfüllt. Eine Weiterführung der Linie 155 ist von Seiten der EVAG und der Landeshauptstadt Erfurt gegenwärtig nicht beabsichtigt. Im Abschnitt über Dienstedt (derzeitige Bedienung durch Buslinie 113 der KomBus Mo-Fr 2x, Sa 1x) wird kein ausreichendes Potenzial gesehen, zumal die Eisenbahnverbindung Erfurt – Bad Blankenburg – Saalfeld im 1-Stunden-Takt angeboten wird.

7.2.6 Mindestbedienungsstandard im aufgabenträgerübergreifenden StPNV

Der VMT hat die Rechte an den Produktnamen "TaktBus" und PlusBus" erworben, um eine einheitliche Vermarktung von qualitativ hochwertigen StPNV-Angeboten zu ermöglichen. Die Nutzung dieser Markennamen ist an folgende Mindestbedienungsstandards gebunden:

Verkehrstag	PlusBus		Taktbus	
	Fahrtenpaare/Tag	Takt	Fahrtenpaare/Tag	Takt
Mo – Fr	15 ¹	60 min	7	120 min
Sa	6	vertaktet	4	vertaktet
So ²	6	keine Vorgabe	keine Vorgabe	keine Vorgabe

¹Zeitraum 5 – 21 Uhr | ² einschl. Feiertage

Tabelle 27: Mindestbedienung auf PlusBus- und TaktBus-Linien (Quelle: VMT-Rahmenplan)

Sachstand:

In Abhängigkeit vom vorhandenen Fahrgastaufkommen soll eine Einführung der Markennamen "TaktBus" bzw. "PlusBus" für die Regionalbuslinien der EVAG geprüft werden. Eine gemeinsame Vermarktung dieser Produkte mit benachbarten Aufgabenträgern für nach Erfurt führende Linie ist anzustreben.

7.3 Aufgabenträgerübergreifende Verkehrsangebote

7.3.1 Allgemeines

Die aufgabenträgerübergreifenden Regionalbuslinien ergänzen die Verkehrsangebote der Eisenbahnen und übernehmen die Feinerschließung der Region. Über definierte Verknüpfungspunkte sind sie sowohl mit dem Regionalverkehr der Eisenbahnen als auch mit den Stadtverkehrsangeboten verbunden. Eine enge Fahrplanabstimmung zu den vorhandenen Eisenbahnangeboten ist vorzusehen.

Das Gebiet der Landeshauptstadt ist durch Regionalbuslinien mit fünf Landkreisen verbunden. Linienverläufe und Angebotsumfang sind abgestimmt und in den aktuell vorliegenden Linienverkehrsgenehmigungen definiert. Sie sollen weiterhin gültig bleiben.

Regionalbuslinien der EVAG verkehren in die Landkreise Sömmerda und Weimarer Land. Sie sind als Linien zur unmittelbaren Umlanderschließung in den öffentlichen Dienstleistungsauftrag aufgenommen. Zu diesen Linien erfolgt eine anteilige Finanzierung durch die jeweiligen Landkreise auf Grundlage von geschlossenen Finanzierungsvereinbarungen.

7.3.2 Regionalverkehrsverbindungen mit dem Landkreis Sömmerda

Zwischen der Landeshauptstadt Erfurt und dem Landkreis Sömmerda verkehren - neben SPNV-Angeboten auf drei Eisenbahnstrecken in Aufgabenträgerschaft des Freistaates Thüringen - gegenwärtig folgende Regionalbuslinien:

2 Buslinien der Verwaltungsgesellschaft des ÖPNV Sömmerda mbH (VWG):

Linie	
208	Sömmerda - Stotternheim - Erfurt, Grubenstraße (Anschluss Stadtverkehr, 1x bis Busbahnhof)
220	Sömmerda – Straußfurt - Riethordhausen – Mittelhausen – Erfurt, Rieth (Anschluss Stadtverkehr) - Erfurt, Busbahnhof

Bemerkungen:

- Linien verkehren nach Fahrplanvorgaben des Landkreises Sömmerda
- Linien verkehren zum VWG-Haustarif, VWG vertreibt Anschluss- VMT-Tickets für den Stadtverkehr Erfurt,
- Bedienungsverbot innerhalb des Stadtgebietes Erfurt

3 Buslinien der EVAG:

Linie	
132	Alperstedt - Erfurt, Stotternheim (Anschluss Stadtverkehr)
111	Ringleben / Witterda – Erfurt, Europaplatz (Anschluss Stadtverkehr)
141	Schloßvippach – Kerspleben - (Ollendorf -) Erfurt, Marcel-Breuer-Ring (Anschluss Stadtverkehr)

Bemerkungen:

- Linien verkehren zum VMT-Tarif, damit Integration in den Stadtverkehr Erfurt,
- anteilige Finanzierung durch den Landkreis Sömmerda,

Bis 2024 ist für die Regionalverkehrsverbindungen mit dem Landkreis Sömmerda folgende Entwicklung vorgesehen:

- Beibehaltung der bestehenden Linien und Angebote,
- Anfahrt des Erfurter Busbahnhofes durch die VWG-Linien im bisherigen Umfang (Fahrplan 2019)
- Bei einem VMT-Beitritt wäre eine Aufhebung der Bedienungsverbote für die VWG-Linien im Stadtgebiet Erfurt möglich.

7.3.3 Regionalverkehrsverbindungen mit dem Kreis Weimarer Land

Zwischen der Landeshauptstadt Erfurt und dem Kreis Weimarer Land verkehren - neben dichten SPNV-Angeboten in Richtung Weimar - Apolda / Jena in Aufgabenträgerschaft des Freistaates Thüringen - gegenwärtig folgende Regionalbuslinien:

2 Buslinien der Personenverkehrsgesellschaft Weimarer Land (PVG):

Linie	
234	Weimar - Nohra - Mönchenholzhausen (- Erfurt, GVZ) - Erfurt, Busbahnhof
235	Bad Berka - Klettbach - Schellroda - Erfurt, Märchensiedlung - Erfurt, Urbicher Kreuz (Anschluss Stadtverkehr) - Erfurt, Busbahnhof

Bemerkungen:

- Linien verkehren nach Fahrplanvorgaben des Kreises Weimarer Land
- Linien verkehren zum VMT-Tarif, damit Integration in den Stadtverkehr Erfurt

2 Buslinien der EVAG:

Linie	
152	Hayn - Mönchenholzhausen - Erfurt, Vieselbach (Anschluss Eisenbahn) - Niederzimmern
155	Kranichfeld (/ Riechheimer Berg) - Hohenfelden - Klettbach - Erfurt, Niedernissa - Erfurt, Busbahnhof

Bemerkungen:

- Linien verkehren zum VMT-Tarif, damit Integration in den Stadtverkehr Erfurt,
- anteilige Finanzierung durch den Kreis Weimarer Land

Bis 2024 ist für die Regionalverkehrsverbindungen mit dem Kreis Weimarer Land folgende Entwicklung vorgesehen:

- Grundsätzliche Beibehaltung der bestehenden Linien und Angebote.
- Der Kreis Weimarer Land hat Interesse an einer Übernahme der Regionalbuslinie 152, deren Erschließungsleistungen überwiegend im Landkreis liegen. Damit soll ein verändertes, besser auf die Anforderungen im Kreis Weimarer Land abgestimmtes Verkehrsangebot realisiert werden.
Die EVAG besitzt eine bis zum 31.10.2028 gültige Linienverkehrsgenehmigung. Auf dieser Grundlage sind Abstimmungen mit dem Kreis Weimarer Land und der Genehmigungsbehörde Thüringer Landesverwaltungsamt zu führen. Der durch Linie 152 erbrachte Anteil an der ÖPNV-Erschließung auf der Verbindung Hochstedt – Vieselbach ist im notwendigen Umfang dabei zu gewährleisten.
- Weiterentwicklung der Linie 155 als Touristische Ausflugslinie in die Freizeitregion Hohenfelden. In diesem Rahmen ist das Angebot des Radwanderbusses weiterzuführen.
- Der auf Linie 155 zum 19.08.2019 begonnene einjährige Testbetrieb mit Abendangeboten zur Freizeitregion Hohenfelden ist gemeinsam mit dem Kreis Weimarer Land und den touristischen Anbietern auszuwerten. Danach ist über eine Beibehaltung / Anpassung zu entscheiden.
- Abstimmungen zur weiteren GVZ-Erschließung aus dem Landkreis.

7.3.4 Regionalverkehrsverbindungen mit dem Ilmkreis

Zwischen der Landeshauptstadt Erfurt und dem Ilmkreis verkehren - neben dichten SPNV-Angeboten in Richtung Arnstadt - Saalfeld / Ilmenau / Suhl in Aufgabenträgerschaft des Freistaates Thüringen - gegenwärtig folgende Regionalbuslinien:

3 Buslinien der IOV Omnibusverkehr GmbH Ilmenau (IOV):

Linie	
350	Arnstadt - Ichttershausen (- Erfurt, Waltersleben) - Erfurt, Busbahnhof
357	Arnstadt - Werningsleben - Erfurt, Egstedt - Erfurt, Busbahnhof
351	Arnstadt - Ichttershausen - Thörey / Erfurt, Molsdorf

Bemerkungen:

- Anwendung des VMT-Tarifs für Fahrten innerhalb des Stadtgebietes Erfurt (TZ 10) und von/nach dem Gewerbegebiet Erfurter Kreuz (TZ 101, 102), damit Integration der Linien 350 und 357 in den Stadtverkehr Erfurt.
- Linien verkehren außerhalb der Stadt Erfurt und der Gewerbegebiete Erfurter Kreuz und Thörey zum Haustarif der IOV.
- Mit Linie 350 wird mehrmals täglich an der Haltestelle Arnstadt, August-Brömel-Straße ein Anschluss zu Linien in die Gewerbegebiete Erfurter Kreuz und Thörey hergestellt.

- Zusätzlich werden im Rahmen des Ausflugsverkehrs am Wochenende je zwei Fahrten der EVAG-Regionalbuslinie 155 über Riechheim zum Riechheimer Berg geführt.

Bis 2024 ist für die Regionalverkehrsverbindungen mit dem Ilmkreis folgende Entwicklung vorgesehen:

- Beibehaltung der bestehenden Linien und Angebote,
- Prüfung der weiteren verbesserten Erschließung der Gewerbegebiete Erfurter Kreuz und Thörey sowohl über Linie 350 als auch über den Eisenbahnverknüpfungspunkt Neudietendorf.

7.3.5 Regionalverkehrsverbindungen mit dem Landkreis Gotha

Zwischen der Landeshauptstadt Erfurt und dem Landkreis Gotha verkehren - neben dichten SPNV-Angeboten in Richtung Gotha - Eisenach und Gotha / Dachwig - Bad Langensalza in Aufgabenträgerschaft des Freistaates Thüringen - gegenwärtig folgende Regionalbuslinien:

4 Buslinien der Verkehrsgesellschaft Landkreis Gotha mbH (VLG):

Linie	
812	(Gebesee -) Dachwig - Witterda - Erfurt, Europaplatz
891	Gotha - Friemar - Gamstädt - Erfurt, Flughafen / Airport
894	Bienstädt - Erfurt, Ermstedt - Gamstädt - IKEA - Erfurt, Flughafen / Airport
895	Bienstädt - Erfurt, Ermstedt - Gamstädt - Neudietendorf

Bemerkungen:

- Linien verkehren zum VMT-Tarif, damit Integration in den Stadtverkehr Erfurt,
- ausgewählte Fahrten der Linie 812 bedienen auch Erfurt, Kühnhausen.
- Eine zusätzliche Umsteigemöglichkeit zur Stadtbahn an der Haltestelle Büropark Airfurt bleibt erhalten. Ein Warten ist aber hier auf Grund der in der Fahrbahn liegenden Haltestellen nicht möglich.

Auf ihrem Linienweg zum Erfurter Ortsteil Molsdorf bedient die Stadtbuslinie 51 der EVAG die Haltestelle Mariental im Landkreis Gotha.

Aus dem Erfurter Ortsteil Gottstedt wird eine tägliche Verbindung (Mo-Fr) zur Arztpraxis nach Gamstädt gewünscht. Hierfür ist durch die EVAG mit der VLG eine Umsteigeverbindung je Richtung (Anschluss in Ermstedt) abzustimmen.

Bis 2024 ist für die Regionalverkehrsverbindungen mit dem Landkreis Gotha folgende Entwicklung vorgesehen:

- Beibehaltung der bestehenden Linien und Angebote des Landkreises,
- Aus Sicht des Landkreises ist eine Neuordnung des Liniennetzes im Bereich des Nordkreises ab 2022 sinnvoll. Hiervon sind auch die Verbindungen nach Erfurt betroffen, zu denen gemeinsame Abstimmungen mit der Landeshauptstadt und der EVAG gewünscht werden.

7.3.6 Regionalverkehrsverbindungen mit dem Landkreis Saalfeld-Rudolstadt

Zwischen der Landeshauptstadt Erfurt und dem Landkreis Saalfeld-Rudolstadt verkehrt - neben den SPNV-Angeboten in Richtung Arnstadt - Saalfeld in Aufgabenträgerschaft des Freistaates Thüringen - gegenwärtig folgende Regionalbuslinie:

Buslinie der KomBus GmbH:

Linie	
113	Rudolstadt - Remda - Klettbach - Erfurt, Busbahnhof

Bemerkungen:

- Linie verkehrt zum KomBus-Haustarif, im Abschnitt Barchfeld (Kreis Weimarer Land) - Erfurt erfolgt die Anwendung des VMT-Tarifs. Ab der geplanten VMT-Erweiterung um die Kreise Saalfeld – Rudolstadt und den Saale-Orla-Kreis verkehrt Linie 113 dann vollständig zum VMT-Tarif.
- In Erfurt werden keine Unterwegshaltestellen bedient.

Bis 2024 ist für die Regionalverkehrsverbindungen mit dem Kreis Saalfeld-Rudolstadt folgende Entwicklung vorgesehen:

- Das Angebot soll unverändert fortgeführt werden. Eine Entwicklung zu einer landesbedeutsamen Buslinie ist derzeit nicht vorgesehen (siehe Punkt 7.2.5).
- Aus Sicht der Stadt Erfurt ist eine Fahrplanabstimmung mit der im Abschnitt Erfurt, Busbahnhof - Kranichfeld parallel verkehrenden EVAG-Linie 155 anzustreben.

8 Anforderungen an die Infrastruktur

8.1 Barrierefreiheit

Mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zum 01.01.2013 sind auch neue Regelungen zur Barrierefreiheit im ÖPNV in Kraft getreten. In § 8 Abs. 3 PBefG wird festgelegt:

„(...) Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkter Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen(...)“

Damit hat der Gesetzgeber für die Schaffung eines barrierefreien Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eine politische Zielbestimmung im PBefG verankert. Die Aufgabenträger werden verpflichtet, in den Nahverkehrsplänen (NVP) die Belange von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, **bis zum 1. Januar 2022 eine vollständig barrierefreie Nutzung der öffentlichen Nahverkehrsangebote** zu erreichen.

8.1.1 Sachstand

Die Bemühungen, einen barrierefreien ÖPNV in Erfurt anzubieten, reichen bis in die frühen 1990-iger Jahre mit der Beschaffung der ersten Niederflurstraßenbahnen und -busse zurück. In diesem Zusammenhang begann auch der niederflurgerechte Haltestellenausbau nach den jeweils gültigen Richtlinien.

In den ersten Jahren erfolgte der Ausbau noch ohne bzw. mit nicht vollständigen Blindenleitsystemen sowie nicht maximalen Bordhöhen. Seither haben sich die Vorschriften zu Gunsten der Barrierefreiheit in mehreren Schritten stark verändert. Deshalb gelten alle, nach dem jeweils gültigem Stand der Regelwerke ausgebauten Haltestellen mit angehobenen (niederflurgerechten) Haltestellenkanten als barrierefrei, wenn sie Bordhöhen von größer gleich 20cm bei der Stadtbahn und größer gleich 18cm bei den Bussen aufweisen. Sie sind damit ab diesen Bordhöhen weitgehend barrierefrei nutzbar.

Neu- und Ausbauten von Haltestellen haben nach den - auf den aktuellen Regelwerken basierenden -

Regelbauweisen zum barrierefreien Bauen – Teil Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) (DS 0756/17, im Ausschuss BuV am 17.08.2017 beschlossen), zu erfolgen, wobei die örtlichen Gegebenheiten (z.B. Weichen, Gleisbögen, Einfahrten) bei der Umsetzung zu berücksichtigen sind. Alle Haltestellenneubauten besitzen ein Blindenleitsystem und sind damit vollständig barrierefrei.



Abbildung 29: Barrierefreie Haltestellengestaltungen

Mit Stand vom 30.06.2019 existieren im EVAG Netz im Stadtgebiet für Linienbetrieb, getrennt nach Abfahrtskanten:

- 186 Haltestellenkanten für Stadtbahn,
- 426 Haltestellenkanten für Stadt- und Regionalbus (ohne 5 Haltestellen Testbetrieb GVZ).

Diese weisen durch die Lage im Stadtgebiet und die Anzahl der Verkehrsangebote eine sehr unterschiedliche Fahrgastnutzung aus. Der Ausstattungsstand ist vor allem im Busbereich sehr unterschiedlich.

Folgender Sachstand zum barrierefreien ÖPNV wurde zum 30.06.2019 erreicht:

Stadtbahn:

Fahrzeuge	alle eingesetzten 76 Fahrzeuge barrierefrei	100 %
Stadtbahnhaltestellen	aktuell: von 186 im Linienverkehr bedienten Haltestellenkanten besitzen 181 einen barrierefreien Einstieg	97,3 %
	2020 wird die Haltestelle Baumerstraße stadtauswärts unter Berücksichtigung der späteren Umgestaltung der Nordhäuser Straße barrierefrei ausgebaut → dann 182 barrierefreie Haltestellen	97,8%
	2021 ist der barrierefreie Ausbau der Haltestelle Brühler Garten/Lutherstraße vorgesehen → dann 183 barrierefreie Haltestellen	98,4%
	vsl. ab 2023 werden mit Umgestaltung der Nordhäuser Straße die dort noch fehlenden Haltestellen Bergstraße (2x) und Baumerstraße (1x) barrierefrei realisiert → dann alle 186 Stadtbahnhaltestellen barrierefrei	dann 100,0%

Tabelle 28: Sachstand Barrierefreier ÖPNV im Stadtbahnbereich (30.06.2019)

Die Stadtbahnhaltestellen liegen in Verantwortung der EVAG, die auch für den barrierefreien Ausbau verantwortlich zeichnet. Zur Gewährleistung der vollständigen Barrierefreiheit sind in den nächsten Jahren durch die EVAG an zahlreichen Stadtbahnhaltestellen die fehlenden Blindenleitsysteme nachzurüsten.

Bus im Stadtgebiet:

Fahrzeuge	63 von 67 EVAG-Bussen sind barrierefrei	94,0 %
	alle neuen Busse werden als Niederflurbusse beschafft Ausnahme: 1 Fahrschulbus (nur als Hochflurbus erhältlich) mit Hublift*	
	die restlichen 3 Hochflurbusse werden bis 31.12.2021 ausgesondert	dann 100%
Haltestellen EVAG	aktuell: von 426** Haltestellenkanten besitzen 245 einen barrierefreien Einstieg → 181 Haltestellenkanten nicht barrierefrei	57,5 %

* In Anlehnung an die ÖPNV-Investitionsrichtlinie des Freistaates erfolgt der Einsatz nur auf Regionalbuslinien (Fahrten sind im Fahrplan zu kennzeichnen, keine aufeinander folgenden Fahrten) sowie bei Doppelfahrten, im Werkverkehr und auf ausgewählten Schülerverkehrsfahrten

**weiterhin gibt es noch 11 Haltestellenkanten, die ausschließlich durch auswärtige Busunternehmen angefahren werden. Von diesen sind 8 Haltestellenkanten barrierefrei, die Haltestelle Egstedt sa ist im Rahmen der komplexen Haltestellenumgestaltung mit auszubauen.

Tabelle 29: Sachstand Barrierefreier ÖPNV im Busbereich (30.06.2019)

Zur Gewährleistung der vollständigen Barrierefreiheit sind an zahlreichen älteren Niederflurhaltestellen die fehlenden Blindenleitsysteme nachzurüsten. Auf Grund des großen Bedarfs und der begrenzt zur Verfügung stehenden Mittel hat aber der Neubau von barrierefreien Haltestellen Vorrang.

Über spezielle Niederflurnetzpläne sind die bisher im Stadtgebiet barrierefrei ausgebauten Haltestellen hinsichtlich der Bordhöhen abrufbar.

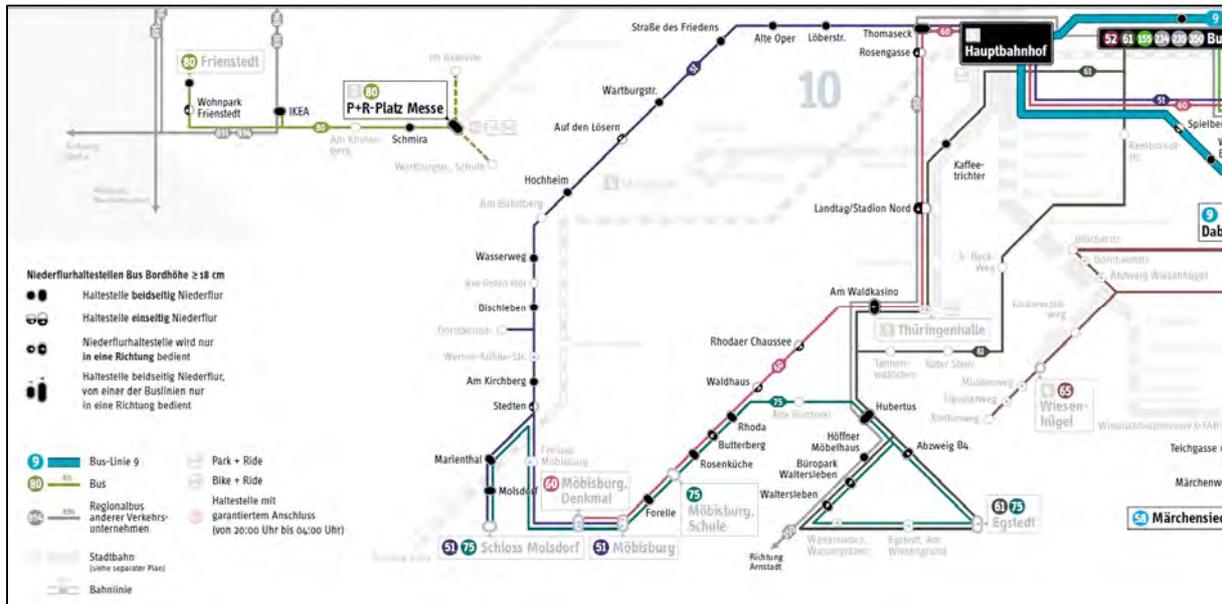


Abbildung 30: Niederflurnetzplan Bus (Ausschnitt), Stand 19.08.2019

Das Tiefbau und Verkehrsamt als zuständiger Straßenbaulastträger ist für den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen im Stadtgebiet zuständig. In der vom Stadtrat bestätigten DS 1900/17 Ausbauprogramm für barrierefreie Haltestellen – Verpflichtung aus dem Personenverkehrsgesetz wurde aus Haushalts- und kapazitätsgründen festgelegt, dass ab 2019 jährlich drei Haltestellenstandorte sowie eine damit im Zusammenhang stehende Buswendeschleife ausgebaut werden sollen. Wegen der angespannten personellen Situation und der anstehenden Aufgaben (BUGA, Kanalbaumaßnahmen), konnten vorerst keine über komplexe Straßenbaumaßnahmen hinausgehende barrierefreie Haltestellenumbauten realisiert werden.

8.1.2 Zielstellung für den Barrierefreien Haltestellenausbau Bestand

In der DS 1900/17 erfolgte eine, vom Grundsatz her aus dem Nahverkehrsplan 2014-2018 übernommene Kategorisierung der Bushaltestellen, um eine an die Bedeutung der Haltestelle angepasste Rang- und Reihenfolge bei der Barrierefreiheit festzulegen. Diese Einteilung wird auch für den Zeitraum des Nahverkehrsplanes 2020 bis 2024 übernommen.

Kategorie	Ein- und Aussteiger / Tag gesamt	Haltestellenkanten Bus gesamt	anzustrebender Standard
I	> 1000	6	vollständig barrierefreier Ausbau
II	500 ... 999	25	
III	100 ... 499	91	
IV	50 ... 99	69	barrierefreier Ausbau, mit verkürzter Bahnsteiglänge möglich
V	25 ... 49	61	
VI	< 25	174	vorerst kein barrierefreier Ausbau

Tabelle 30: Kategorisierung der Haltestellen zur Festlegung des Standards Barrierefreiheit

Verteilt über alle Kategorien hinweg sind im EVAG-Netz noch 181 Haltestellen nicht barrierefrei nutzbar und müssen noch ausgebaut werden. Hinzu kommt noch die Haltestelle Egstedt, stadtauswärts im Rahmen der komplexen Umgestaltung.

Auf Grund dieser großen Anzahl noch barrierefrei auszubauenden Haltestellen und der begrenzten Ressourcen wurde für die Haltestellen der Kategorie VI mit einer sehr geringen täglichen Fahrgastnutzung abgestimmt, dass diese Haltestellen vorerst nicht ausgebaut werden. Hier kann in den seltenen Fällen, dass ein mobilitätsbehinderter Fahrgast die Haltestelle nutzen möchte, auf die im Bus verfügbare und durch den Fahrer zu bedienende Klapprampe verwiesen werden.

Bei der konkreten Einteilung der Haltestellen sind folgende Kriterien zusätzlich zu berücksichtigen:

- Haltestellen an Einrichtungen mit erhöhtem Aufkommen an mobilitätseingeschränkten Fahrgästen sind vorrangig auszubauen.
- In jedem Ortsteil / jeder baulich abgegrenzten Siedlung ist vorrangig mindestens eine Bushaltestelle / Richtung barrierefrei auszubauen, um den mobilitätseingeschränkten Bewohnern / Gästen die selbständige Nutzung des ÖPNV zu ermöglichen.
- In den Ortsteilen Herrenberg und Wiesenhügel verkehrt auf Grund der Hanglage die Quartierbuslinie 65 mit einem Kleinbus. An den nur durch diese Linie bedienten 15 Haltestellen gelten hinsichtlich Ausbaustandards (Bahnsteighöhe, Haltestellenlänge) spezielle Anforderungen. Als vorrangig ist der Ausbau von 10 Haltestellen eingeordnet.
- Bei komplexen Straßenbaumaßnahmen werden unabhängig von der Kategorie ausnahmslos alle im Bauabschnitt liegenden Haltestellen (einschließlich Ersatzhaltestellen) barrierefrei ausgebaut.

Unter Berücksichtigung dieser Vorgaben ergibt sich folgende Zuordnung der noch auszubauenden nicht barrierefreien Bushaltestellen:

Kategorie	Fahrgäste / Tag gesamt	auszubauende Haltest.-kanten	Bemerkungen
vordringlicher Bedarf			
I	> 1000 Fahrgäste	1	
II	500 ... 999 Fahrgäste	1	
III	100 ... 499 Fahrgäste	19*	- davon 2 Standorte mit Wendeschleifen
zusätzlich für Barrierefreiheit Ortsteile		16	- davon 1 Standort mit Wendeschleife - davon 2 Haltestellenkanten durch SBA Mittelthüringen
Ausbau nach Kleinbusstandard		10	
im Zuge Ausbau Nordhäuser Straße		4	Hst. Bergstraße + Baumerstraße
Summe vordringlicher Bedarf:		51*	
weiterer Bedarf			
25 bis 99 Fahrgäste / Tag:			
IV	50 ... 99 Fahrgäste	24	
V	25 ... 49 Fahrgäste	35	
Summe weiterer Bedarf:		59	

vorerst kein barrierefreier Ausbau bis 24 Fahrgäste / Tag:		
VI	bis 24 Fahrgäste	67
Haltestellen Linie 65		5
vorerst kein Ausbau		72

* incl. der mit auszubauenden Haltestelle Egstedt stadtauswärts, Bedienung nur durch IOV-Linie 357

Tabelle 31: Übersicht über noch barrierefrei auszubauende Bushaltestellen

Die Zuordnung der noch barrierefrei auszubauenden Haltestellen zu den Kategorien kann der Anlage 2 entnommen werden.

Das separate Ausbauprogramm zur Realisierung von barrierefreien Bushaltestellen ist unter Verwendung möglicher Fördermittel in den nächsten Jahren fortzuschreiben. Dabei ist folgende Vorgehensweise abgestimmt:

- Das Tiefbau- und Verkehrsamt schreibt die Anmeldung von Haushaltsmitteln für den barrierefreien Haltestellenausbau von jährlich drei kompletten Haltestellenstandorte fort und realisiert die damit im Zusammenhang stehenden Buswendeschleifen.
- Die konkret auszubauenden Haltestellen werden aus der in Anlage 2 aufgeführten Liste nach den aktuellen Fahrgastzahlen und unter Berücksichtigung baulicher Randbedingungen ausgewählt.
- Außerdem werden bei komplexen Straßenbaumaßnahmen alle im Abschnitt liegenden Bushaltestellen (einschließlich Ersatzhaltestellen) barrierefrei hergestellt.

8.1.3 Zielstellung für die Neuanlage von Haltestellen

Zu Gewährleistung der Barrierefreiheit nach PBefG sind alle dauerhaft neu einzurichtenden Haltestellen vollständig barrierefrei herzustellen.

Sollen Haltestellenstandorte im Rahmen von Testbetrieben hinsichtlich ihrer wirksamsten Lage getestet werden, so ist der barrierefreie Haltestellenneubau spätestens 2 Jahre nach der erstmaligen Einrichtung abzuschließen.

8.1.4 Ausnahmeregelungen

Die Aufstellungen zeigen, dass die termingerechte Umsetzung des barrierefreien Haltestellenumbaus von 182 Bushaltestellen zum 01.01.2022 aus finanziellen und Kapazitäts- Gründen nicht leistbar ist. Für die Realisierung der vollständigen Barrierefreiheit an allen Haltestellen wird ein Zeitraum von 15 bis 20 Jahren geschätzt. Um die Auswirkungen für die Fahrgäste so gering wie möglich zu gestalten, sollen die am stärksten frequentierten Haltestellen zuerst ausgebaut werden. Solange ist an den restlichen Haltestellen über fahrerbediente Klapprampen eine weitgehende, vorerst provisorische Barrierefreiheit zu gewährleisten.

Folgende Ausnahmeregelungen von der Forderung nach vollständiger Barrierefreiheit zum 01.01.2022 werden festgelegt:

Generell:

Häufig können auf Grund örtlicher Gegebenheiten nicht alle Haltestellen auf kompletter Länge mit Hochbahnsteigen ausgerüstet werden (z.B. Weichen, Gleisradien, Einfahrten). Hier ist die maximal mögliche erhöhte Haltestellenlänge herzustellen und mit einem angepassten Blindenleitsystem auszurüsten. Solche Sonderlösungen sind der / dem Behindertenbeauftragten vorzustellen und von ihr / ihm bestätigen zu lassen. In allen Zweifelsfällen, bei Unklarheiten oder zur Lösung spezieller Detailfragen im Einzelfall, erfolgt die Abstimmung mit der AG Barrierefreies Erfurt.

Stadtbahnhaltestellen:

- Die verbliebenen nicht barrierefreien Haltestellen Baumerstraße (se) und Bergstraße (se+sa) können erst mit der anstehenden komplexen Umgestaltung der Nordhäuser Straße umgestaltet werden. Ein Baubeginn ist nach der BUGA vsl. 2023 vorgesehen.

Bushaltestellen:

- Aus dem Bestand der noch nicht barrierefrei ausgebauten Bushaltestellen sollen gemäß Stadtratsbeschluss DS 1900/17 jährlich mindestens drei vollständige Haltestellenstandorte realisiert werden. Die Auswahl erfolgt nach der Frequentierung und nach baulichen Gesichtspunkten. Unter dieser Voraussetzung wird der Anteil nicht barrierefreier Haltestellen akzeptiert. Die Barrierefreiheit wird an diesen Haltestellen so lange provisorisch über die fahrzeuggebundene Klapprampe mit Fahrerbedienung hergestellt.
- Auf Grund des hohen Investitionsaufwandes sollen Haltestellen mit sehr geringer Fahrgastnutzung (unter 25 Fahrgäste / Tag) vorerst nicht separat ausgebaut werden. Auch hier wird auf die fahrzeuggebundene Klapprampe mit Fahrerbedienung zur Herstellung einer provisorischen Barrierefreiheit verwiesen. Das gilt nicht bei komplexen Straßenbaumaßnahmen, bei denen generell alle im Abschnitt liegenden Haltestellen – einschließlich Ersatzhaltestellen – barrierefrei auszubauen sind.

8.2 Instandhaltungen von Strecken und Anlagen

Die Instandhaltung von Strecken und Anlagen der EVAG hat gemäß §57 BO Strab zu erfolgen. Durch angemessene Wartung und Pflege, gegebenenfalls vorbeugende oder korrektive Instandsetzung sind die Bahnanlagen sowie die der EVAG zugeordneten Verkehrsflächen und ihre Werkstätten in einem sicheren und ordnungsgemäßen Zustand zu erhalten. Insbesondere sind im Streckennetz zustandsbedingte Geschwindigkeitsbeschränkungen zu vermeiden, dies gilt auch für den Omnibusbereich. Die dafür notwendigen finanziellen Mittel sind in die entsprechenden Wirtschaftspläne einzuordnen. Die Stadt Erfurt wird die notwendigen Maßnahmen dazu unterstützen, auch organisatorisch. Hierfür stimmen sich Stadt und EVAG rechtzeitig ab. Die während der Laufzeit des Nahverkehrsplanes bis 2024 konkret geplanten Maßnahmen sind in Kapitel 9 "Investitionen im ÖPNV" aufgeführt.

8.3 Eisenbahnhaltepunkt Leipziger Straße

Für die Entwicklung der Erfurter Oststadt ist eine attraktive ÖPNV-Erschließung notwendig. Durch die Lage an den Eisenbahnstrecken nach Nordhausen / Bad Langensalza und Sömmerda – Sondershausen (– Magdeburg) bietet sich die Eisenbahnerschließung über einen neu zu errichtenden Haltepunkt Leipziger Straße an.

Als Verknüpfungspunkt mit der Stadtbahnlinie 2 sind folgende Funktionen zu erfüllen:

- eine direkte Anbindung der Oststadt, der Fachhochschule und anderer überörtlich bedeutender Einrichtungen an die Region nördlich von Erfurt und über den Hauptbahnhof an das Nah- und Fernverkehrsnetz der Eisenbahnen,
- Nutzung der Eisenbahnangebote im Stadtverkehr Erfurt (Direktverbindung zum Hauptbahnhof), um so auch die Fachhochschule und die überörtlich bedeutenden Einrichtungen attraktiver zu erschließen,
- Verknüpfung der Stadtbahnlinie 2 (Ringelberg) mit der Eisenbahn,
- B+R und Carsharing-Angebote für die Feinerschließung.

Auf Grund der eingleisigen Zulaufstrecken können an dem neuen Haltepunkt nicht alle Züge halten. Es ist derzeit von folgendem Betriebskonzept auszugehen:

- in / aus Richtung Sömmerda: stündlicher Zughalt, in HVZ Verdichtung auf ca. 30-Min-Takt (Ziel)
- in / aus Richtung Nordhausen: stündlicher Zughalt
- in / aus Richtung Bad Langensalza: kein Zughalt, Umsteigemöglichkeit in Erfurt-Hbf. zur Verbindung über Gotha

Auf Grund der fahrplanmäßigen Ausrichtung der Regionalzüge auf den ICE-Knoten Erfurt ist dort von optimalen Anschlüssen zu den Fern- und Regionalzügen auszugehen.

Im Auftrag der Landeshauptstadt Erfurt wurde durch ein Ingenieurbüro eine Machbarkeitsstudie für einen Haltepunkt Leipziger Straße erarbeitet. Eine endgültige Abstimmung mit dem Freistaat konnte noch nicht erreicht werden da, von DB Station&Service AG noch kein Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsrechnung vorliegt. Danach werden weitere Abstimmungen bis hin zu einem gemeinsamen Termin für die Feststellung einer Umsetzung folgen.

Zielstellung der Landeshauptstadt Erfurt:

2020 – 2024: Vorbereitungen hinsichtlich Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

2025 – 2029: Realisierung des Haltepunktes in der Laufzeit des nächsten Nahverkehrsplans

9 Investitionen im ÖPNV

9.1 Ausbau der Verkehrswege und –anlagen

9.1.1 Verkehrswege

- **Grunderneuerungen Stadtbahnstrecken**

2020	Gleisbogen Karl-Marx-Platz inkl. Lutherstraße
2020	Gleis Warschauer Straße (Überfahrt Berliner Straße, bis vor Gerabrücke, GUW 23)
2020	Gleis nördliche und südliche Bahnhofstraße mit Querung Juri-Gagarin-Ring
2020	Gleis Abzweig Ringelberg
2020	Gleis- und Weichenanlagen Angerkreuz bis Abzweig Ringelberg nebst Haltestellen Angerkreuz (sinnvoll mögliche Verbesserung gemäß örtlicher Gegebenheiten)
2020	Fahrsignalanlage und Weichensteuerung Anger 1
2021	Weichen Europaplatz inkl. Gleisbogen
2021	Gleisbogen Haarbergstraße
2021/2022	Gleisertüchtigung Ebertstraße (Überhang 2018/2019)
2022	Gleis Luther-/ Gorkistraße
2022	Gleis Talknoten
2022	Gleis Stadtparkdreieck bis Löberwallgraben / Kaffeetrichter
2022	Weichen und Kreuzung Domplatz Süd
2022	Sicherheit Netz
2023	Grunderneuerung Stadtbahnbrücke NQV
2023	Gleis Dreieck Warschauer Straße – Europaplatz
2023	Gleis Wiesenhügel
2023	Weichenanlage Grubenstraße
2023	Gleis Abzweig Kaffeetrichter
2024	Gleisverbindung Kloostergang als Alternative für Ersatzzeichenstraße (Anforderung der Stadt Erfurt, Finanzierung ist zu klären)

9.1.2 Infrastruktur Bahnstromversorgung

- **Erneuerung Fahrleitungen**

2021	Fahrleitung Magdeburger Allee (Querschnittserhöhung)
2022	Fahrleitung Luther-/ Gorkistraße
2022	Fahrleitung Domplatz Nord – Bergstraße (Querschnittserhöhung)
2022-2024	Fahrleitungsanpassung Haltestellen Baumerstraße und Bergstraße im Zuge Komplexmaßnahme Nordhäuser Straße (LHE)
2023	Fahrleitung Kaffeetrichter – Puschkinstraße

9.1.3 Haltestellen (siehe auch Punkt 8.1)

- **Stadtbahnhaltestellen**

Zusätzlich zu den Stadtbahnhaltestellen, die beim Streckenneu- oder –ausbau planmäßig mit erneuert werden, sind folgende Vorhaben vorgesehen:

2020	Haltestelle Salinenstraße Linie 5 sa
2020	Haltestellen Wendenstraße
2020	Haltestelle Grubenstraße se
2020	Haltestellen Kaffeetrichter
2021	Haltestelle Gamstädter Weg sa
2021	Haltestelle Nibelungenweg sa
2021	Haltestelle Hochheimer Straße sa
2021	Haltestelle Steigerstraße
2021	Ausstiegshaltestelle Thüringenhalle
2021	Haltestelle Brühler Garten / Lutherstraße
2022	Haltestellen Domplatz Süd
2022-2024	Haltestellen mit angehobener Fahrbahn Baumerstraße (se) und Bergstraße (sa und se) im Zuge der Komplexmaßnahme Nordhäuser Straße (Stadt Erfurt)

- **Bushaltestellen**

Gemäß Stadtratsbeschluss DS 1900/17 sind jährlich drei Haltestellenstandorte und eine von drei damit im Zusammenhang stehende Buswendeschleife auszubauen. Die Haltestellenstandorte sind entsprechend dem Bedarf und unter Berücksichtigung baulicher Randbedingungen aus der Haltestellenliste (siehe Anlage 2) auszuwählen. Zusätzlich sind bei allen komplexen Straßenbauvorhaben alle im Abschnitt liegenden Bushaltestellen einschließlich Ersatzhaltestellen barrierefrei auszubauen.

Neu einzurichtende Bushaltestellen sind generell barrierefrei herzustellen. Bei Testbetrieben ist der barrierefreie Ausbau spätestens nach 2 Jahren abzuschließen.

9.2 Fahrzeuge

Das Fahrzeuginvestitionsprogramm beinhaltet folgende Zielstellung:

Für die Sicherung eines attraktiven und stabilen Nahverkehrs in der Landeshauptstadt Erfurt, aufgrund der sehr positiven Entwicklung der Fahrgäste, ist es zwingend erforderlich, den Bestand an Straßenbahnfahrzeugen und Bussen in den nächsten Jahren zu erweitern.

Um den gestiegenen Qualitäts- und Umweltaforderungen an den ÖPNV gerecht zu werden ist für die Fahrzeugflotte Stadtbahn ein Durchschnittsalter von 16 Jahren sowie für die Fahrzeugflotte Bus ein Durchschnittsalter von 7 Jahren anzustreben.

9.2.1 Stadtbahn

- Im Stadtbahnbereich ist eine Neubeschaffung von 14 Niederflurstraßenbahnen mit 42m Länge bis Ende 2021 vertraglich fixiert.
- Weiterhin besteht eine Option für die Neubeschaffung von 10 Straßenbahnen des gleichen Typs. Auf Grund des prognostizierten weiteren Fahrgastanstiegs besteht das Ziel, die Option für diese Fahrzeuge einzulösen. Hierfür sind die finanziellen Voraussetzungen zu schaffen.

9.2.2 Bus

- Im Busbereich ist eine **Erhöhung des Bestandes** für den Linienverkehr vorgesehen, um den gestiegenen Anforderungen im Angebot gerecht werden zu können.
- Im Stadtbus- und Regionalverkehr sind **grundsätzlich Niederflrbusse** (im Regionalverkehr und außerhalb des Kernstadtbereiches auch als Low-Entry-Busse möglich) einzusetzen, um an allen barrierefrei ausgebauten Haltestellen auch Rollstuhlfahrern die Möglichkeit des selbstständigen Ein- und Ausstiegs zu gewähren. Diese Busse müssen zusätzlich eine Klapprampe für die Bedienung noch nicht barrierefrei ausgebauter Haltestellen besitzen.
Eine Ausnahme bildet ein nur hochflurig beschaffbarer Fahrschulbus, welcher mit einem Hublift für Mobilitätseingeschränkte ausgerüstet wird. Außerhalb der Fahrschule ist ein Einsatz in Anlehnung an die ÖPNV-Investitionsrichtlinie des Freistaates auf Regionalbuslinien (Fahrten sind im Fahrplan zu kennzeichnen, keine aufeinander folgenden Fahrten) sowie bei Doppelfahrten, im Werkverkehr und auf ausgewählten Schülerverkehrsfahrten möglich.
- Für einen bequemen und schnellen Fahrgastwechsel müssen alle auf den Linien im Zentrumsbereich eingesetzten Busse (derzeit Linien 9, 51, 60, 90) eine **2-spurige Türbreite** aufweisen.
- Bei zukünftiger Neubeschaffung von Kraftomnibussen wird sich die EVAG an der **Clean Vehicle Richtlinie** der Europäischen Union orientieren. Voraussetzung ist die Umsetzung in Bundesdeutsches Recht.
- **Einsatz von Bussen mit emissionsarmen und CO₂-neutralen Antrieben**
Die Einführung emissionsarmer und CO₂-neutraler Busse ist planerisch mit allen Erfordernissen (auch Berücksichtigung der Ladeinfrastruktur) vorzubereiten, einschließlich eines Finanzierungskonzepts.

9.3 Beschleunigung und Bevorrechtigung des ÖPNV

Im Rahmen der Fortführung und Weiterentwicklung des Rechnergestützten Betriebs- und Verkehrsleitsystems (RBL) und Beschleunigung durch LSA-Bevorrechtigungsmaßnahmen sind weitere Investitionen zu tätigen.

Die Aufwendungen dienen vordergründig der Stabilisierung des Angebotes, der Verkürzung der Reisezeiten, der Sicherung der Anschlüsse sowie der Verbesserung der Verkehrssicherheit an signalisierten Gleisübergängen.

9.4 Betriebsleitsystem

Die EVAG hat nach erfolgter Modernisierung ein sehr modernes und funktionsvielfältiges Leitsystem. Der Stand ist zu erhalten und weiter auszubauen.

- In den kommenden Jahren liegt der Schwerpunkt besonders bei der Innenausstattung der Fahrzeuge zur Verbesserung der Fahrgastinformation. Dazu werden weitere Bildschirme für die noch nicht ausgestatteten Fahrzeuge (16 Combinos) angeschafft und weitere LED-Anzeigen umgesetzt.

- 2020-2023 Erweiterung und Erneuerung (Produktablösung) der Dynamischen Fahrgast-Information (DFI) an Stadtbahn- und Bushaltestellen

9.5 Service, Vertrieb und Marketing

Im Rahmen der Verbunderweiterung sind die Verkaufsterminals an die neuen Anforderungen anzupassen (2020).

Die bestehenden Vertriebssysteme sind unter Beachtung der strategischen Zielstellungen der EVAG (vgl. Pkt. 6.7.2.) sowie des Nutzungsverhaltens der Kunden weiter zu entwickeln und anzupassen.

Zur Verbesserung der Erwerbsmöglichkeiten für Fahrscheine im ÖPNV sind insbesondere folgende Vertriebswege fortzuschreiben bzw. schrittweise aufzubauen:

- Weiterentwicklung Erfurt-Mobil-App
- Produktive Markteinführung eines assistierten CheckIn-CheckOut Vertriebssystems mittels App im Verkehrsverbund Mittelthüringen

9.6 Werkstätten / Betriebsanlagen

Für die Indienststellung neuer Straßenbahnfahrzeuge vom Typ Tramlink ab Herbst 2020 sind umfangreiche Änderungen bzw. Erweiterungen an der Werkstattinfrastruktur in den Betriebshöfen Am Urbicher Kreuz und Nordhäuser Straße vorzunehmen, wie z.B.:

- Erweiterung der Ersatzteil- und Lagerkapazitäten
- Ertüchtigung einer Krananlage zum Heben von Lasten mit 5t Masse
- Anpassung und Erweiterung der Straßenbahnwaschanlagen
- Schaffung eines Arbeitsstandes sowie einer Möglichkeit zum Heben von 42,5 m Fahrzeugen
- Errichtung Säulendrehkran zur Be- und Entladung von Fahrwerken

Aufgrund der Clean Vehicle Richtlinie werden ab 2021 umfangreiche Umbaumaßnahmen zur Anpassung der Werkstätten Bus an die neuen Antriebsarten notwendig.

10 Finanzierung

10.1 Finanzierungssäulen

An die Erfurter Verkehrsbetriebe AG (EVAG) wurde mit Stadtratsbeschluss Nr. 0676/10 eine Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (öDA) zur Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste in der Landeshauptstadt Erfurt einschließlich abgehender Linien erteilt. Die Vertragslaufzeit ist auf 22,5 Jahre festgeschrieben und trat zum 30.10.2010 in Kraft. Der Vertrag endet am 30.04.2033.

Im Vertrag ist das jährliche Mindestangebot auf 7,0 Mio. Fahrplan-Kilometer festgelegt. Im Gegenzug verpflichtet sich die Landeshauptstadt Erfurt als Gesellschafterin der SWE Stadtwerke Erfurt GmbH (SWE GmbH) auf der Grundlage des zwischen der SWE Stadtwerke Erfurt GmbH und der EVAG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages zu mittelbaren Ausgleichsleistungen, sofern ein Aufwanddeckungsfehlbetrag durch gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen verbleibt.

Die Landeshauptstadt Erfurt ist Aufgabenträger und verantwortlich für die Finanzierung des ÖPNV im Stadtgebiet Erfurt im Rahmen des Thüringer Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG) in der jeweils gültigen Fassung.

Die Organisation richtet sich nach der Förderrichtlinie des ThürÖPNVG in Verbindung mit der jeweils gültigen Richtlinie zur Förderung einer bedarfsgerechten Verkehrsbedienung im Straßenpersonennahverkehr in Thüringen (StPNV-Finanzierungsrichtlinie). Die Landeshauptstadt Erfurt reicht die Landesmittel für die Linien, die sich in Aufgabenträgerschaft der Landeshauptstadt Erfurt befinden, direkt an die Verkehrsunternehmen, die im Besitz der Linienkonzession sind, aus.

Gemäß ThürÖPNVG § 8 gewährt der Freistaat Thüringen zur Gewährleistung attraktiver und bedarfsgerechter ÖPNV-Angebote nach Maßgabe seines Haushalts Finanzhilfen. Diese schließen auch Investitionen und die Förderung von Verkehrskooperationen mit ein.

Damit unterstützt der Freistaat Thüringen auf freiwilliger Basis auch weiterhin die Aufgabenträger, damit diese bedarfsgerechte Angebote im Bus- und Straßenbahnverkehr finanzieren können. Entsprechend der gültigen StPNV Finanzierungsrichtlinie erhält die EVAG über ihren Aufgabenträger, die Landeshauptstadt Erfurt, jährlich eine Finanzhilfe. Art und Umfang sowie Höhe der Zuwendung sind im Punkt 5 der Richtlinie geregelt, der inhaltlich besagt:

Die Zuwendung des Landes wird jährlich neu auf die Betriebszweige Straßenbahn-, Stadtbus- und Regionalbusverkehr verteilt.

Besondere Beachtung finden dabei folgende Einflussfaktoren:

- Entwicklung der Kosten und Erlöse je Betriebszweig,
- Entwicklung der Ausgleichszahlungen gemäß § 45a PBefG,
- Entwicklung der Leistung je Betriebszweig.

Danach wird die Zuwendung für die jeweiligen Aufgabenträger abgeleitet. Für den Straßenbahnverkehr dient als Bemessungsgrundlage die Netzlänge und Nutzungsintensität. Für die Busverkehre wird die Zuwendung auf Basis der genehmigten Fahrplankilometer ermittelt.

Gemäß öDA erfolgt die Finanzierung der EVAG für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung entstehenden Aufwendungen durch eigene Erträge und, sofern ein Aufwanddeckungsfehlbetrag verbleibt, durch mittelbare Ausgleichsleistungen der Landeshauptstadt Erfurt als Gesellschafterin der SWE Stadtwerke Erfurt GmbH auf der Grundlage des zwischen der SWE Stadtwerke Erfurt GmbH und der EVAG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages. Ein eventuell entstehender offener Finanzierungsbedarf, der unter Ausschöpfung aller anderen Finanzierungsquellen (Zuschüsse) nicht durch die SWE GmbH abgedeckt werden kann, wird aus dem Haushalt der Landeshauptstadt Erfurt ausgeglichen.

Die Darstellung der Finanzierung der EVAG erfolgt über die jährliche Wirtschaftsplanung der SWE GmbH. Über diesen Weg ist ein entsprechendes Kontrollinstrument vorhanden.

10.2 Finanzierungsanteile der Nachbarkreise

Die benachbarten Landkreise gewähren für eine attraktive und bedarfsgerechte ÖPNV-Erschließung Ihres Gebietes durch EVAG-Regionalbuslinien auf Grundlage von Finanzierungsvereinbarungen mit der Landeshauptstadt Erfurt Finanzhilfen.

Für Linien, die den Verantwortungsbereich der Aufgabenträger überschreiten, müssen sich die Aufgabenträger einigen, wer für welche Linien der Empfänger der Landeszuschüsse ist. Mit den umliegenden Kreisen ist vereinbart, dass für die Regionalbuslinien der EVAG die Landeshauptstadt Erfurt Bezieher der Landeszuschüsse ist. Die benachbarten Aufgabenträger (Landkreise) sind für die Linien der dort ansässigen Verkehrsunternehmen verantwortlich.

Für die Nutzung nichtöffentlicher Verkehrsanlagen sind mit Fremdunternehmen Nutzungsvereinbarungen abzuschließen. Für über die einfache Haltestellenbedienung hinausgehende Leistungen sind mit dem Eigentümer entsprechende Entgeltfestlegungen zu vereinbaren.

10.3 Wirtschaftsplan 2020 - 2024

10.3.1 Mittelfristige Erfolgs-, Vermögens- und Investitionsplanung 2020-2024

Allen Planungen liegt der Ansatz eines Fahrleistungsangebotes, welches dem Stand Juli 2019 entspricht, zu Grunde. Die bis 2024 notwendig werdenden Angebotserweiterungen erfordern eine Anhebung des im öDA vereinbarten EVAG Angebotes von jährlich 7,0 Mio Fahrplankilometer (der Rahmen +/- 5% ist nicht mehr ausreichend) um bis zu 0,5 Mio auf dann 7,5 Mio Fahrplankilometer / Jahr (+/- 5%). Eine solche Anhebung des Leistungsumfanges kann gemäß öDA § 2(3) durch den Nahverkehrsplan fortgeschrieben werden.

10.3.2 Erfolgsplan

Der Erfolgsplan ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Mittelfristige Finanzplanung						
I. Erfolgsplan	Plan 2019 T EUR	Plan 2020 T EUR	Plan 2021 T EUR	Plan 2022 T EUR	Plan 2023 T EUR	Plan 2024 T EUR
1. Umsatzerlöse	45.327,0	48.384,0	50.428,0	50.465,0	51.724,0	53.057,0
2. Erhöhung oder Verminderung des Bestandes an fertigen und unfertigen Erzeugnissen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
3. andere aktivierte Eigenleistungen	75,0	216,0	188,0	70,0	70,0	182,0
4. Sonstige betriebliche Erträge	10.685,0	10.397,0	10.732,0	10.932,0	10.297,0	10.136,0
davon Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	9.179,0	8.778,0	9.102,0	8.773,0	8.634,0	8.456,0
5. Materialaufwand	15.692,0	16.645,0	17.460,0	17.094,0	17.579,0	18.023,0
a) Aufwand für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe u. bezogene Waren	9.794,0	9.808,0	10.278,0	10.534,0	10.882,0	11.189,0
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	5.898,0	6.837,0	7.182,0	6.560,0	6.697,0	6.834,0
davon - Wegebenutzungsentgelt Stadt Erfurt	683,7	711,8	736,8	739,5	753,8	768,4
6. Personalaufwand	29.508,0	30.659,0	32.435,0	32.935,0	33.685,0	34.511,0
a) Löhne und Gehälter	23.996,0	24.917,0	26.323,0	26.718,0	27.333,0	27.995,0
b) Soziale Abgaben u. Aufwendungen für Altersversorgung u. Unterstützungen	5.512,0	5.742,0	6.112,0	6.217,0	6.352,0	6.516,0
davon Altersversorgung	709,0	733,0	782,0	796,0	814,0	835,0
7. Abschreibungen	16.244,0	15.810,0	17.281,0	17.114,0	17.241,0	16.988,0
a) auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens u. Sachanlagen	16.244,0	15.810,0	17.281,0	17.114,0	17.241,0	16.988,0
b) auf Vermögensgegenstände des Umlaufvermögens, soweit diese die im Untern. üblichen Abschreibungen überschreiten						
davon nach § 253 Abs. 3 Satz 3 HGB						
8. sonstige betriebliche Aufwendungen	7.583,0	8.491,0	8.481,0	8.711,0	8.728,0	8.831,0
dav. - Zuführungen zu Sonderposten mit Rücklageanteil	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
9. Erträge aus Beteiligungen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
10. Erträge aus Gewinngemein., Gewinnabführungs- und Teilgewinnabführungsverträgen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
11. Erträge aus Wertpapieren u. Ausleihungen des Finanzanlagevermög.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
12. Zinsen und ähnliche Erträge	1,3	3,5	0,0	0,0	0,0	0,0
13. Ertrag aus der Abzinsung von Rückstellungen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
14. Abschreibungen auf Finanzanlagen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
15. Aufwendungen aus Verlustübernahme	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
16. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	445,0	404,6	432,1	522,7	594,3	614,8
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen	24,1	14,0	12,0	10,0	7,9	8,3
17. Aufwand aus der Aufzinsung von Rückstellungen						
18. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-13.383,7	-13.009,1	-14.741,1	-14.909,7	-15.736,3	-15.592,8
19. außerordentliche Erträge	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
20. außerordentliche Aufwendungen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
21. außerordentliches Ergebnis	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
17. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
18. Ergebnis nach Steuern	-13.383,7	-13.009,1	-14.741,1	-14.909,7	-15.736,3	-15.592,8
19. Sonstige Steuern	49,0	49,0	49,0	49,0	49,0	49,0
20. Jahresgewinn/Jahresverlust vor Ergebnisabführung	-13.432,7	-13.058,1	-14.790,1	-14.958,7	-15.785,3	-15.641,8
21. Erträge aus Verlustübernahme SWE GmbH	7.693,7	7.522,1	9.337,1	9.498,7	10.318,3	10.167,8
22. Aufwendungen aus Gewinnabführung	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
23. Jahresgewinn/Jahresverlust	-5.739,0	-5.536,0	-5.453,0	-5.460,0	-5.467,0	-5.474,0

Tabelle 32: Mittelfristige Finanzplanung der EVAG 2019-2024

Die Erlös-/ Ertragserwartungen beinhalten steigerungsfähige Fahrscheinerlöserwartungen ebenso wie den Fortbestand der Ansprüche der EVAG aus Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen im Ausbildungsverkehr nach § 45 a PBefG sowie auf die Erstattung für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten nach § 148 SGB IX zum Planungszeitpunkt nach Bundesrecht.

Des Weiteren wurde bei der Kostenentwicklung eine moderate Preis- und Tarifentwicklung unterstellt. Die Landeshauptstadt Erfurt sichert den Ausgleich der Aufwendungen der EVAG in rechtlich zulässiger Höhe zu. Die Landeshauptstadt Erfurt erfüllt diese Verpflichtung als Gesellschafterin der SWE Stadtwerke Erfurt GmbH und durch diese auf der Grundlage eines bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages. In die Position "Erträge aus Verlustübernahme SWE GmbH" des Erfolgsplanes der EVAG werden diese Mittel in die jährliche Planung eingestellt.

10.3.3 Vermögensplan

Der Vermögensplan ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

II. Vermögensplan	Plan 2019 T EUR	Plan 2020 T EUR	Plan 2021 T EUR	Plan 2022 T EUR	Plan 2023 T EUR	Plan 2024 T EUR
A: Finanzierungsbedarf						
Tilgung	300,0	300,0	300,0	1.720,3	2.743,7	2.743,7
Investitionen	30.340,0	32.052,0	17.497,0	14.409,0	14.601,0	24.014,0
- davon Eigenfinanzierung	21.294,0	18.435,0	10.335,0	8.757,0	7.826,0	13.216,0
Fördermittel Bund/Land/Stadt	9.046,0	13.617,0	7.162,0	5.652,0	6.775,0	10.798,0
Erhöhung des Umlaufvermögens/ Abbau kurzfristiger Verbindlichkeiten	19.471,0	0,0	3.544,0	4.363,7	0,0	572,3
Auflösung SoPo Zuschüsse	9.179,0	8.778,0	9.102,0	8.773,0	8.634,0	8.456,0
Verlustdeckung	5.739,0	5.536,0	5.453,0	5.460,0	5.467,0	5.474,0
Summe Finanzierungsbedarf	65.029,0	46.666,0	35.896,0	34.726,0	31.445,7	41.260,0
B: Deckungsmittel						
Abschreibungen	16.244,0	15.810,0	17.281,0	17.114,0	17.241,0	16.988,0
Erhöhung kurzfristiger Verbindlichkeiten/ Abbau Umlaufvermögen	0,0	11.703,0	0,0	0,0	1.962,7	0,0
Kredite	34.000,0	0,0	6.000,0	6.500,0	0,0	8.000,0
Jahresüberschuss	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Fördermittel (LVA + BKZ)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Zuschuss von der EU	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Bundesförderung Investitionen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Zuschuss vom Freistaat	14.546,0	18.907,0	12.362,0	10.852,0	11.975,0	15.998,0
davon Landesförderung Investitionen	9.046,0	13.617,0	7.162,0	5.652,0	6.775,0	10.798,0
davon Verlustausgleich	5.500,0	5.290,0	5.200,0	5.200,0	5.200,0	5.200,0
Zuschuss von der Stadt Erfurt						
a) Verwaltungshaushalt über SWE GmbH	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
b) Vermögenshaushalt	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Zuschüsse v. anderen Städten und / oder Landkreisen	239,0	246,0	253,0	260,0	267,0	274,0
Zahlungen in das Eigenkapital aus anderen Finanzierungsquellen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Summe Deckungsmittel	65.029,0	46.666,0	35.896,0	34.726,0	31.445,7	41.260,0

Tabelle 33: Vermögensplan der EVAG 2019-2024

Der Finanzierungsbedarf der Geschäftsjahre 2020 - 2024 muss durch die Deckungsmittel ausgeglichen werden. Für die geplanten Finanzhilfen des Freistaates und der benachbarten

Landkreise liegen grundsätzliche Zusagen vor. Aussagen zu den durch die Landeshauptstadt Erfurt/SWE Stadtwerke GmbH auszureichenden Finanzhilfen wurden entsprechend in die Planung eingearbeitet.

10.3.4 Investitionsplan

Aus der Entwicklung der im Nahverkehrsplan zugrunde gelegten Investitionen (Aufstellung siehe Kapitel 9) im ÖPNV lässt sich der zusammengestellte Investitionsbedarf für den Zeitraum 2020-2024 ableiten. Dieser ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

	Gesamtkosten (2020 - 2024) T EUR	Plan 2019 T EUR	Plan 2020 T EUR	Plan 2021 T EUR	Plan 2022 T EUR	Plan 2023 T EUR	Plan 2024 T EUR
Art der Investitionen							
1.1. Bereich Fahrbetrieb und Verkehrslenkung	1.623,0	405,0	285,0	296,0	336,0	460,0	246,0
1.2. Bereich Fahrzeuginstandhaltung davon Fahrzeugbeschaffung Omnibus und NF-Straba	51.490,0 42.073,0	20.630,0 19.765,0	19.784,0 17.845,0	9.114,0 6.778,0	3.770,0 1.950,0	4.200,0 2.580,0	14.622,0 12.920,0
1.3. Bereich Betriebsl., Bau und Infrastruktur	42.473,0	8.234,0	9.244,0	7.375,0	8.611,0	8.929,0	8.314,0
1.4. Bereich Betriebswirtschaft	5.437,0	776,0	2.449,0	382,0	1.362,0	712,0	532,0
1.5. Bereich Vorstand	1.550,0	295,0	290,0	330,0	330,0	300,0	300,0
Investitionen	102.573,0	30.340,0	32.052,0	17.497,0	14.409,0	14.601,0	24.014,0

Tabelle 34: Investitionsplan der EVAG 2019-2024

Der Investitionsplan wurde an den aktuellen Bedarf sowie die finanziellen Möglichkeiten angepasst. Schwerpunkte in den Jahren 2020-2024 sind die Neu- und Ersatzbeschaffung von Straßenbahnen und Bussen. Zur Umsetzung des Investitionsplanes ist neben der Eigen- und Fremdfinanzierung eine Bereitstellung der Fördermittel im Rahmen der Investitionsrichtlinie des Freistaates Thüringen berücksichtigt.

11 Beteiligungsprozess bei der Erarbeitung des Nahverkehrsplanes

11.1 Einbeziehung der EVAG

Die Erarbeitung des Nahverkehrsplanes 2020 - 2024 fand in enger Abstimmung mit der EVAG statt. Die in der Analyse verwendeten Analysedaten wurden von der EVAG bereitgestellt und nach Auswertung durch die Stadtverwaltung, gemeinsam evaluiert. EVAG-Vertreter waren an beiden Workshops beteiligt und standen für Fragen zum konkreten ÖPNV-Angebot zur Verfügung.

11.2 Durchgeführte Workshops

Der vorliegende Nahverkehrsplan wurde mit einem demokratischen Beteiligungsverfahren erstellt. Hierfür wurden zwei Workshops durchgeführt, deren Ergebnisse in die weitere Bearbeitung eingeflossen sind:

1. Workshop am 16.04.19

- Ziele und Grundsätze der Nahverkehrsplanung,
- Analyse des Erfurter ÖPNV,
- Einschätzung der vorhandenen Verkehrsangebote.

2. Workshop am 04.09.19

- Barrierefreiheit im ÖPNV
- Erschließung von Stadtentwicklungsgebieten
- Angebotsvorgaben

Zu beiden Workshops waren eingeladen:

- alle Ortsteilbürgermeister,
- alle Stadtratsfraktionen,
- Bürgerbeauftragte und Kommunale Beauftragte für Menschen mit Behinderungen,
- Amt für Bildung,
- Beteiligungsmanagement,
- EVAG.

Zusätzlich zum 2. Workshop waren eingeladen:

- Seniorenbeirat,
- Tiefbau- und Verkehrsamt.

Allen Eingeladenen wurden unabhängig von der Teilnahme die bei den Workshops gezeigten Präsentationen und die Protokolle übergeben. Zu beiden Workshops bestand die Möglichkeit, eine Stellungnahme abzugeben.

1. Workshop: keine Stellungnahme eingegangen

2. Workshop: 1 Stellungnahme vom Ortsteilrat Stotternheim zur Haltestellenausstattung
→ nicht relevant für Nahverkehrsplan, wurde EVAG übergeben

11.3 Abstimmungen mit benachbarten Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen

Gemäß dem Thüringer ÖPNV-Gesetz, § 5 werden bei der Aufstellung und Fortschreibung von Nahverkehrsplänen

- Abstimmungen mit benachbarten Aufgabenträgern und
 - Anhörungen der am Verkehr Beteiligten
- gefordert.

Dieser Abstimmungs- und Beteiligungsprozess fand wie folgt statt:

- Die aufgabenträgerübergreifenden Verkehrsangebote wurden bereits im VMT-Rahmenplan bearbeitet und abgestimmt, sodass es in diesem lokalen Nahverkehrsplan vorrangig um deren Entwicklung und Einbindung in den Stadtverkehr Erfurt geht.
- Den benachbarten Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen wurde am 15.10.2019 ein Entwurf der den gebietsübergreifenden Linienverkehr betreffenden Kapitel zur Stellungnahme übergeben.

	angeschrieben am:	Antwort vom:	
Landkreis Sömmerda	15.10.2019	15.11.2019	keine Einwände
Kreis Weimarer Land	15.10.2019	29.10.2019	berücksichtigt
Ilmkreis	15.10.2019	11.11.2019	keine Einwände
Landkreis Gotha	15.10.2019	05.11.2019	berücksichtigt
Zweckverband ÖPNV Saale-Orla	15.10.2019		
Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr	15.10.2019	13.11.2019	berücksichtigt
VWG des ÖPNV Sömmerda	15.10.2019	05.11.2019	berücksichtigt
PVG Weimarer Land	15.10.2019		
IOV Ilmenau	15.10.2019	04.11.2019	keine Einwände
NVG Gotha	15.10.2019		
KomBus Bad Lobenstein	15.10.2019		

Tabelle 35: Abstimmungs- und Beteiligungsprozess mit benachbarten Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen

Strukturdaten der ÖPNV-Verkehrsbezirke 2012 und 2017 und Strukturprognose für 2024

Strukturdaten der ÖPNV-Verkehrsbezirke 2012 und 2017 und Strukturprognose für 2024														
			Analyse 2017								Prognose 2024			
			Strukturdaten 2012		Strukturdaten 2017			wichtige Einflussfaktoren auf ÖPNV-Angebot			Strukturentwicklung bis 2024			
Lfd. Nr.	NVB	Name des Stadtgebietes/ Ortsteiles	Einwohner (Stand: 31.12.2012) ¹⁾	Ortsteil gesamt	Einwohner (Stand: 31.12.2017) ¹⁾	Ortsteil gesamt	Veränderung 2017:2012	Arbeitspl.-Kategorie A	Besucher-verkehrs-kategorie EFD	Schüler/ Ausbild. Verkehr B	strukturelle Schwerpunkte*	Einwohnerentw. (Ansatz: 218.575 Ew)	Entwicklungs-schwerpunkte	Trend Einwohner-entwicklung 2024
1	0110	Gispersleben-Viti	2.228	3868	2156	3748	96,77%	A II	EFD III	B I	Grundschule, Berufsschule	3678		(-)
2	0120	Gispersleben-Kiliani Nord	879		859		97,72%	A III	EFD III	B III				
3	0130	Gispersleben-Kiliani Süd	761		733		96,32%	A III+	EFD III	B III				
4	0140	Thüringenpark	37		33		89,19%	A II	EFD I	B III	Einkaufszentrum	513	Wohnungsbau, Erweiterung Thüringenpark	++
5	0200	Mittelhausen	1.073		1056		98,42%	A I	EFD I	B III	Einkaufsmarkt, Logistikstandort	1046		(-)
6	0210	August-Röbling-Str.	103		202		196,12%	A I	EFD II	B III	Büro- und Gewerbeansiedlung, Finanzamt	202		0
7	0220	Apoldaer Straße	25		43		172,00%	A II	EFD II	B III	Sportpark	43		0
8	0300	Roter Berg, Zoo	6.797		7274		107,02%	A II	EFD I	B I	Gemeinschaftsschule, Gymnasium, FöZ, Zoopark	7474	Wohnungsbau	(+)
9	0410	Sulzer Siedlung	1.050		996		94,86%	A II	EFD III	B III	Gewerbegebiet	996		0
10	0420	Schwerborner Str., Bf. Ost	141		145		102,84%	A II	EFD III	B III		145		0
11	0500	Moskauerplatz	7.638		7705		100,88%	A III+	EFD III	B I	Berufsschule, Förderschule, Grundschule, Regelschule, Verknüpfungspunkt Bus	7705	Wohnungsbau, im Bestand Ew leicht rückläufig	0
12	0600	Klinikum / Universität	9.067		9631		106,22%	A I	EFD I	B I	Klinikum, Universität, FöS, Grundschule, Nordbad	9781	Wohnungsbau, Standort Ersatzschule	(+)
13	0610	Andreasvorstadt	8.650		8989		103,92%	A II	EFD III	B I	FH, Europaschule, BS, GYM	9189	Wohnungsbau Borntal	+
14	0700	Rieth	8.061		8942		110,93%	A II+	EFD II	B I	Vilniuspassage, FöS, GYM, Sportanl., Verknüpfungspunkt Bus	9142	Zuwachs Wohnungen	(+)
15	0800	Grubenstraße	1.578		1917		121,48%	A I	EFD III+	B II	Berufsschule, Verknüpfungspunkt Bus	1917		0
16	0900	Magdeburger Allee	11.799		12573		106,56%	A I	EFD I	B I	Grundschule, Gemeinschaftsschule, FöS, Berufsschule, Einkaufs/DL-zentrum	13043	Wohnungsbau	+
17	1000	Johannesplatz Ost	4.445		5058		113,79%	A III+	EFD II	B I	Gesamtschule, Sportpark, Schwimmhalle	5308	Wohnungsbau	+
18	1010	Steinplatz	4.462		5049		113,16%	A II+	EFD II	B I	DL, spez. Einkauf, Gemeinschaftsschule, Berufsschule, Verwaltung	5049		0
19	1100	Krämpfervorstadt	11.221		11529		102,74%	A I	EFD III+	B I	FH, Berufsschule, Grundschule, Regelschule, Dienstleistungen, Arztzentrum	13329	Wohnungsbau.(Posthöfe, Oststadt) neue Schule	++
20	1200	Altstadt*	17.328		18758		108,25%	A I	EFD I	B I	alle Schularten, Hauptbahnhof, Busbahnhof, Einkauf, Kultur	19128	Wohnungsbau (Wir-Quartier, TA-Hochhaus)	+
21	1300	Tiroler Siedlung / FH	507		498		98,22%	A II	EFD II	B II	FH, Einkaufszentr.	488		(-)
22	1310	Ringelberg	3.564		4076		114,37%	A III+	EFD III+	B III	Verknüpfungspunkt Bus	4276	Wohnungsbau	+
23	1400	Kalkreißer	107		137		128,04%	A II	EFD III	B III	Gewerbegebiet	137		0
24	1500	Weimarische Str.	408		397		97,30%	A II	EFD II	B III	Gewerbegebiet, DL, Baumarkt	387		(-)

Strukturdaten der ÖPNV-Verkehrsbezirke 2012 und 2017 und Strukturprognose für 2024

			Analyse 2017									Prognose 2024		
			Strukturdaten 2012		Strukturdaten 2017			wichtige Einflussfaktoren auf ÖPNV-Angebot				Strukturentwicklung bis 2024		
Lfd. Nr.	NVB	Name des Stadtgebietes/ Ortsteiles	Einwohner (Stand: 31.12.2012) ¹⁾	Ortsteil gesamt	Einwohner (Stand: 31.12.2017) ¹⁾	Ortsteil gesamt	Veränderung 2017:2012	Arbeitspl.-Kategorie A	Besucher-verkehrs-kategorie EFD	Schüler/ Ausbild. Verkehr B	strukturelle Schwerpunkte*	Einwohnerentw. (Ansatz: 218.575 Ew)	Entwicklungs-schwerpunkte	Trend Einwohner-entwicklung 2024
25	1600	Gothaer Platz / Brühl*	8.773		9513		108,43%	A I	EFD I	B I	Grundschule, GYM, Theater, Petersberg, ega, Verwaltung	10013	Wohnungsbau, Erweiterung Grundschule	+
26	1700	Weststadt	4.491		4402		98,02%	A II	EFD I	B I	Regelschule, Berufsschulen, Hauptfriedhof	4402	Wohnungsbau, Erweiterung Schulstandort um Grundschule	+
27	1900	Kaffeetrichter Südwest	10.058		10486		104,26%	A I	EFD I	B I	Sportzentrum, Verwaltung, Gemeinschaftsschule, GYM	10636	Wohnungsbau, Erweiterung Schule	(+)
28	2000	Windthorststr.	11.338		11415		100,68%	A I	EFD I	B I	Regelschule, Gesamtschule, Gym, FöS, Sportzentrum, Schwimmhalle, Arbeitsamt, Ministerien	11415	Wohnungsbau, Erweiterung Regelschule und Gymnasium	0
29	2010	Kleiner Herrenberg	6.943		7114		102,46%	A II	EFD II	B II	Einkaufszentr., Sportplatz, Gemeinschaftsschule, FöS	7114		0
30	2100	Daberstedt	7.085		7336		103,54%	A I	EFD I	B II	Einkaufszentrum, Grundschule, Berufsschule	7336		0
31	2200	Wiesenhügel	4.610		4995		108,35%	A III	EFD III	B II	Grundschule	4995		0
32	2300	Melchendorf / Buchenberg*	9.992		10220		102,28%	A I	EFD I	B I	Grundschule, Gemeinschaftsschule, GYM, Berufsschule, Einkaufszentr., Verknüpfungspunkt Bus, Kliniken	10420	Wohnungsbau, Standort Ersatzschule	+
33	2330	Windischholzhausen	1.123		1117		99,47%	A III	EFD III	B III		1117		0
34	2400	Dittelstedt	824		848		102,91%	A III+	EFD III	B III		898	Wohnungsbau, Caravanplatz	+
35	2410	Urbich	1.075		1054		98,05%	A III+	EFD III	B I	Gemeinschaftsschule,	1044	Erweiterung Gemeinschaftsschule	(-)
36	2500	Hochheim*	2.563		2574		100,43%	A III	EFD II	B I	Grundschule, Gemeinschaftsschule	2574	Wohnungsbau, Erweiterung Schule	(+)
37	2600	Cyriaksiedlung / ega	1.020		1125		110,29%	A II	EFD I	B I	ega, Messe, Grundschule, Einkaufszentrum Verknüpfungspunkt Bus	1125	Erweiterung Grundschule	0
38	2700	Schmira	654		683		104,43%	A III	EFD II	B III	Möbelzentrum	713	Wohnungsbau	+
39	2800	Bischleben / Stedten	1.643		1612		98,11%	A III	EFD III	B I	Waldorfschule	1592		(-)
40	2900	Möbisburg / Rhoda	1.101		1077		97,82%	A III	EFD II	B I	Grundschule, Ausflugsgebiet	1067		(-)
41	3000	Bindersleben	614	1.321	642	1497	104,56%	A III	EFD III	B III		1527	geringer Wohnungsbau	(+)
42	3010	Flughafen, Büropark	668		818		122,46%	A I	EFD II	B III	Flughafen, Gewerbebepark, Verknüpfungspunkt Bus			
43	3020	westlich Bindersleben	39		37		94,87%	A II	EFD III	B II	Ausbildungszentrum			
44	3100	Marbach südl.	2.001	3.803	2494	4.166	124,64%	A II	EFD III	B III	Gefahrenschutzzentrum	4.266	Wohnungsbau	+
45	3110	Marbach nördlich	1.802		1672		92,79%	A III	EFD III	B III				
46	3200	Saline / Stollbergsiedlung	629		599		95,23%	A III	EFD III	B III		579		(-)
47	3220	Nordstrand / Kühlhaus	41		40		97,56%	A II	EFD II	B III	Naherholung	40		0

Strukturdaten der ÖPNV-Verkehrsbezirke 2012 und 2017 und Strukturprognose für 2024

Strukturdaten der ÖPNV-Verkehrsbezirke 2012 und 2017 und Strukturprognose für 2024														
		Analyse 2017										Prognose 2024		
		Strukturdaten 2012			Strukturdaten 2017				wichtige Einflussfaktoren auf ÖPNV-Angebot			Strukturentwicklung bis 2024		
Lfd. Nr.	NVB	Name des Stadtgebietes/ Ortsteiles	Einwohner (Stand: 31.12.2012) ¹⁾	Ortsteil gesamt	Einwohner (Stand: 31.12.2017) ¹⁾	Ortsteil gesamt	Veränderung 2017:2012	Arbeitspl.-Kategorie A	Besucher-verkehrs-kategorie EFD	Schüler/ Ausbild. Verkehr B	strukturelle Schwerpunkte*	Einwohnerentw. (Ansatz: 218.575 Ew)	Entwicklungs-schwerpunkte	Trend Einwohner-entwicklung 2024
48	3300	Tannenwäldchen	79		84		106,33%	A II	EFD III(+)	B III		84		0
49	3310	Steigerwald	27		18		66,67%	A III	EFD II	B III	Ausflugsgebiet	18		0
50	3410	Vieselbach südl.	1.059	2192	1066	2202	100,66%	A III	EFD III	B III		1066	Erweiterung Grundschule	0
51	3420	Vieselbach nördl.	1.133		1136		100,26%	A III+	EFD III	B I	Grundschule	1136		
52	3430	Hochstedt	271		273		100,74%	A III	EFD III	B III		299	Wohnungsbau	+
53	3440	GVZ	0		1			AI	EFD II	B III	Gewerbegebiet, Fachmärkte	1	weitere Gewerbeansiedlung	0
54	3500	Wallichen	168		162		96,43%	A III	EFD III	B III		162		0
55	3600	Azmannsdorf	339		336		99,12%	A III	EFD III	B III		336		0
56	3700	Linderbach	831		912		109,75%	A II	EFD I	B III	Einkaufszentrum	912		(+)
57	3800	Büßleben	1.320		1259		95,38%	A III	EFD III	B III		1234		(-)
58	3900	Niedernissa	1.578		1718		108,87%	A III	EFD III	B III		1718		0
59	4000	Rohda (Haarberg)	201		187		93,03%	A III	EFD III	B III		177		(-)
60	4100	Haarberg	78		58		74,36%	A III	EFD III	B III		58		-
61	4200	Suhle Quelle / Märchensiedlung	500		739		147,80%	A III	EFD III	B III		739		0
62	4300	Egstedt	494		522		105,67%	A III	EFD III	B III		522		(-)
63	4400	Waltersleben	433		409		94,46%	A II	EFD II	B III	Möbelhaus, Büropark	409		0
64	4500	Molsdorf	557		535		96,05%	A III	EFD II	B III	Schloss	520		(-)
65	4600	Frienstedt	1.343		1350		100,52%	A III	EFD III	B III		1350		0
66	4710	Gottstedt	215		214		99,53%	A III	EFD III	B III		214		0
67	4720	Ermstedt	449		438		97,55%	A III	EFD III	B III		438		0
68	4800	Töttelstädt	628		666		106,05%	A III	EFD III	B III		651		(-)
69	4900	Alach	1.000		1002		100,20%	A III+	EFD III	B I	Grundschule	1002		0
70	5000	Schaderode	294		271		92,18%	A III	EFD III	B III		271		0
71	5100	Salomonsborn	1.081		1101		101,85%	A III	EFD III	B III		1101		0

Strukturdaten der ÖPNV-Verkehrsbezirke 2012 und 2017 und Strukturprognose für 2024

			Analyse 2017									Prognose 2024		
			Strukturdaten 2012		Strukturdaten 2017			wichtige Einflussfaktoren auf ÖPNV-Angebot				Strukturentwicklung bis 2024		
Lfd. Nr.	NVB	Name des Stadtgebietes/ Ortsteiles	Einwohner (Stand: 31.12.2012) ¹⁾	Ortsteil gesamt	Einwohner (Stand: 31.12.2017) ¹⁾	Ortsteil gesamt	Veränderung 2017:2012	Arbeitspl.-Kategorie A	Besucher-verkehrs-kategorie EFD	Schüler/ Ausbild. Verkehr B	strukturelle Schwerpunkte*	Einwohnerentw. (Ansatz: 218.575 Ew)	Entwicklungs-schwerpunkte	Trend Einwohner-entwicklung 2024
72	5200	Tiefthal	1.086		1065		98,07%	A III	EFD III	B III		1065		0
73	5300	Kühnhausen	985	1.165	967	1.157	98,17%	A III	EFD III	B III		1.137		(-)
74	5310	Kühnhausen Gewerbe	180		190		105,56%	A II	EFD III	B III				
75	5410	Stotternheim Neubaugebiet	934	3.503	888	3.416	95,07%	A III	EFD III	B III		3.416	geringer Wohnungsbau	0
76	5420	Stotternheim südl.	1.599		1595		99,75%	A III+	EFD III	B I	Grund- und Regelschule, Naherholung			
77	5430	Stotternheim NO	910		871		95,71%	AIII+	EFD II	B III	Naherholung			
78	5440	Stotternheim Gewerbe Süd	60		62		103,33%	A I	EFD III	B III	Gewerbegebiet, Logistik			
79	5500	Schwerborn	605		600		99,17%	A III	EFD III	B III		600		0
80	5600	Kerspleben	1.725		1684		97,62%	A II	EFD II	B I	Gemeinschaftsschule, Gewerbegebiet	1764	Wohnungsbau	(+)
81	5610	Töttleben	324		306		94,44%	A III	EFD III	B III		326		+
Gesamt:			203.502		213.314		104,82%					218.575		

¹⁾ Ermittlung unter Nutzung der kleinräumigen Gliederung

Folgende Trends der Einwohnerentwicklung wurden berücksichtigt:	
--	starker Bevölkerungsrückgang <= - 7%
-	Bevölkerungsrückgang
(-)	leichter Bevölkerungsrückgang bis -2%
0	Halten des Status Quo
(+)	leichter Bevölkerungszuwachs bis +2%
+	Bevölkerungszuwachs
++	deutlicher Bevölkerungszuwachs >= 7%

Nicht barrierefreie Bushaltestellen – Ausbaubedarf, Stand: 12/19

I. Vordringlicher Bedarf –Haltestellen mit mehr als 100 Fahrgästen / Tag am Standort

Lfd.-Nr	Haltestelle	Linien	Bus	Barriere-frei	Ausbau vorgese-hen	Bemerkungen
• davon Nr. 1 - 9 über 300 Ein- und Aussteiger am Standort (2018)						
1	Domplatz Bus se	90	x		x	
2	Spielbergtor sa	9	x		x	gleichzeitig Umgestaltung der Haltestelle se
3	GVZ Zalando	52	x		x	
4	Jenaer Straße sa	9	x		x	
5	Jenaer Straße se	9, 65	x		x	
6	Neusißstraße se	9	x		x	
7	Neusißstraße sa	9	x		x	
8	Rochlitzer Straße se	90	x		x	
9	Thielenstraße se	9	x		x	
• weitere Haltestellen entsprechend Aufkommen						
10	Alach, Schule	90, 91, 92	x		x	
11	Blumenstraße	90, 91, 92	x		x	
12	Stotternheim, Schule	20, 30, 31	x		x	
13	Linderbach, Einkaufsmarkt sa	51, 52	x		x	
14	Mittelhausen, Einkaufsmarkt se	20	x		x	
15	Egstedt, se	61, 75	x		x	einzigste Ortsteilhaltestelle, Komplex mit Wendeschleife
16	Urbich, Schule sa	51	x		x	
17	Töttelstädt	92	x		x	einzigste Ortsteilhaltestelle
18	Im Gebreite	80	x		x	
19	Urbich se	60, 155	x		x	mit komplexem Straßenbau
20	Wohnpark Frienstedt sa	80	x		x	

21	Büßleben se	51	x		x	mit komplexen Straßenbau
22	Baumerstraße sa	90 + 3, 6	x		x	Bushaltestelle erst mit komplexem Straßenbau Nordhäuser Straße
23	Baumerstraße se	90 + 3, 6	x		x	mit komplexem Straßenbau Nordhäuser Straße
24	Bergstraße sa	90 + 3, 6	x		x	mit komplexem Straßenbau Nordhäuser Straße
25	Bergstraße se	90 + 3, 6	x		x	mit komplexem Straßenbau Nordhäuser Straße
26	Kühnhausen sa	10, 111	x		x	einzigste Ortsteilhaltestelle
27	Kühnhausen se	10, 111	x		x	einzigste Ortsteilhaltestelle
28	Schloß Molsdorf	51	x		x	mit komplexem Straßenbau
29	Töttleben sa	43, 141	x		x	einzigste Ortsteilhaltestelle
30	Roter Stein sa	61	x		x	einzigste Ortsteilhaltestelle
31	Schaderode	92	x		x	einzigste Ortsteilhaltestelle
32	Töttleben se	43, 141	x		x	einzigste Ortsteilhaltestelle
33	Hochstedt se	52, 152	x		x	einzigste Ortsteilhaltestelle
34	Wallichen	43	x		x	Ortsteilhaltestelle, Komplex mit Wendeschleife
35	Roter Stein se	61	x		x	einzigste Ortsteilhaltestelle
36	Hochstedt sa	52, 152	x		x	einzigste Ortsteilhaltestelle
37	Rohda Haarberg	60	x		x	einzigste Ortsteilhaltestelle
38	Stollbergsiedlung	36	x		x	einzigste Ortsteilhaltestelle
39	Haarberg sa	155	x		x	Ortsteilhaltestelle, mit komplexem Straßenbau durch Freistaat
40	Haarberg se	155	x		x	Ortsteilhaltestelle, mit komplexem Straßenbau durch Freistaat
41	Blücherstraße Bus Linie 65 se + sa	65	Kleinbus		x	
42	Blücherstraße Bus sa	65	Kleinbus		x	
43	Dornheimstraße	65	Kleinbus		x	
44	Färberwaidweg Bus sa	65	Kleinbus		x	

45	Kammweg	65	Kleinbus		x	
46	Klettenweg	65	Kleinbus		x	
47	Ligusterweg	65	Kleinbus		x	
48	Singerstraße	65	Kleinbus		x	
49	Tungerstraße	65	Kleinbus		x	
50	Wiesenhügel Bus	65	Kleinbus		x	
51	Egstedt sa	357	x		x	keine EVAG-Haltestelle, Ausbau im Komplex mit Wendestelle

II. Weiterer Bedarf –

Haltestellen mit 25 - 99 Fahrgästen / Tag am Standort

Lfd.-Nr	Haltestelle	Linien	Bus	Barrierefrei	Ausbau vorgesehen	Bemerkungen
1	Büßleben, Denkmal sa	51	x		x	mit komplexem Straßenbau
2	Alacher Chaussee sa	91, 92	x		x	
3	August-Frölich-Straße Bus sa	10	x		x	
4	Möbisburg, Denkmal sa	51, 60, 75	x		x	
5	Alacher Chaussee se	91, 92	x		x	
6	Finanzamt se	20	x		x	
7	Kerspleben Schule se	43	x		x	
8	Anklamer Straße se	10	x		x	
9	Möbisburg, Schule sa	60, 75	x		x	
10	Julius-Leber-Ring se	30	x		x	
11	Dorstbornstraße	51	x		x	
12	Zum Kleinen Dorfplan se	43, 141	x		x	mit komplexem Straßenbau
13	GVZ, Post	52	x		x	
14	Möbisburg se	60, 75	x		x	
15	Stotternheim, Am Teiche	30	x		x	
16	Akazienallee sa	10	x		x	
17	Linderbach Richtung Azmannsdorf	51	x		x	mit komplexem Straßenbau, in Bau

18	Zum Kleinen Dorfplan sa	43, 141	x		x	mit komplexem Straßenbau
19	Bonhoefferstraße sa	10	x		x	
20	Auf den Lösern se	51	x		x	
21	Fichtenweg sa	43, 141	x		x	
22	Möbisburg, Schule se	60, 75	x		x	
23	Landtag/IHK Bus se	60, 61	x		x	
24	Erlhofstraße se	30	x		x	
25	Erlhofstraße sa	30	x		x	
26	Wartburgstraße, Schule Ri. Bischleben	80	x		x	
27	Fichtenweg se	43, 141	x		x	
28	Karl-Reimann-Ring sa	30	x		x	
29	Urbich sa	51, 60, 155	x		x	mit komplexen Straßenbau
30	Universitätsbibliothek sa	90	x		x	
31	Schwerborn	31	x		x	
32	An der Lache Bus se	10, 31	x		x	
33	Stadtrain sa	60, 155	x		x	
34	Langer Graben	90	x		x	
35	Hanoier Straße sa	10	x		x	mit komplexem Straßenbau
36	Karl-Reimann-Ring se	30	x		x	
37	Stadtrain se	60, 155, 503	x		x	
38	Kamenzer Straße sa	10	x		x	
39	Vieselbach sa	52, 152	x		x	
40	Waldhaus sa	60	x		x	
41	Vieselbach, Gewerbestraße sa	43, 52	x		x	
42	Wartburgstraße, Schule Ri. Schmira	80	x		x	
43	Windischholzh./ X-Fab Bus se	58	x		x	
44	Linderbach Richtung B7	51	x		x	mit komplexem Straßenbau, in Bau
45	Am Elsterberg sa	51	x		x	
46	Bernauer Straße sa	20	x		x	

47	Büßleben Siedlung se	51	x		x	
48	Werner-Kühne- Straße se	51, 75	x		x	
49	Am Elsterberg se	51	x		x	
50	Gefahrenschutz- zentrum sa	90	x		x	
51	Vieselbach, Brückenstraße sa	43, 52, 152	x		x	
52	Hanoier Straße se	10	x		x	
53	Vieselbach se	52, 152	x		x	
54	Vieselbach, Gewerbestraße se	43, 52	x		x	
55	Universitäts- bibliothek se	90	x		x	
56	Vieselbach, Brückenstraße se	43, 52, 152	x		x	
57	Windischholzh./ X-Fab Bus sa	58	x		x	
58	Gefahrenschutz- zentrum se	90	x		x	
59	Bernauer Straße se	20	x		x	

III. Vorerst Kein barrierefreier Ausbau – Haltestellen bis 24 Fahrgästen / Tag am Standort

Lfd.- Nr	Haltestelle	Linien	Bus	Barriere- frei	Ausbau vorgese- hen	Bemerkungen
1	Marbach, Schlößchen	95	x			
2	Gutenbergplatz	90	x			
3	Stedten se	51	x		(x)	prüfen, gegen- überliegende Hst. barrierefrei
4	Gewerbegebiet Nord sa	20	x		(x)	prüfen, gegen- überliegende Hst. barrierefrei
5	Im Großen Garten	51	x			
6	Thüringenhalle Bus se	60, 61	x		(x)	Ausbau mit komplexem Straßenbau
7	Große Schenkgasse se	91, 92	x			
8	Kalkreiße	35	x			
9	Thüringer Energie AG sa	31	x			

10	Kühnhausen, Friedhof sa	10	x			
11	Rosengasse se	60	x			
12	Hans-Grundig- Straße Ri. Jenaer Straße	503	x			
13	Obertor sa	92	x			
14	Waltersleben, Wassergraben	75	x			
15	Eisenberger Straße	51	x			
16	Linde se	60, 155, 503	x			
17	Hirnzigenweg	503	x			
18	Linde sa	60, 155	x			
19	Rhodaer Chaussee sa	60	x			
20	Wohngebiet Zeckensee se, Ri Urbicher Kreuz	60	x			
21	An der Lache Bus sa	10, 31				
22	Eugen-Richter- Straße sa	35	x			
23	Mittelhäuser Tonweg sa	20	x			
24	Samuel-Beck- Weg sa	61	x			
25	Eugen-Richter- Straße se	35	x			
26	Hauptfriedhof Bus se	91, 92	x			
27	Samuel-Beck- Weg se	61	x			
28	Sommerweg sa	36	x			
29	Am Kreuzchen Bus sa	92	x			
30	Deponie sa	31	x			
31	Deponie se	31	x			
32	Marbacher Obstgarten se	90	x			
33	Rostocker Straße se	35	x			
34	Am Knotenberg sa	80	x			
35	Bahnhof Erfurt Ost sa	31	x			
36	Bahnhof Erfurt Ost se	31	x			
37	Hauptfriedhof Bus sa	92	x			

38	Nibelungenweg Bus se	91, 92	x			
39	Sommerweg se	36	x			
40	Stöberhaus, sa	35	x			
41	Am Knotenberg se	80	x			
42	Erfurter Tor	92	x			
43	Freibad Möbisburg se	51, 75	x			
44	Saline sa	36	x			
45	Am Roten Hof se	51	x			
46	Azmansdorf se	51	x			
47	Krämpferflurweg sa	35	x			
48	Krämpferflurweg se	35	x			
49	Rembrandtstraße se	61	x			
50	Rostocker Straße sa	35	x			
51	Stotternheim, Bahnhof se	31	x			
52	Sulzer See sa	31	x			
53	Tannenwäldchen sa	61	x			
54	Universität Bus sa	111	x			
55	Abzweig Töttelstädt sa	92	x			
56	Abzweig Töttelstädt se	92	x			
57	Alte Försterei, Ri Rhoda	75	x			
58	Alte Försterei, Ri Waltersleben	75	x			
59	Benaryplatz	80	x			
60	Egstedt, Am Wiesengrund Ri. Waltersleben	61, 75	x			entfällt bei Ausbau Hst. Egstedt
61	Hugo-John-Straße sa	36	x			
62	Hugo-John-Straße se	36	x			
63	Rembrandtstraße sa	61	x			
64	Sulzer See se	31	x			
65	Volkenroder Weg Bus sa	92	x			
66	Hauptfriedhof, Schule	92	x			

67	Boyneburgufer Bus sa	(1, 5) 111	x			
68	Abzweig Wiesenhügel Bus sa	65	Kleinbus			
69	Färberwaidweg Bus se	65	Kleinbus			
70	Heyderstraße	65	Kleinbus			
71	Körnerstraße	65	Kleinbus			
72	Muldenweg Bus	65	Kleinbus			

Landeshauptstadt Erfurt
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung
Warsbergstraße 3

zurück zum Beschluss 0516/20

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).

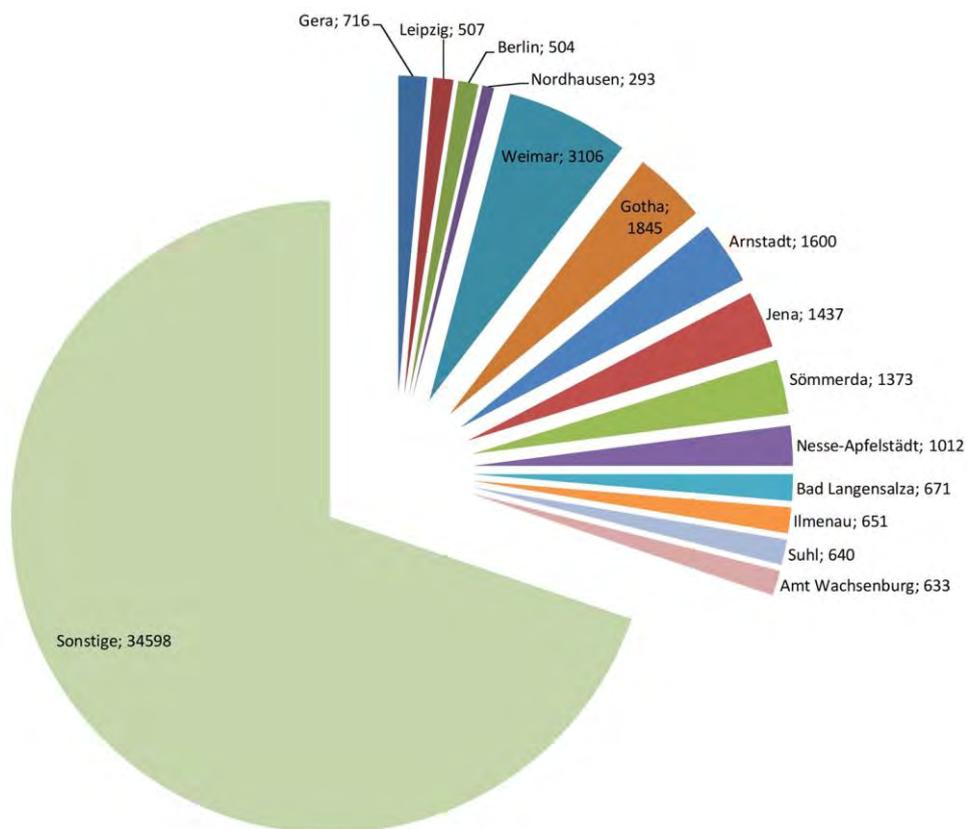


Bild 2: Berufspendler nach Erfurt nach Herkunft (Quelle: *spiegel.de*, Basis: Daten der Bundesagentur für Arbeit für sozialversicherungspflichtig Beschäftigte 30. Juni 2017)

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.

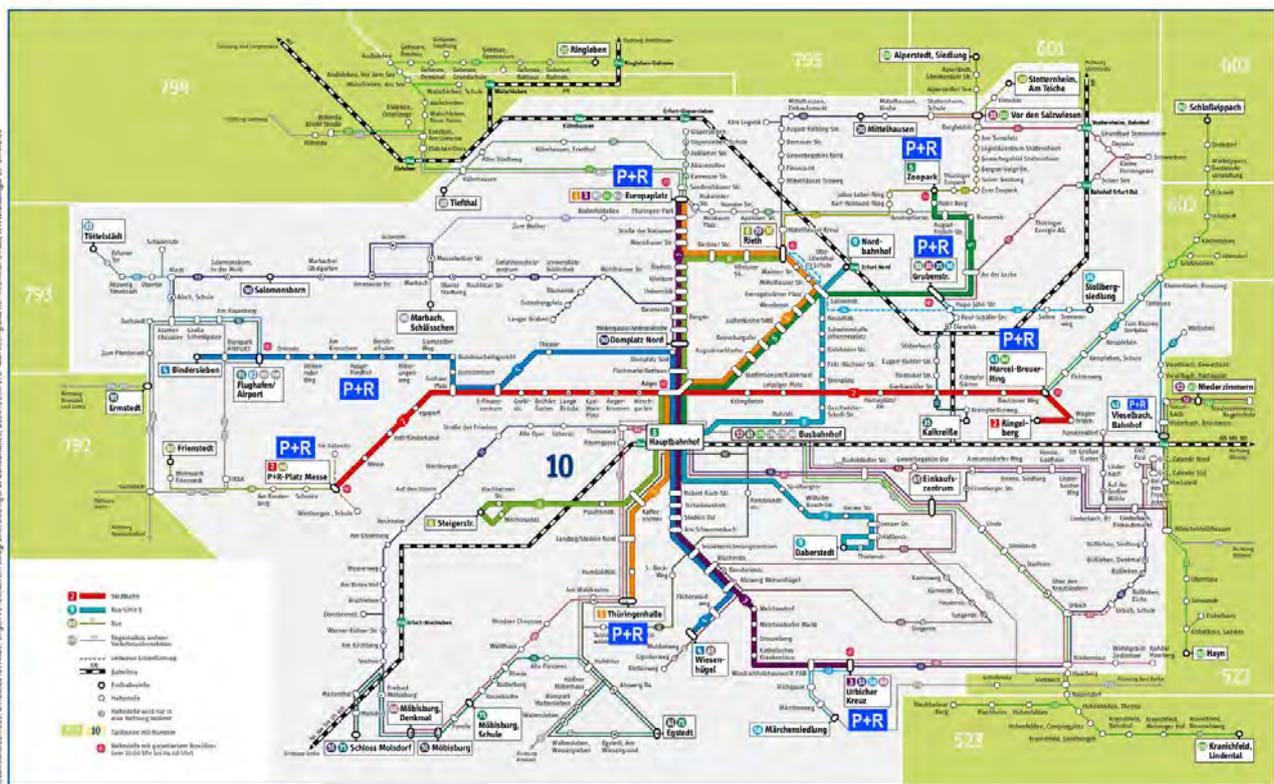
Die Stadt Erfurt hat in 2017/2018 Erhebungen zur Belegung der P+R-Plätze durchgeführt. Die Ergebnisse sind der folgenden Tabelle dargestellt.

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

Netzplan Erfurt gültig ab 25.10.2018

SWE EVAG

VMT
Verkehrsmittel
Verkehrsunternehmen



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.

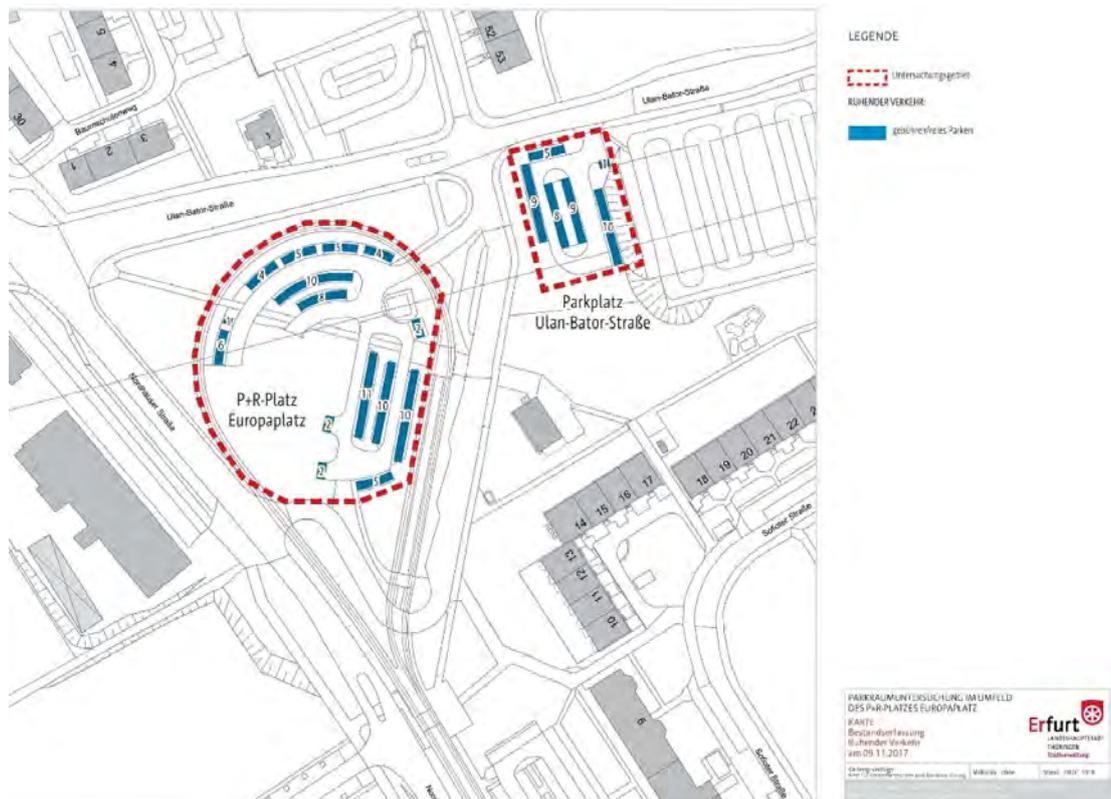


Bild 5: Lageplan P+R-Platz Europaplatz



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.

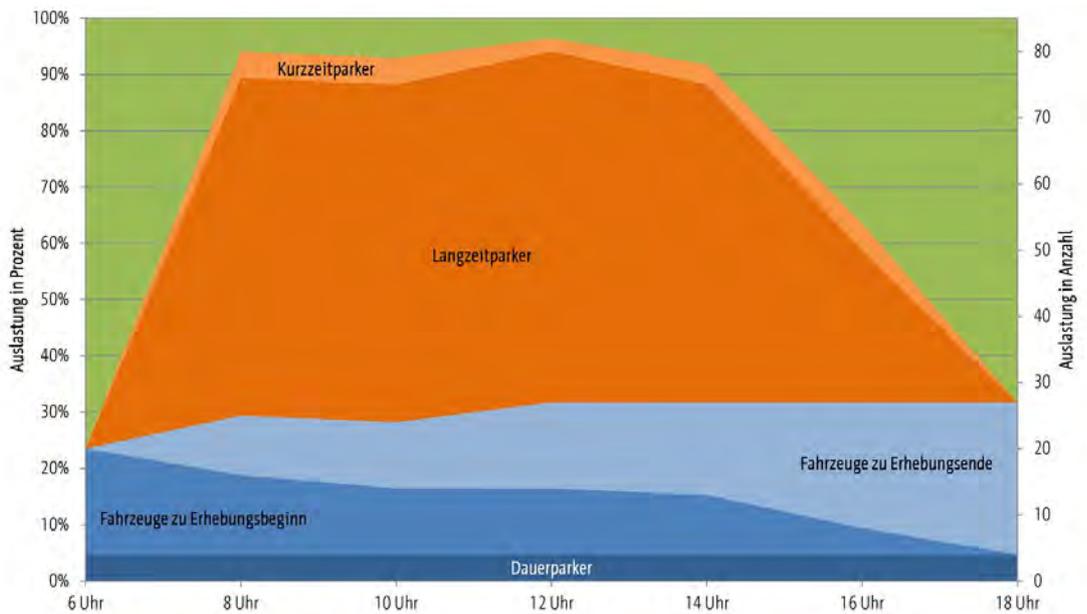


Bild 12: Auslastung und Parkdauer P+R-Platz Europaplatz (städtische Erhebung vom 9.1.2018)

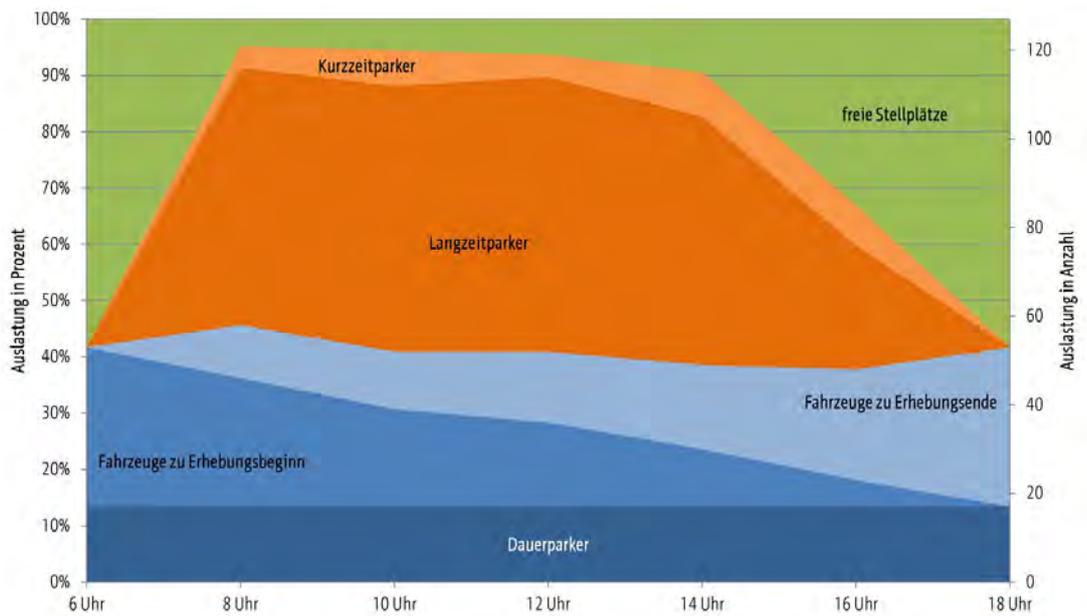


Bild 13: Auslastung und Parkdauer P+R-Platz Europaplatz und Umgebung (städtische Erhebung vom 9.1.2018)

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.

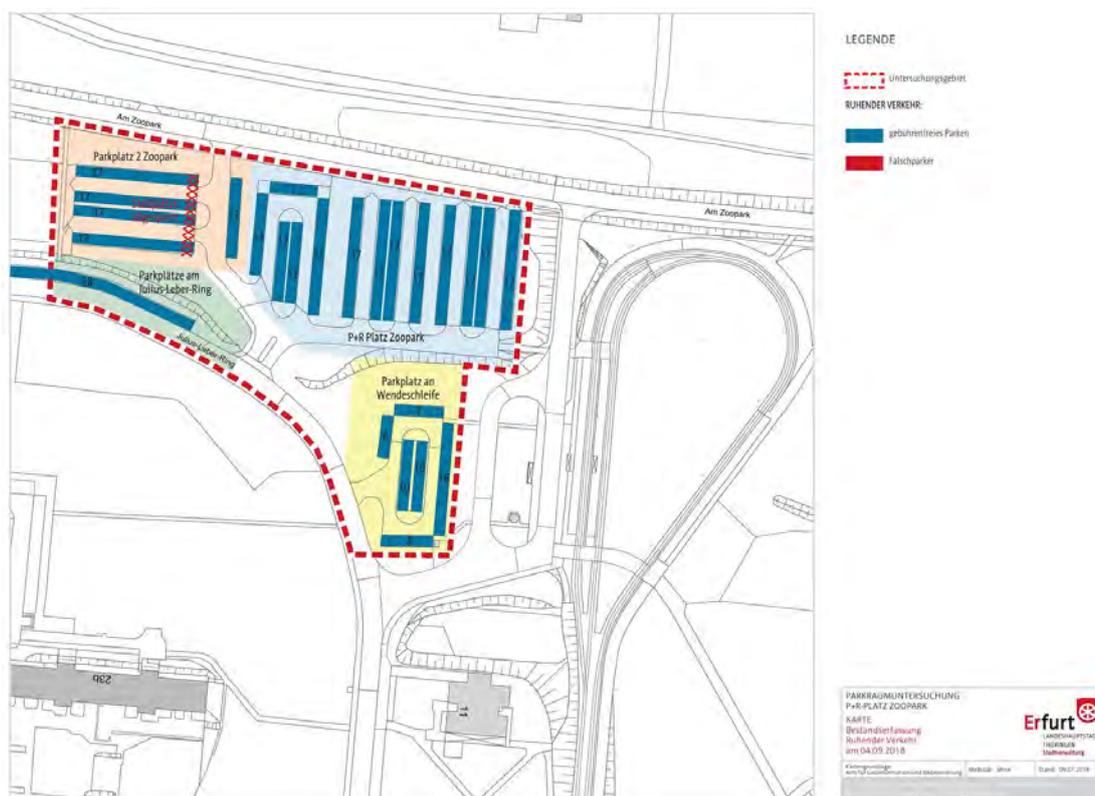


Bild 14: Lageplan P+R-Platz Zoopark



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.

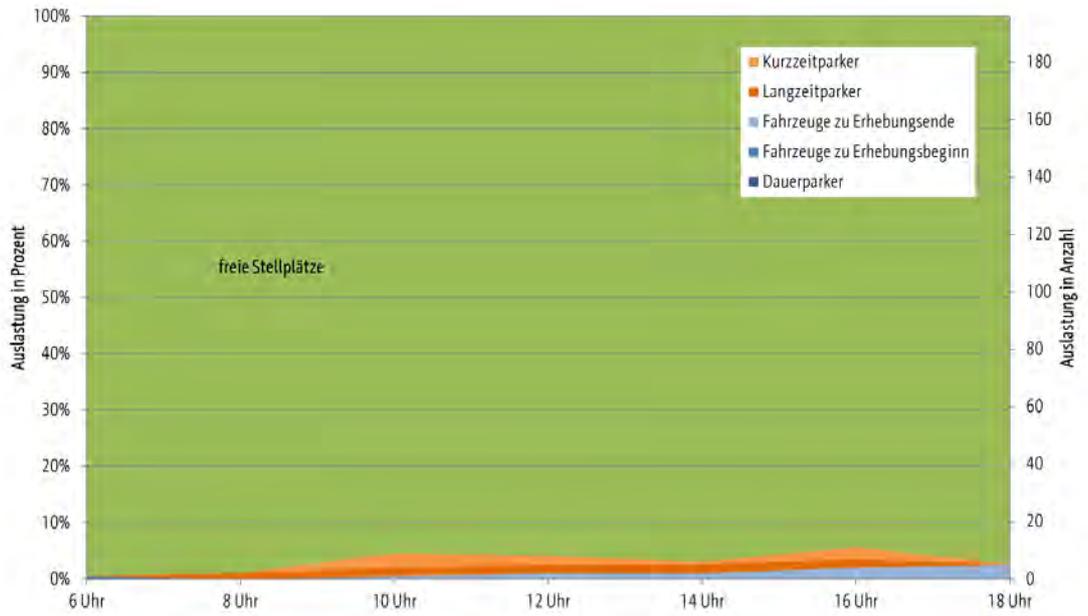


Bild 20: Auslastung und Parkdauer P+R-Platz Zoopark (städtische Erhebung vom 4.9.2018)

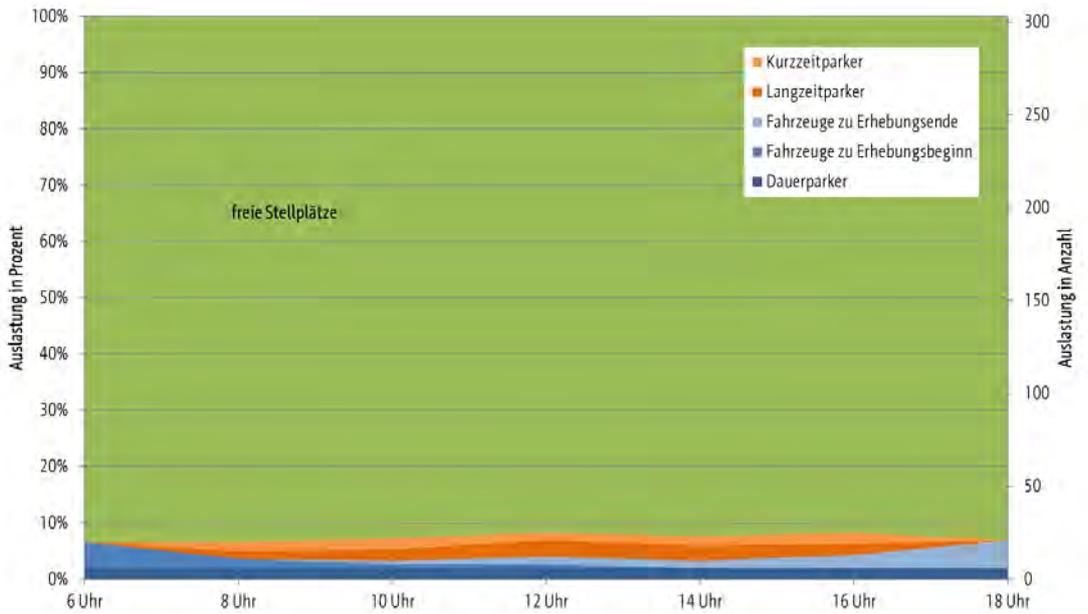


Bild 21: Auslastung und Parkdauer P+R-Platz Zoopark und Umgebung (städtische Erhebung vom 4.9.2018)

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.

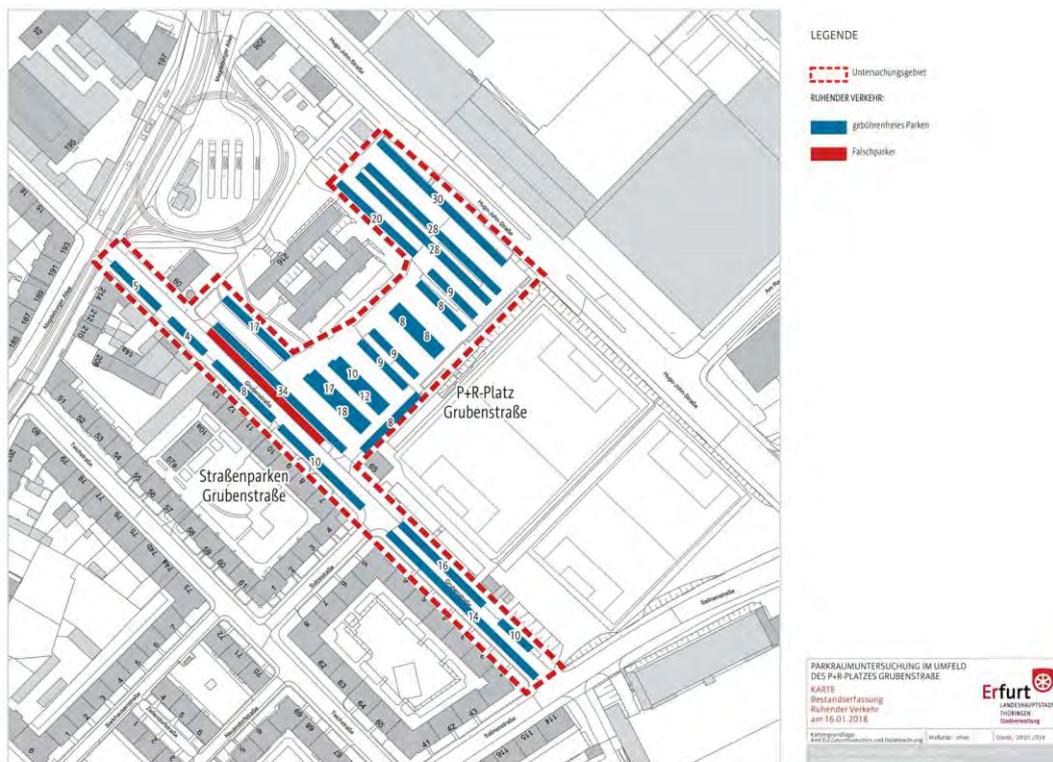


Bild 22: Lageplan P+R-Platz Grubenstraße

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.

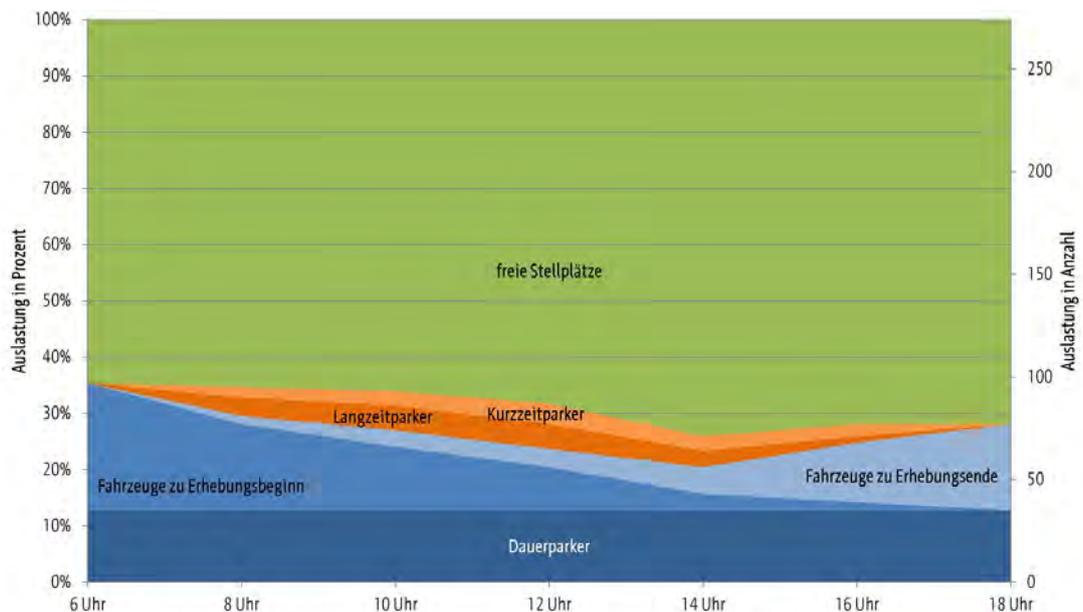


Bild 29: Auslastung und Parkdauer P+R-Platz Grubenstraße (städtische Erhebung vom 16.1.2018)

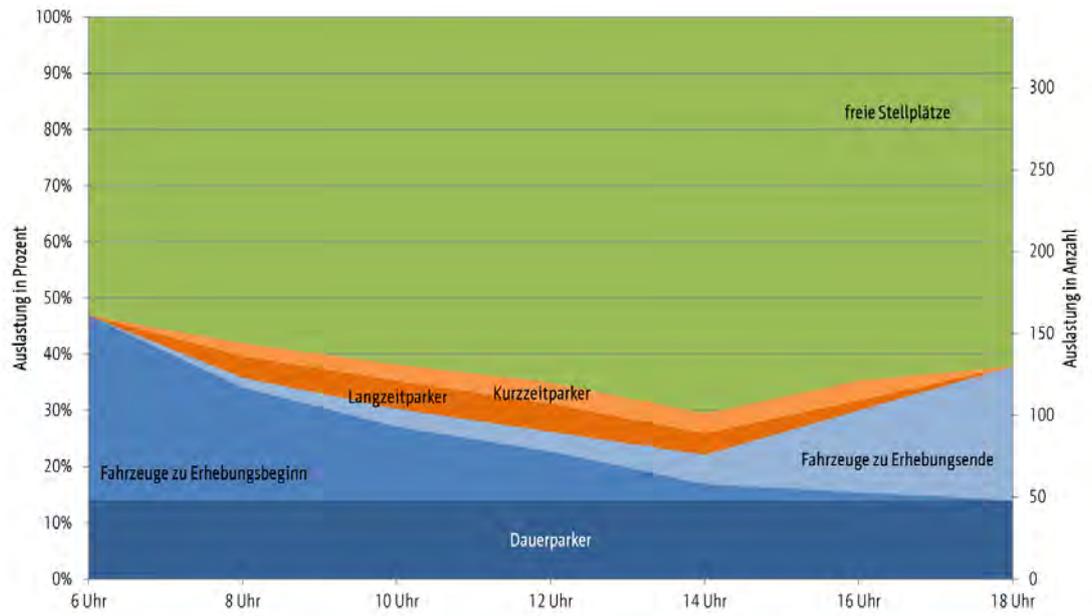


Bild 30: Auslastung und Parkdauer P+R-Platz Grubenstraße und Umgebung (städtische Erhebung vom 16.1.2018)

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.

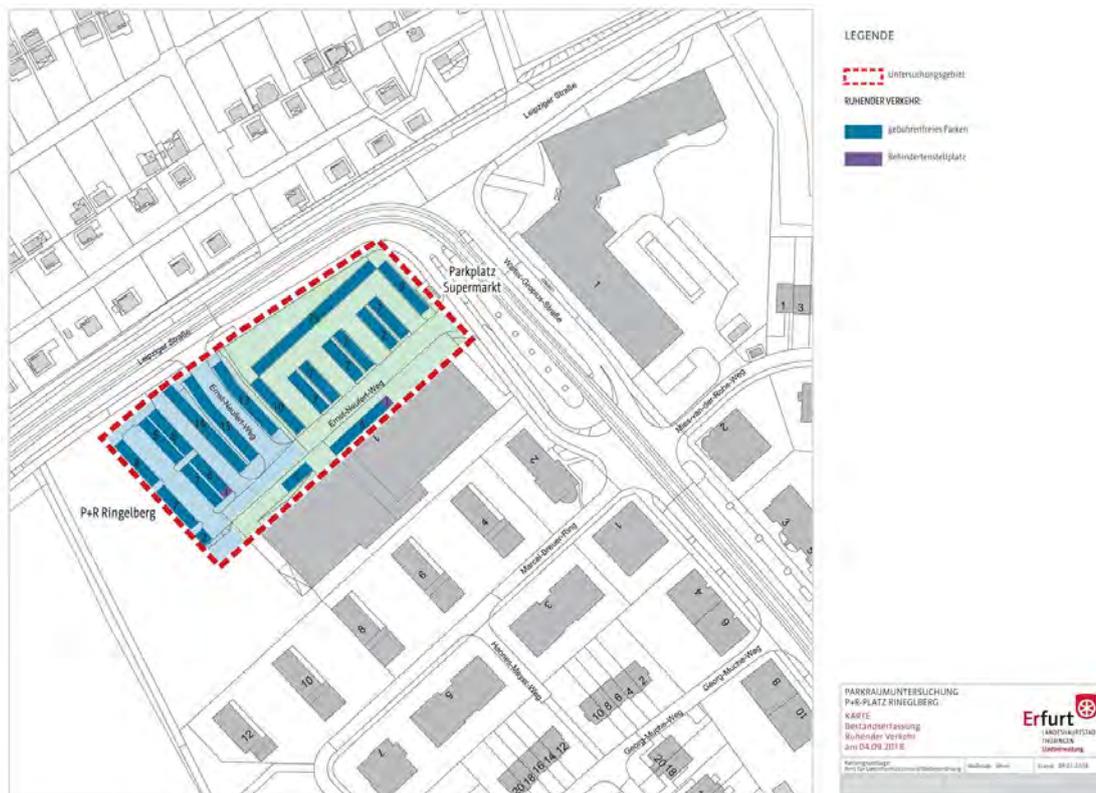


Bild 31: Lageplan P+R-Platz Ringelberg



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.

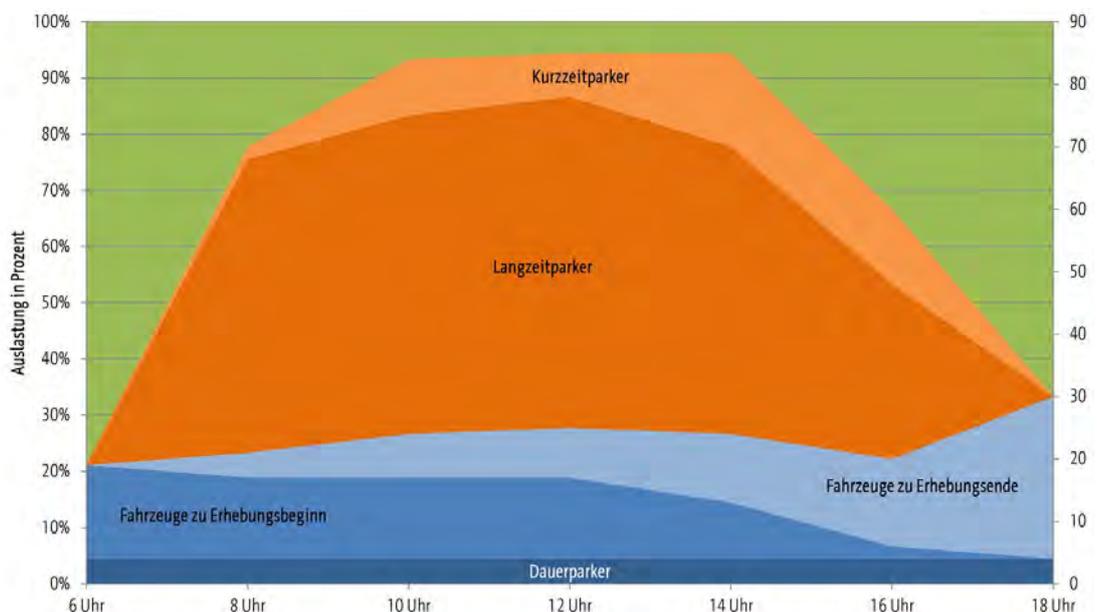


Bild 38: Auslastung und Parkdauer P+R-Platz Ringelberg (städtische Erhebung vom 4.9.2018)

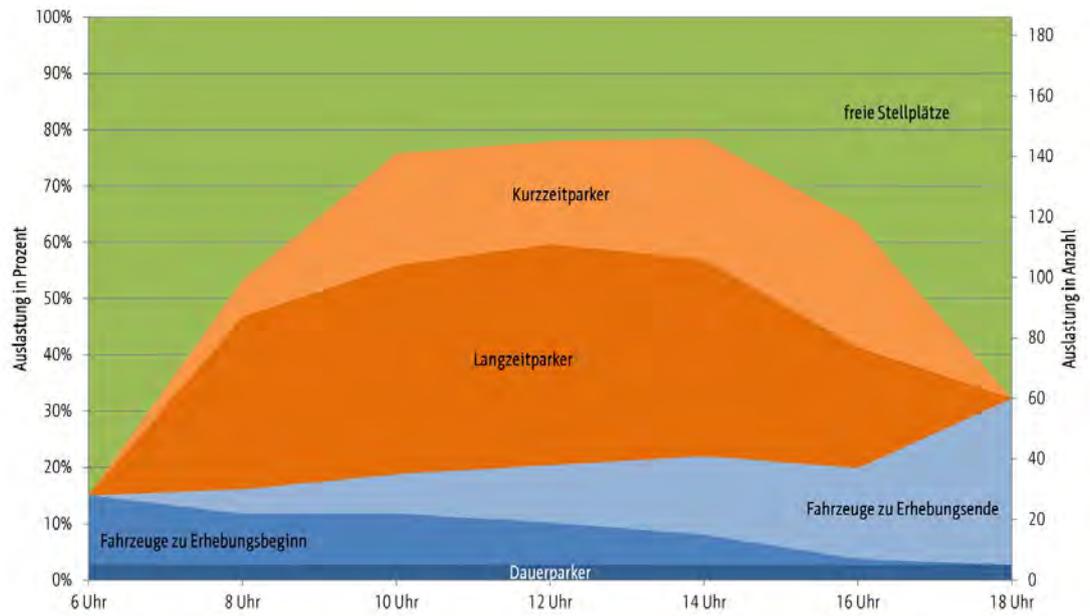


Bild 39: Auslastung und Parkdauer P+R-Platz Ringelberg und Parkplatz Supermarkt (städtische Erhebung vom 4.9.2018)

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.**

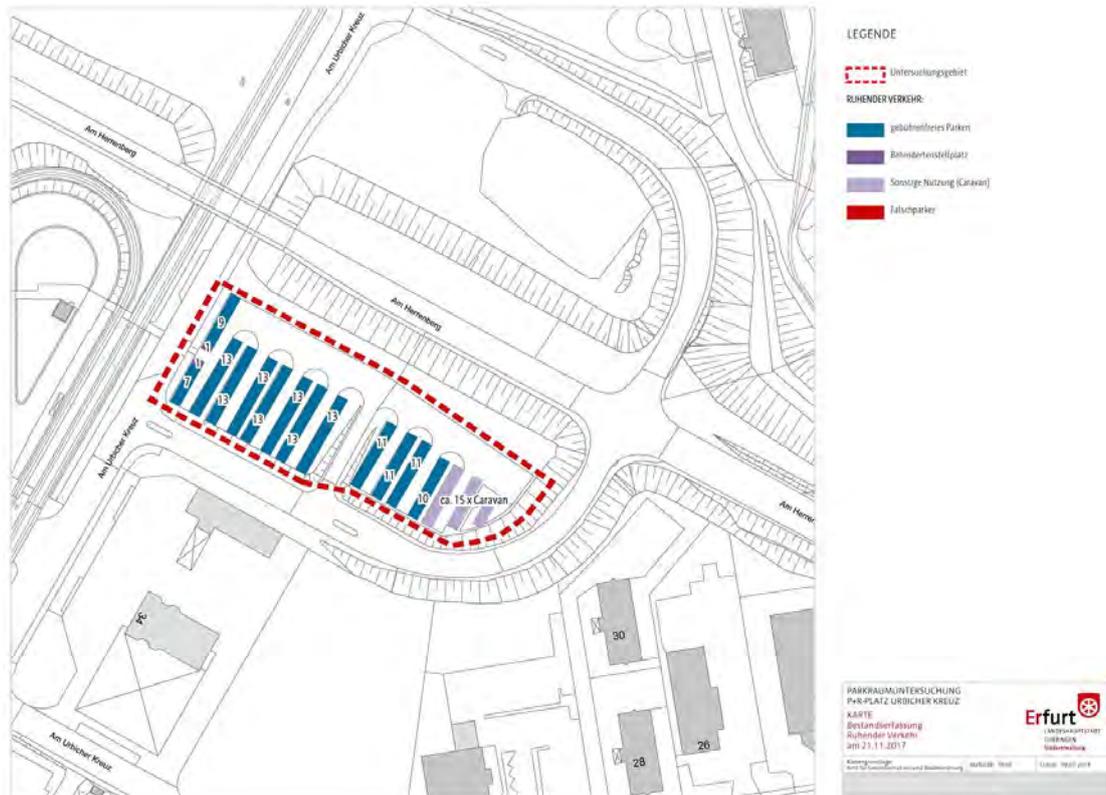


Bild 40: Lageplan P+R-Platz Urbicher Kreuz



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 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.

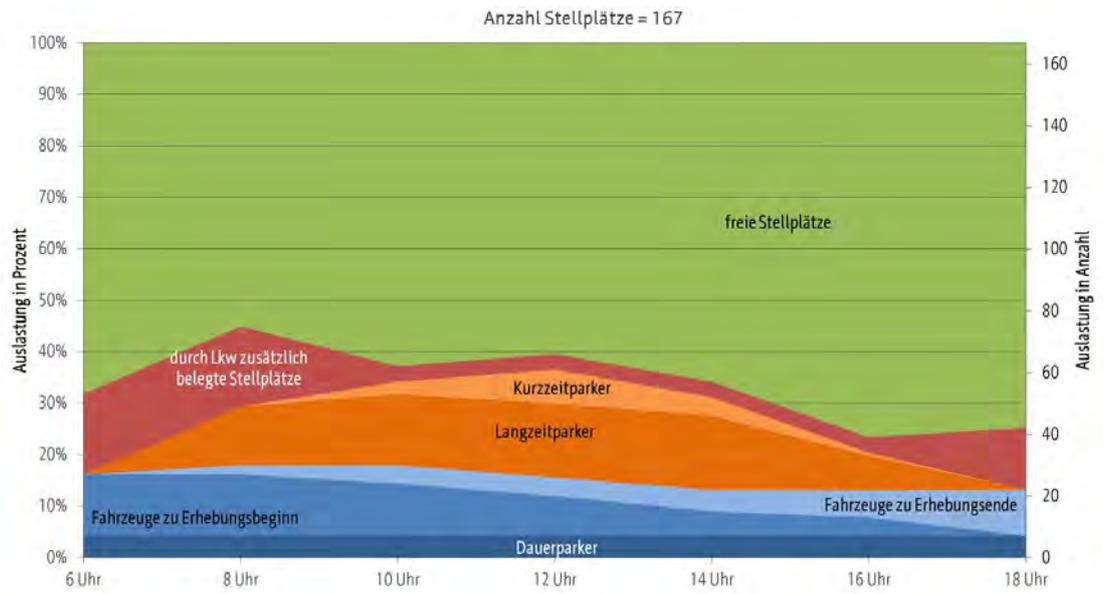


Bild 47: Auslastung und Parkdauer P+R-Platz Urbicher Kreuz (städtische Erhebung vom 21.11.2017)



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.

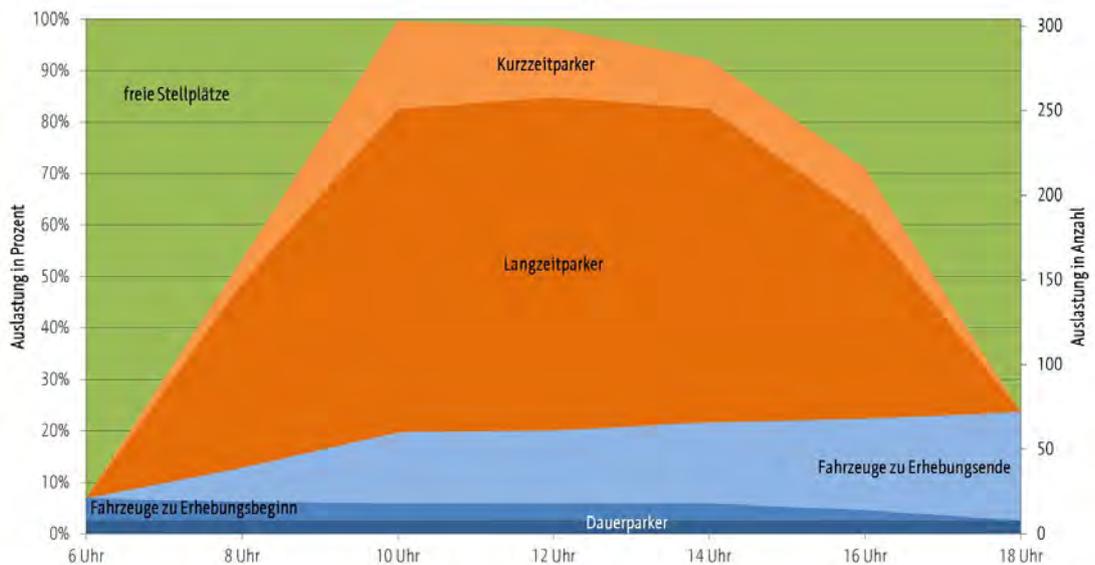


Bild 55: Auslastung und Parkdauer P+R-Platz Thüringenhalle (städtische Erhebung vom 3.11.2016)

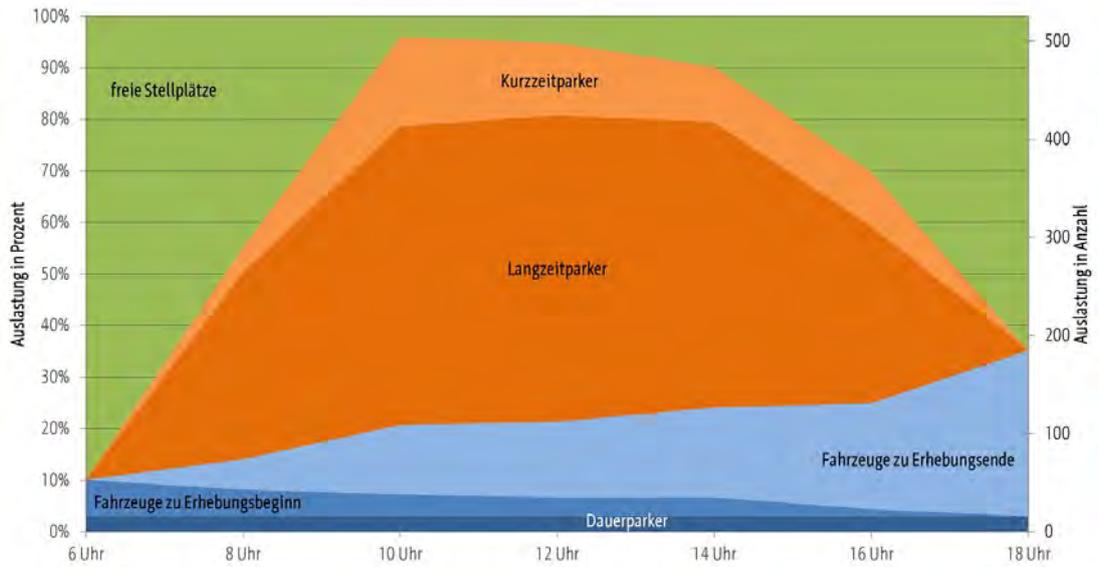


Bild 56: Auslastung und Parkdauer P+R-Platz Thüringenhalle und Umgebung (städtische Erhebung vom 3.11.2016)

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.

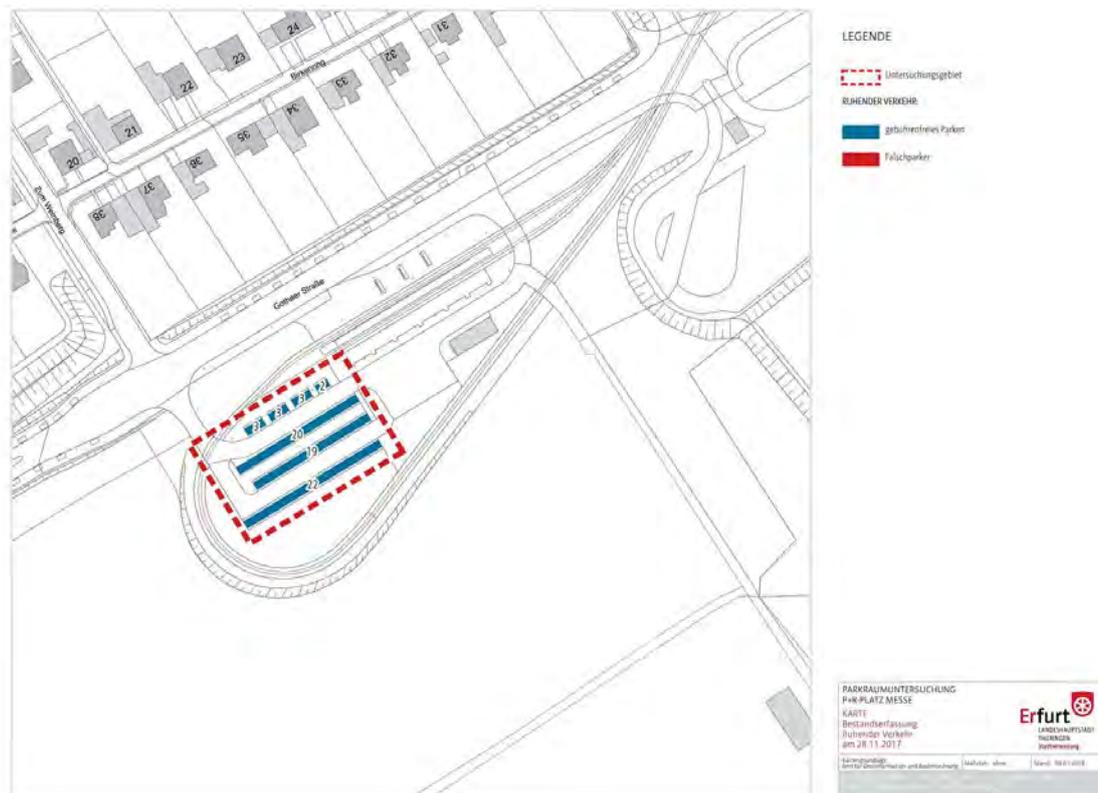


Bild 57: Lageplan P+R-Platz Messe



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%.

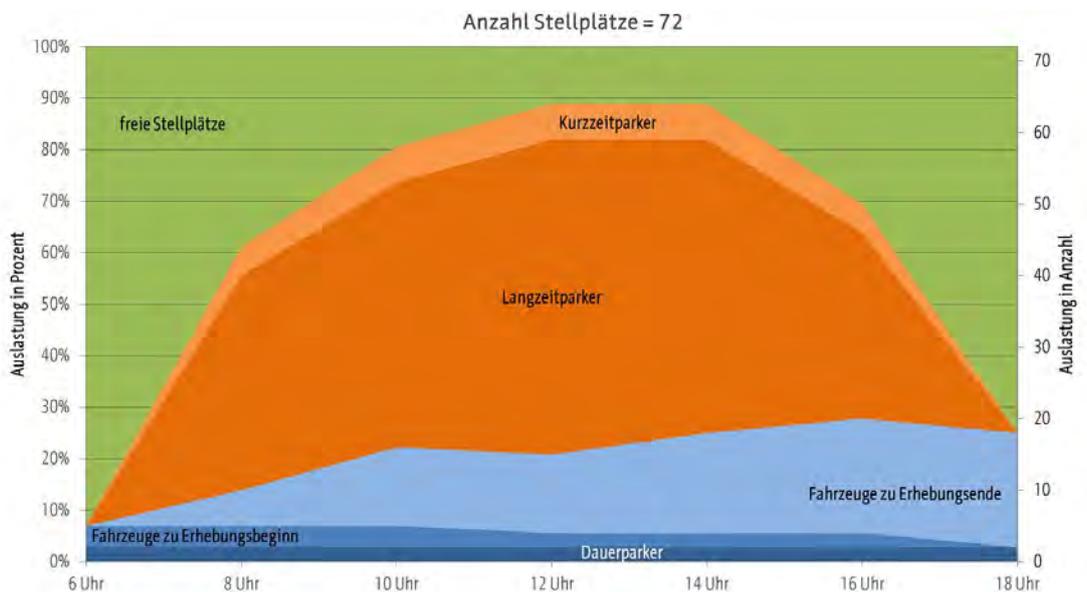


Bild 63: Auslastung und Parkdauer P+R-Platz Messe (städtische Erhebung vom 28.11.2017)

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.

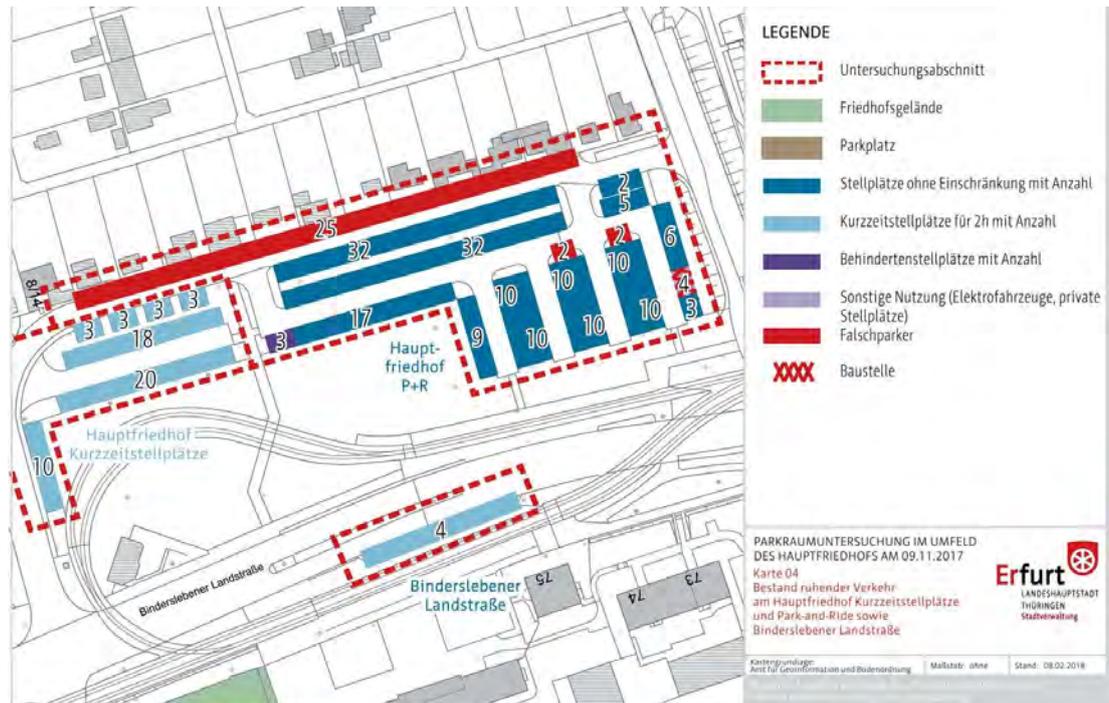


Bild 68: Lageplan P+R-Platz Hauptfriedhof

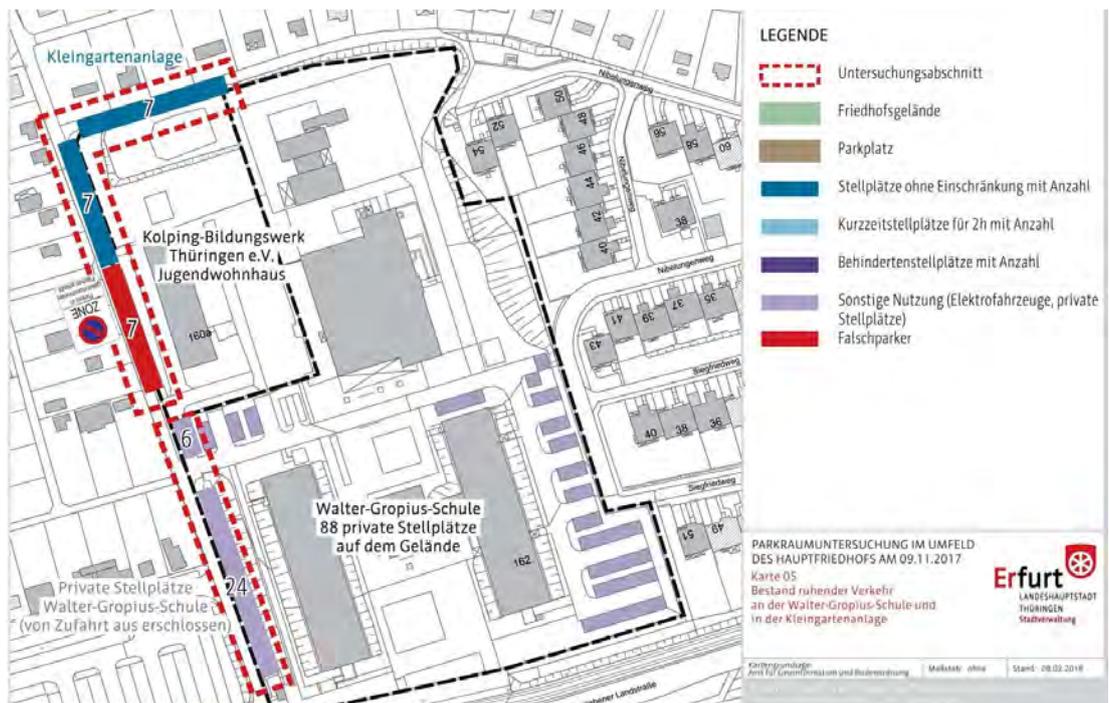


Bild 69: Lageplan unmittelbare Nachbarschaft des P+R-Platzes Hauptfriedhof

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.

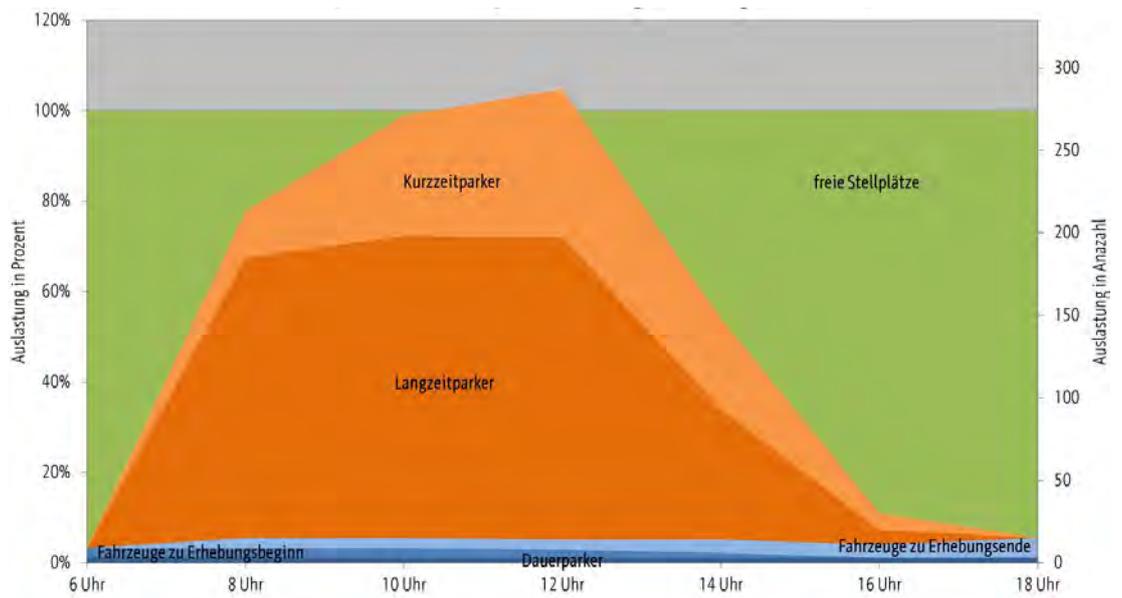


Bild 75: Auslastung und Parkdauer P+R-Platz Hauptfriedhof und unmittelbare Umgebung (städtische Erhebung vom 9.11.2017)

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.

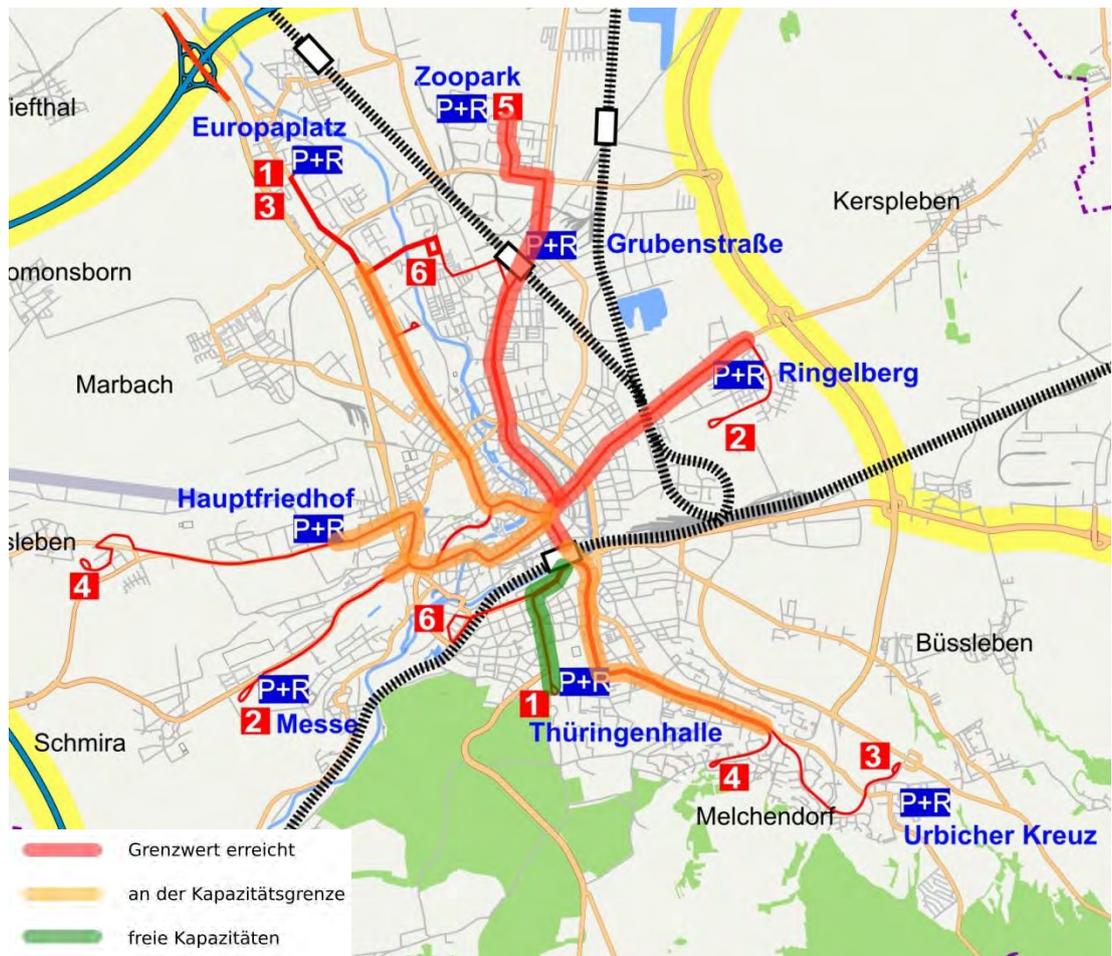


Bild 76: Auslastung der Straßenbahnstrecken in Richtung Zentrum in der morgendlichen Spitzenzeit

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.

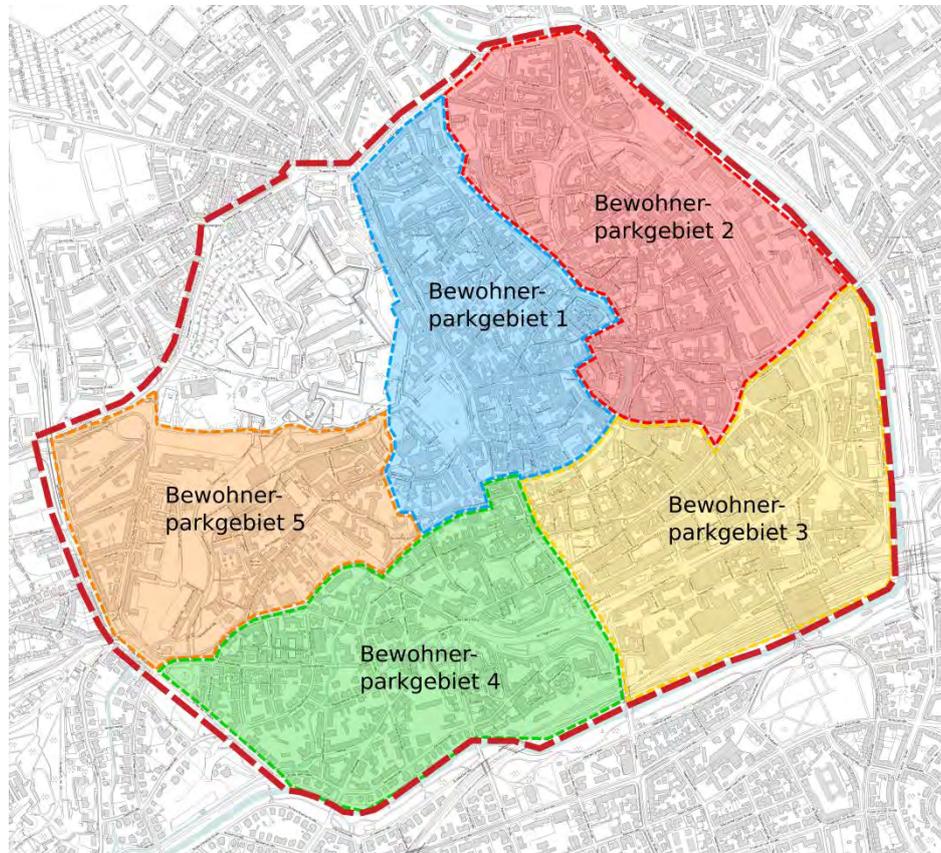


Bild 77: Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt

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.

2.7 Planungen der Stadt Erfurt

2.7.1 P+R-Platz Europaplatz

Es gibt Überlegungen der Stadt Erfurt den P+R-Platz Europaplatz in zwei Stufen zu erweitern. In einem ersten Bauabschnitt sollen in der Fläche innerhalb der Wendeschleife 70 zusätzliche Stellplätze errichtet werden (inzwischen fertiggestellt)



Bild 78: Vorplanung der Stadt Erfurt für die Erweiterung des P+R-Platzes Europaplatz 1. Bauabschnitt (Stand 22.08.2018, inzwischen fertiggestellt)

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

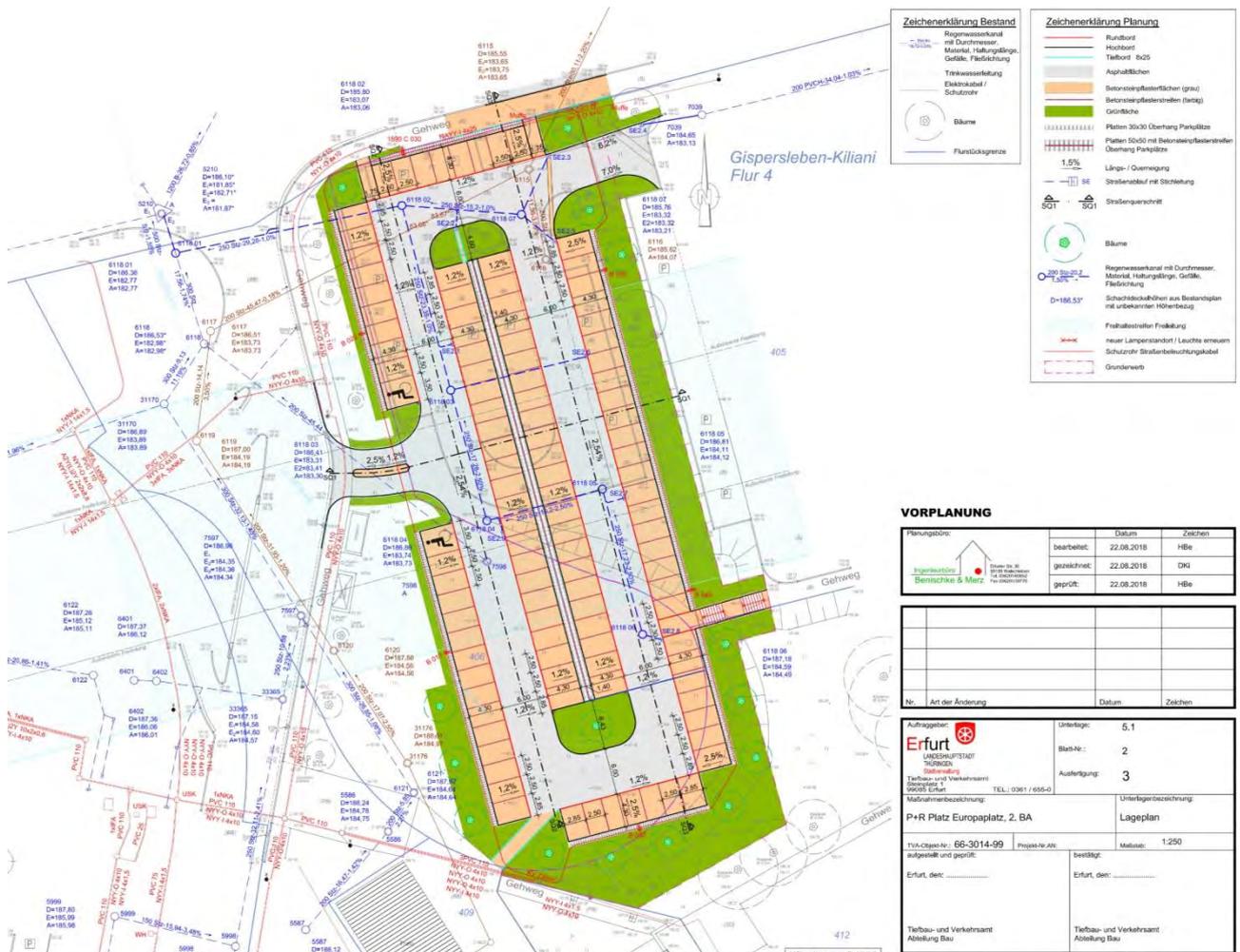


Bild 79: Vorplanung der Stadt Erfurt für die Erweiterung des P+R-Platzes Europaplatz 2. Bauabschnitt (Stand 22.08.2018)

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.

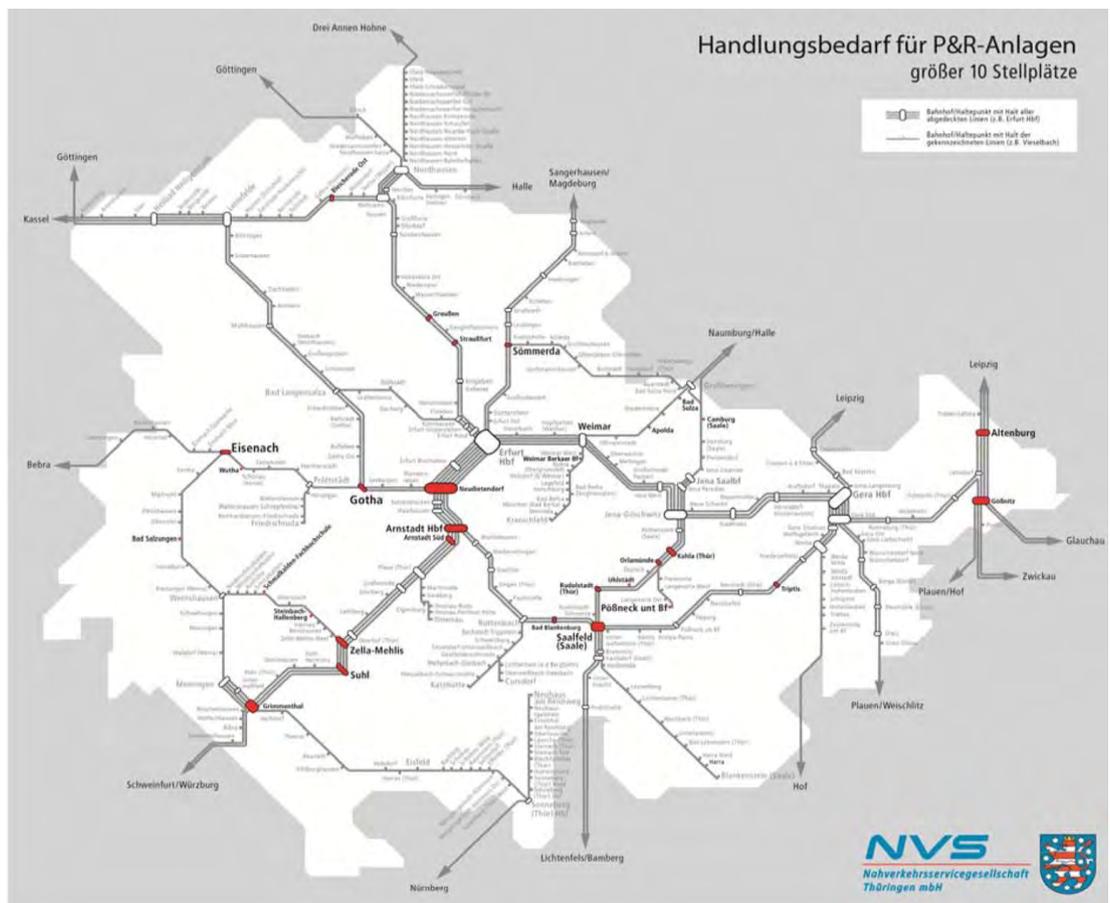


Bild 83: Bahnhöfe mit Handlungsbedarf an P+R-Anlagen, Quelle: NVS

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
Kühnhäusen	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.

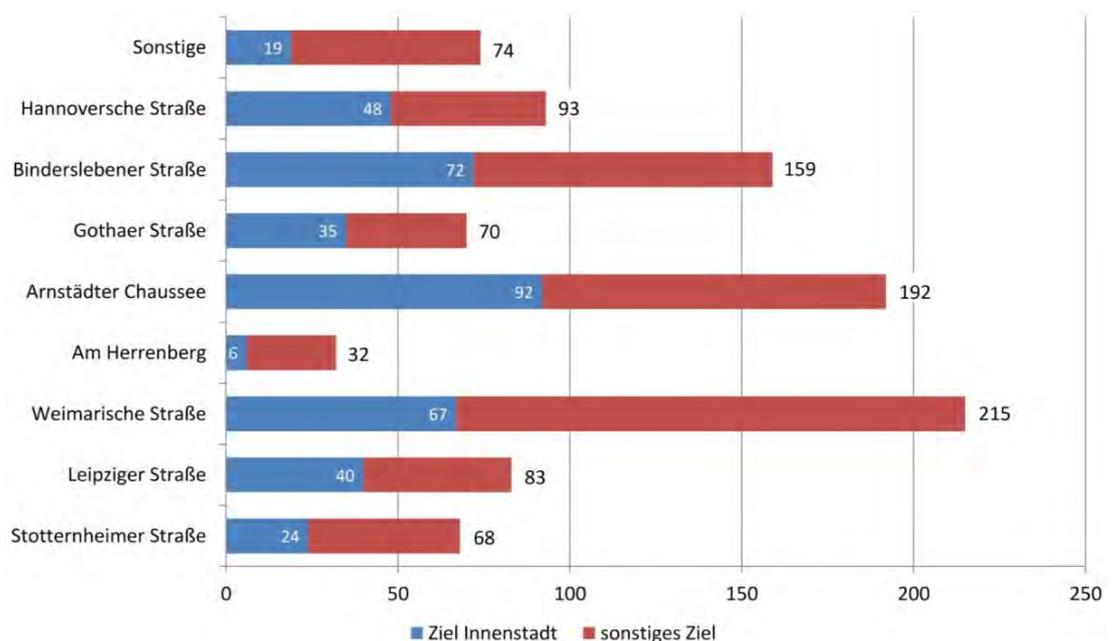


Bild 84: Rückläufe der einzelnen Einfallstraßen mit Ziel der Befragten

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 wirklichkeitstreuem 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!

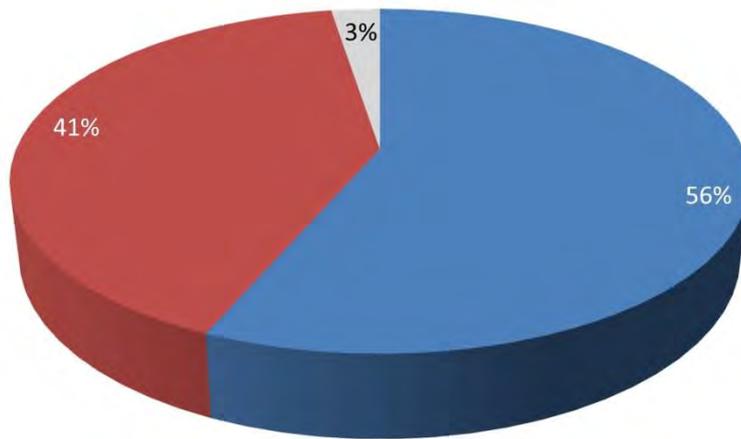
Bild 88: Fragebogen Seite 2

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.

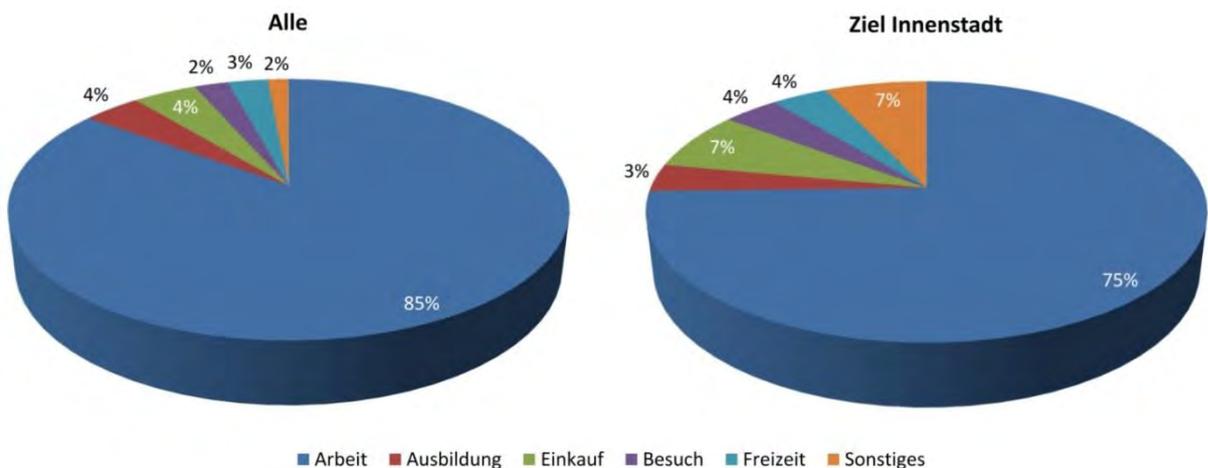
⁶ Der Innenstadt wurden alle Zielangaben in Straßen innerhalb der in Bild 76 auf Seite 36 dargestellten Abgrenzung zugeordnet.



■ sonstiges Stadtgebiet ■ Innenstadt ■ keine Angaben

Bild 89: Ziel der Befragten

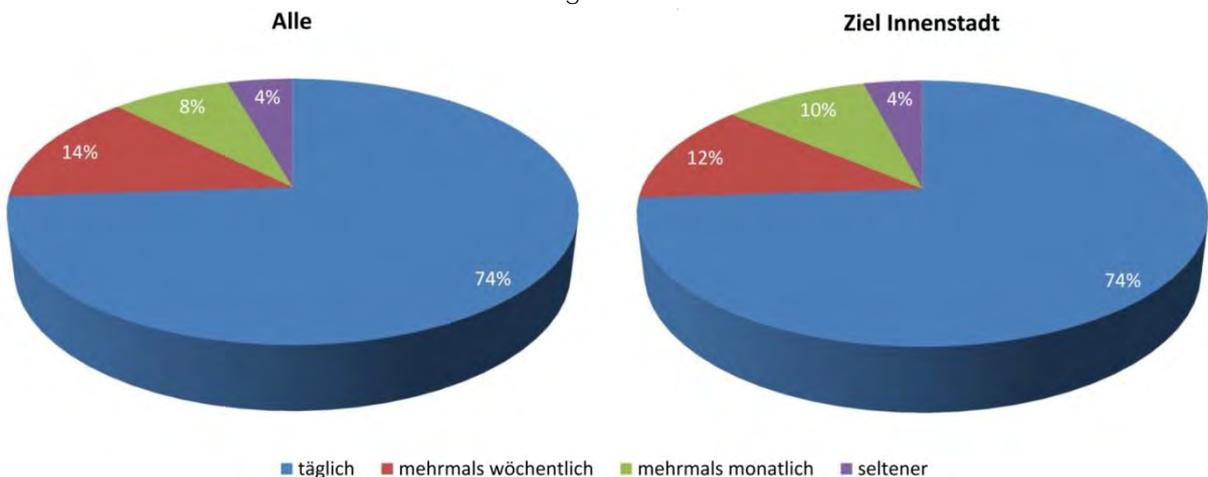
Mit Abstand der häufigste Reisezweck ist die Fahrt zur Arbeit. Mit Ziel Innenstadt nehmen Einkauf und Sonstiges (vor allem Arzt- und Behördenbesuche) eine etwas größere Rolle ein. Aber dreiviertel bleiben Fahrten zur Arbeit.



■ 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.

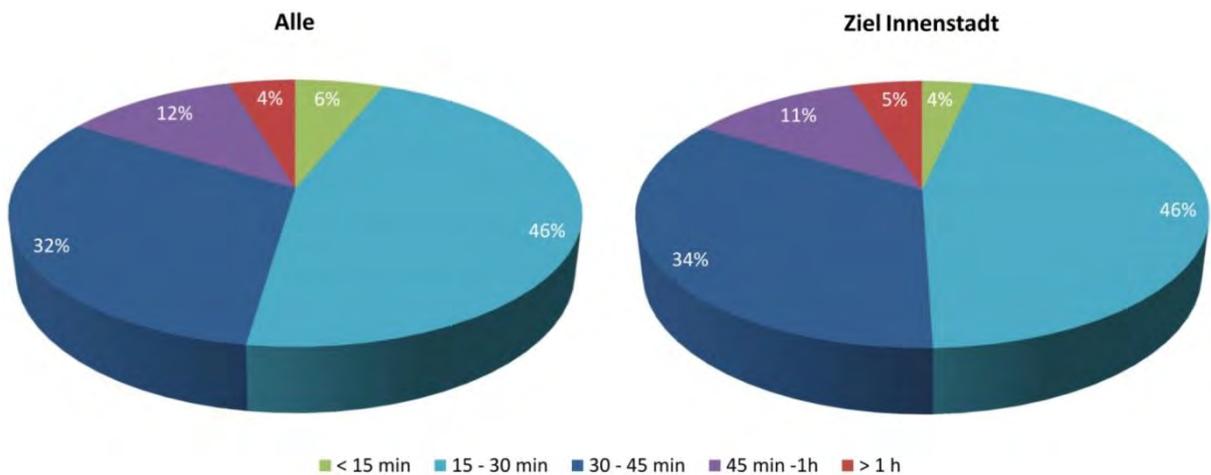


Bild 92: Reisezeit

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.

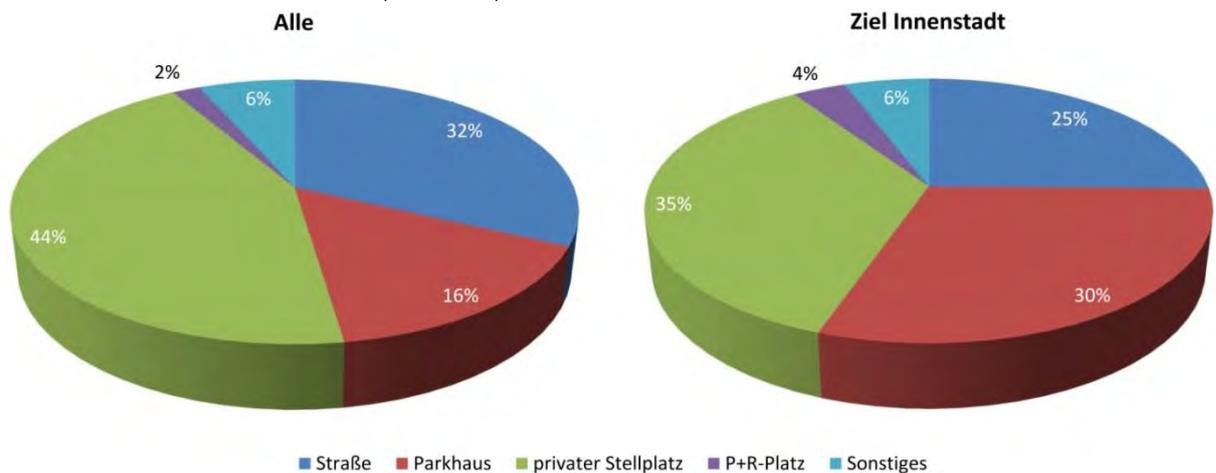


Bild 93: Parkorte

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.

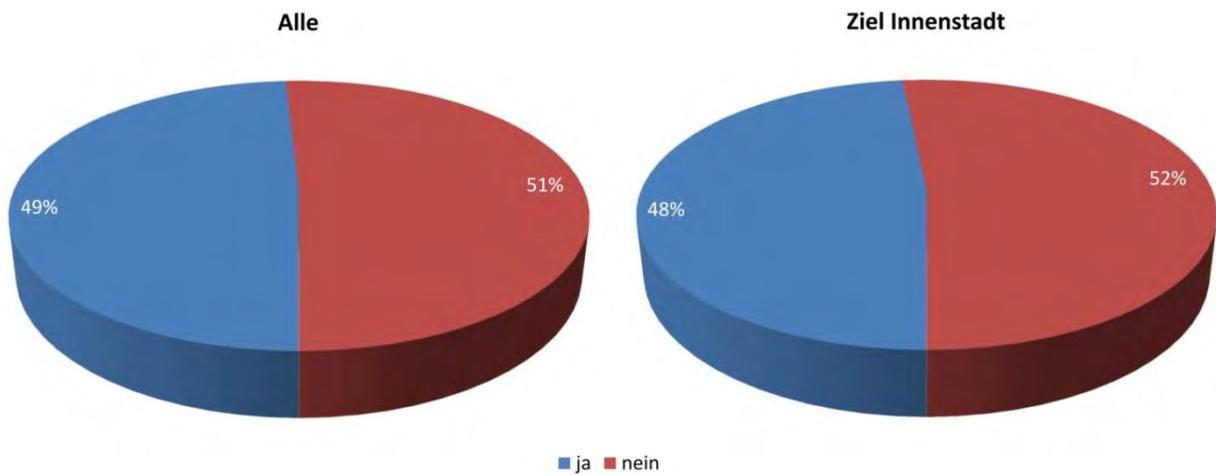


Bild 94: Dauerstellplatz vorhanden

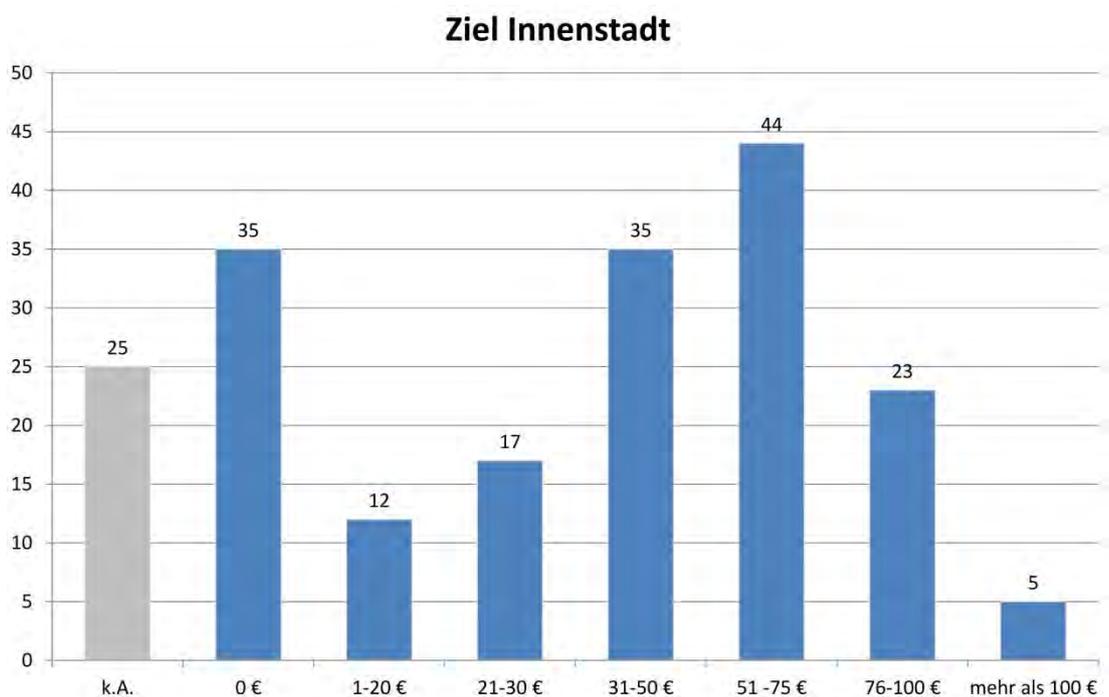


Bild 95: Kosten für einen Dauerstellplatz (Innenstadtpendler)

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).

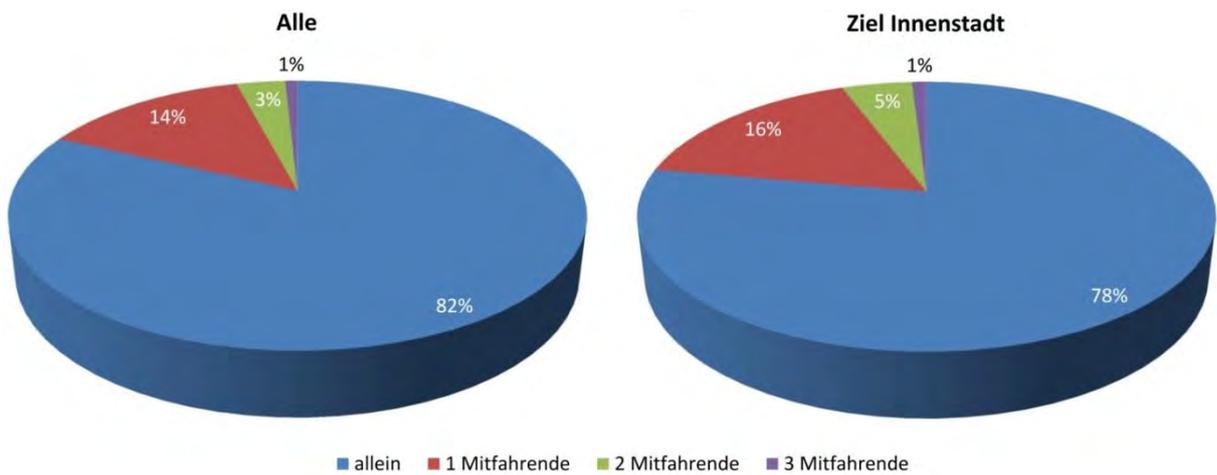


Bild 96: Personen im Auto

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

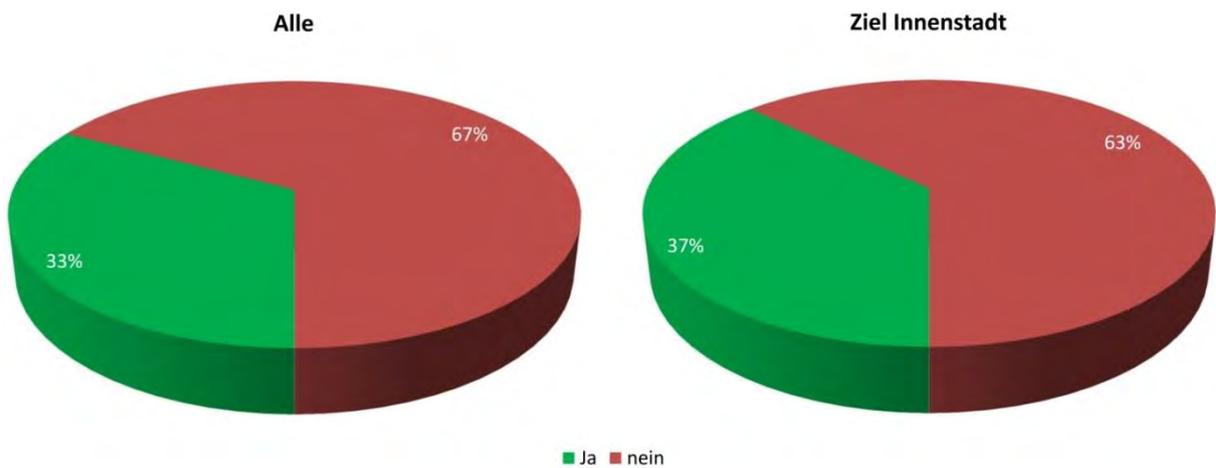


Bild 97: Alternative ÖV

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.

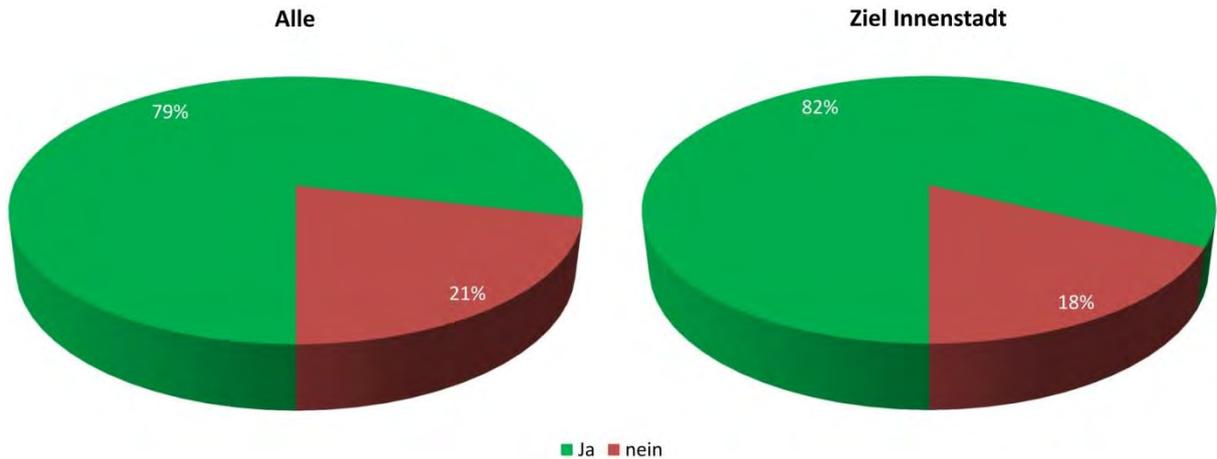


Bild 98: Kenntnis von P+R

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

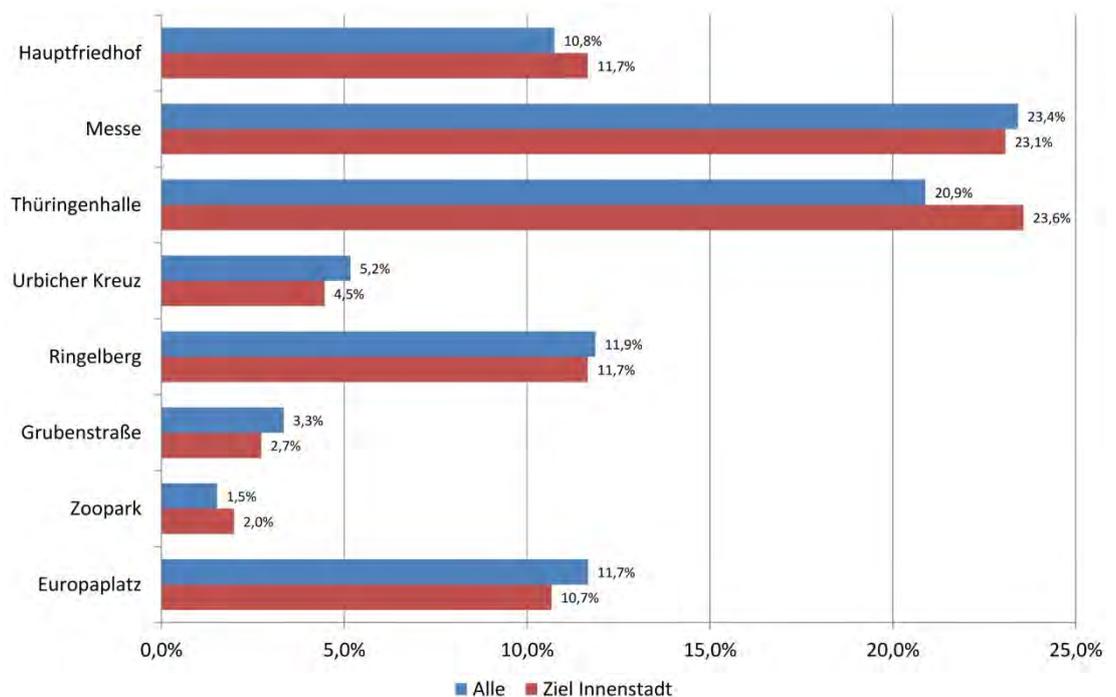


Bild 99: Bekannte P+R Plätze

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.

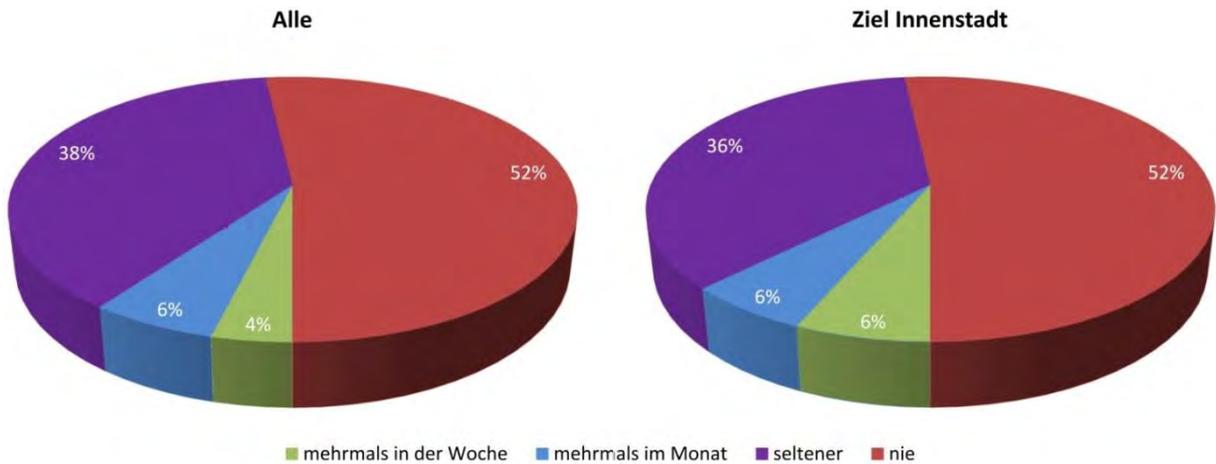


Bild 100: Nutzung von P+R

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).

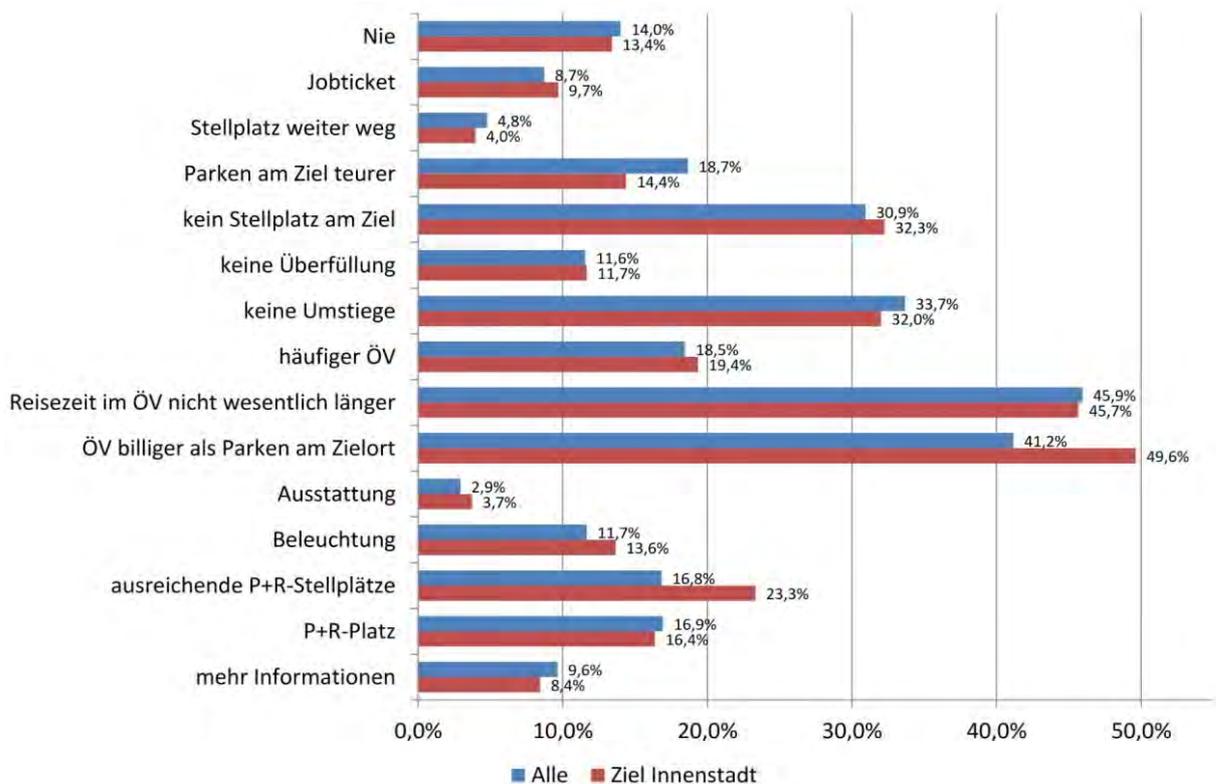


Bild 101: Frage: „Ich würde P+R nutzen wenn...“

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.

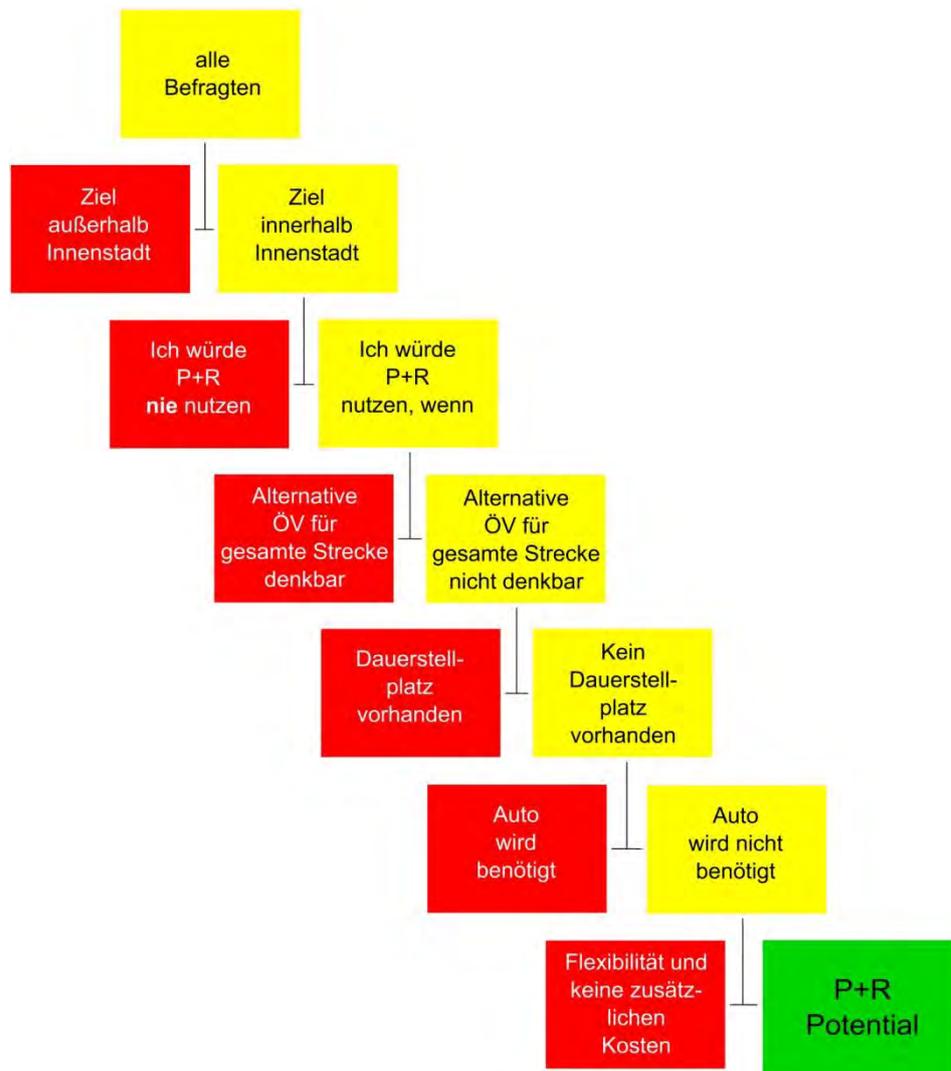


Bild 102: Ableitung des P+R-Potentials aus der Befragung

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).

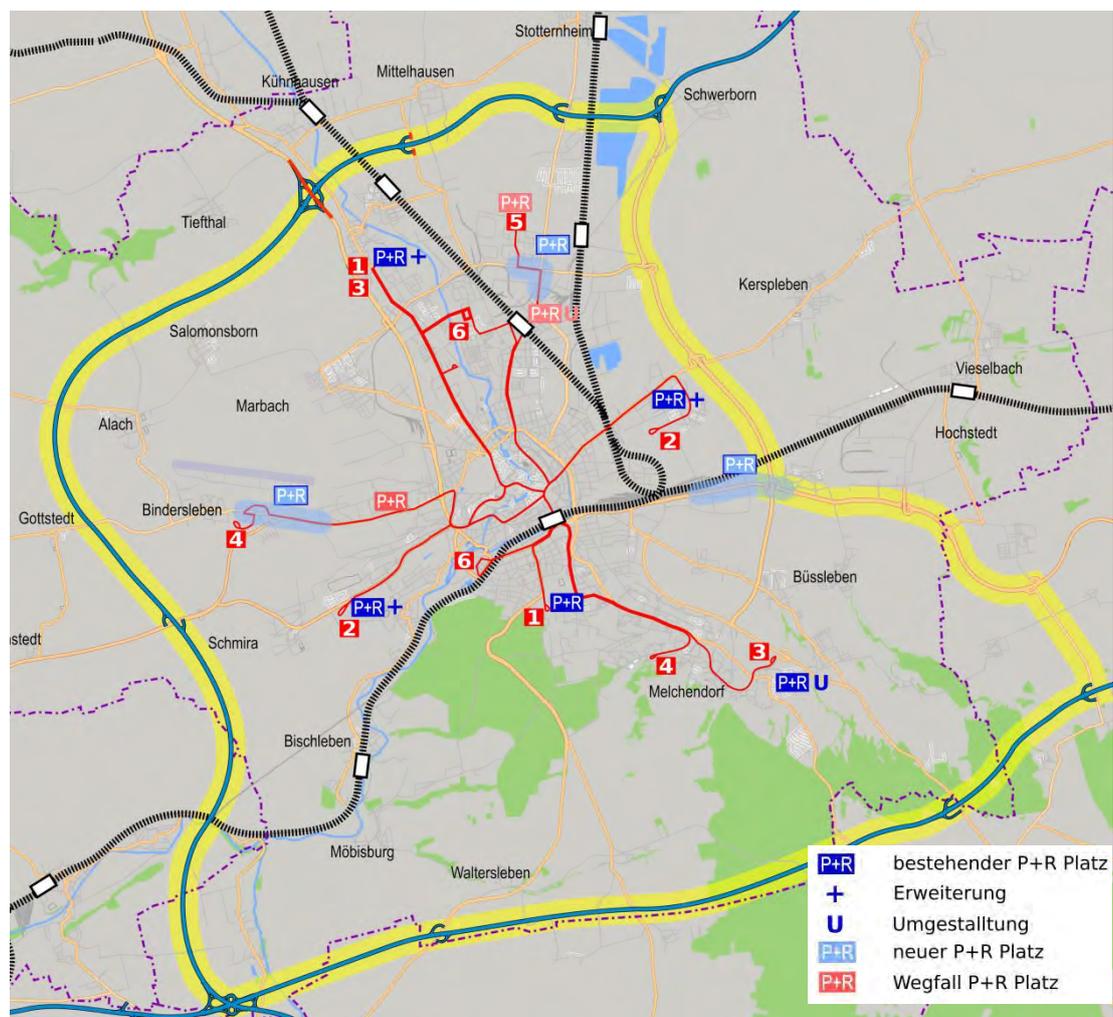


Bild 103: Langfristiges P+R-Konzept

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.

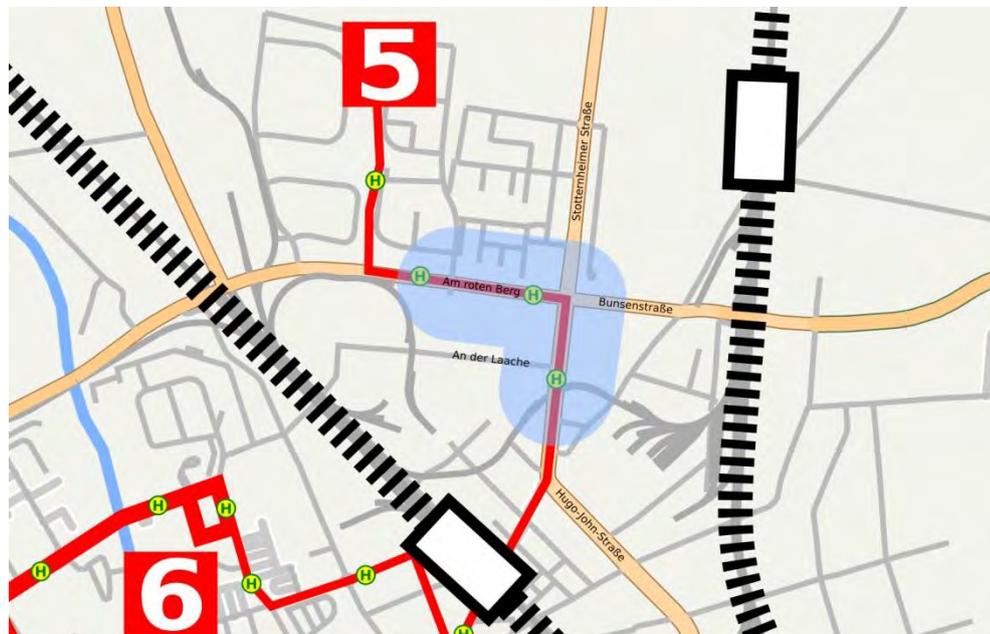


Bild 104: Suchraum für eine neue P+R-Anlage im Bereich Stotternheimer Straße

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

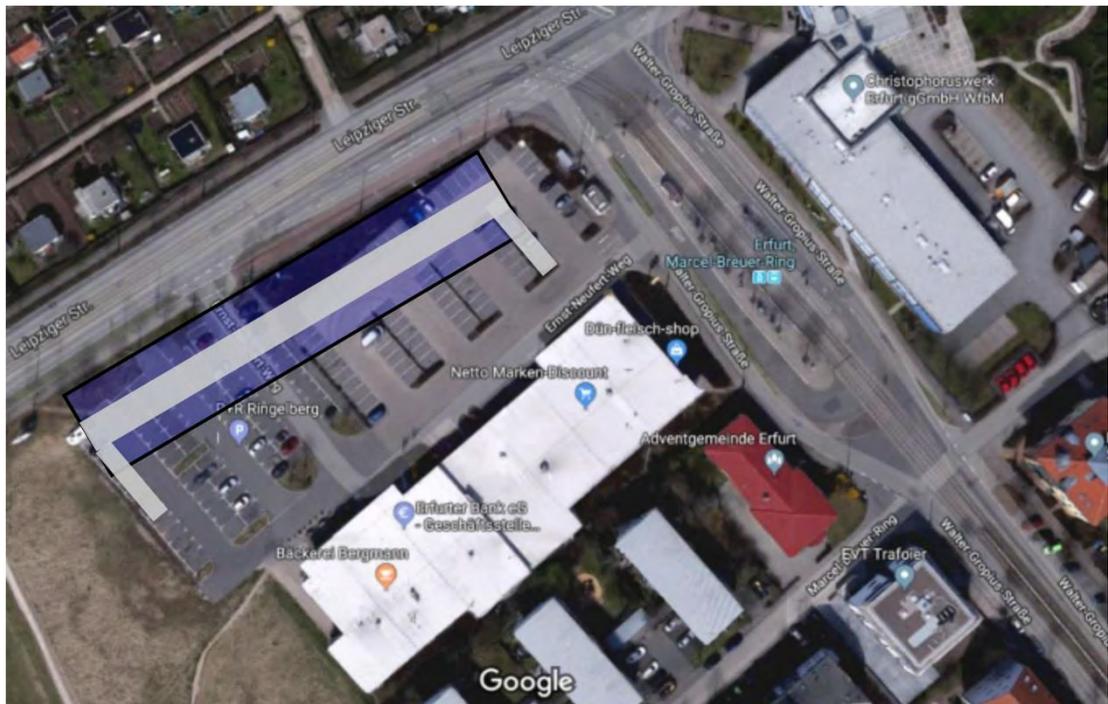


Bild 106: P+R-Platz Ringelberg mögliches Parkdeck, Erweiterung des Parkplatzes um ca. 50 Stellplätze

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 Szenario 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.

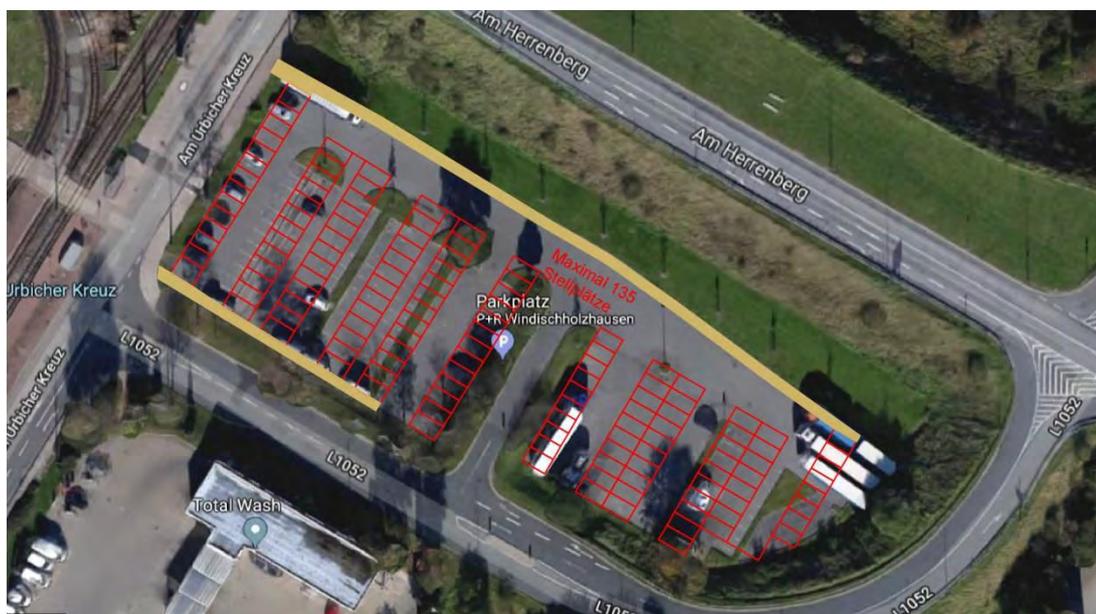


Bild 108: P+R-Platz Urbicher Kreuz, Umgestaltung des Parkplatzes, etwa 135 Stellplätze

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

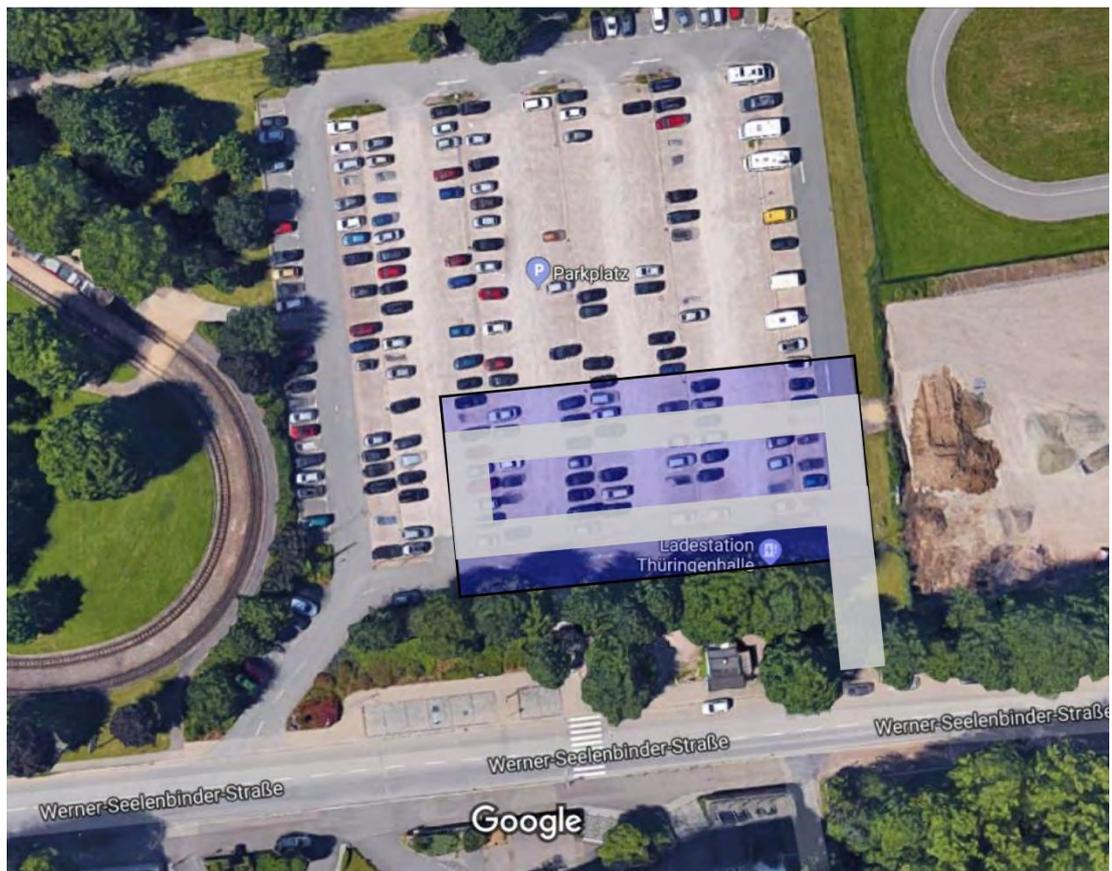


Bild 109: mögliches Parkdeck über dem Parkplatz Thüringenhalle

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.

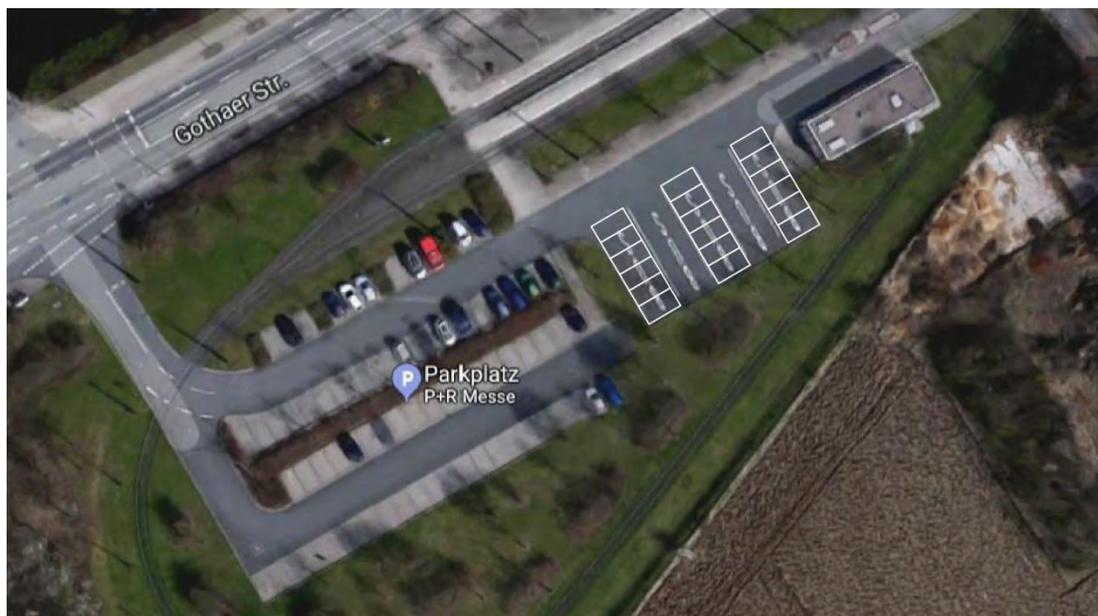


Bild 110: Mögliche Sofortmaßnahme zur Erweiterung des bestehenden P+R-Platzes Messe durch Ummarkierung der Busstellplätze in Pkw-Stellplätze (Quelle Grundlage: Google)

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.

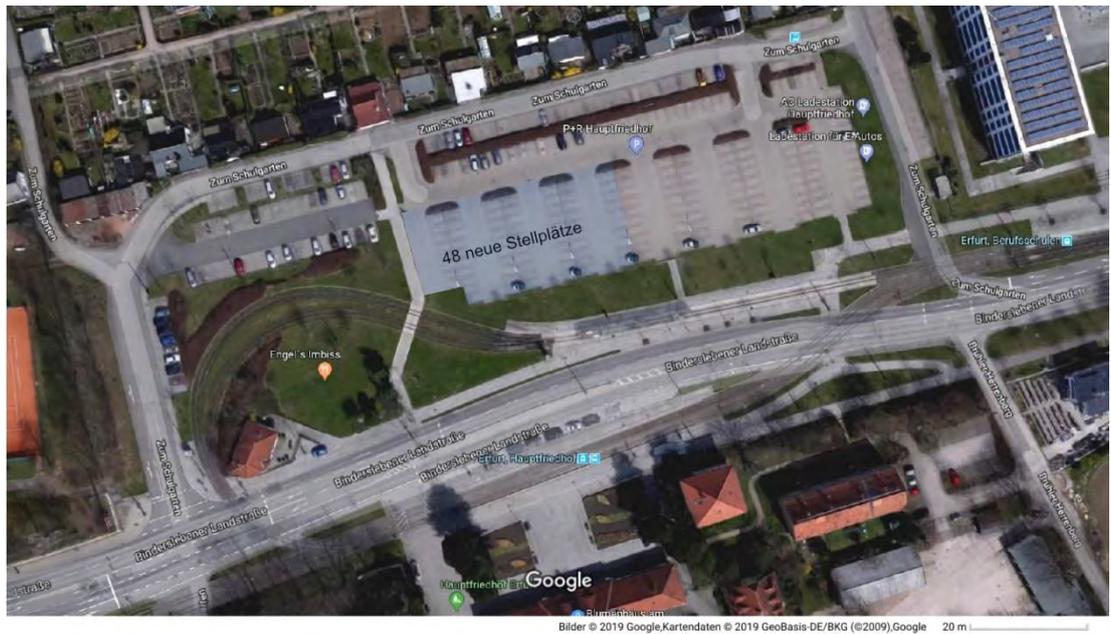


Bild 112: Mögliche Erweiterung des P+R-Hauptfriedhof um 48 Stellplätze (Erweiterung bläulich gekennzeichnet)

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 Taktdichte 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.

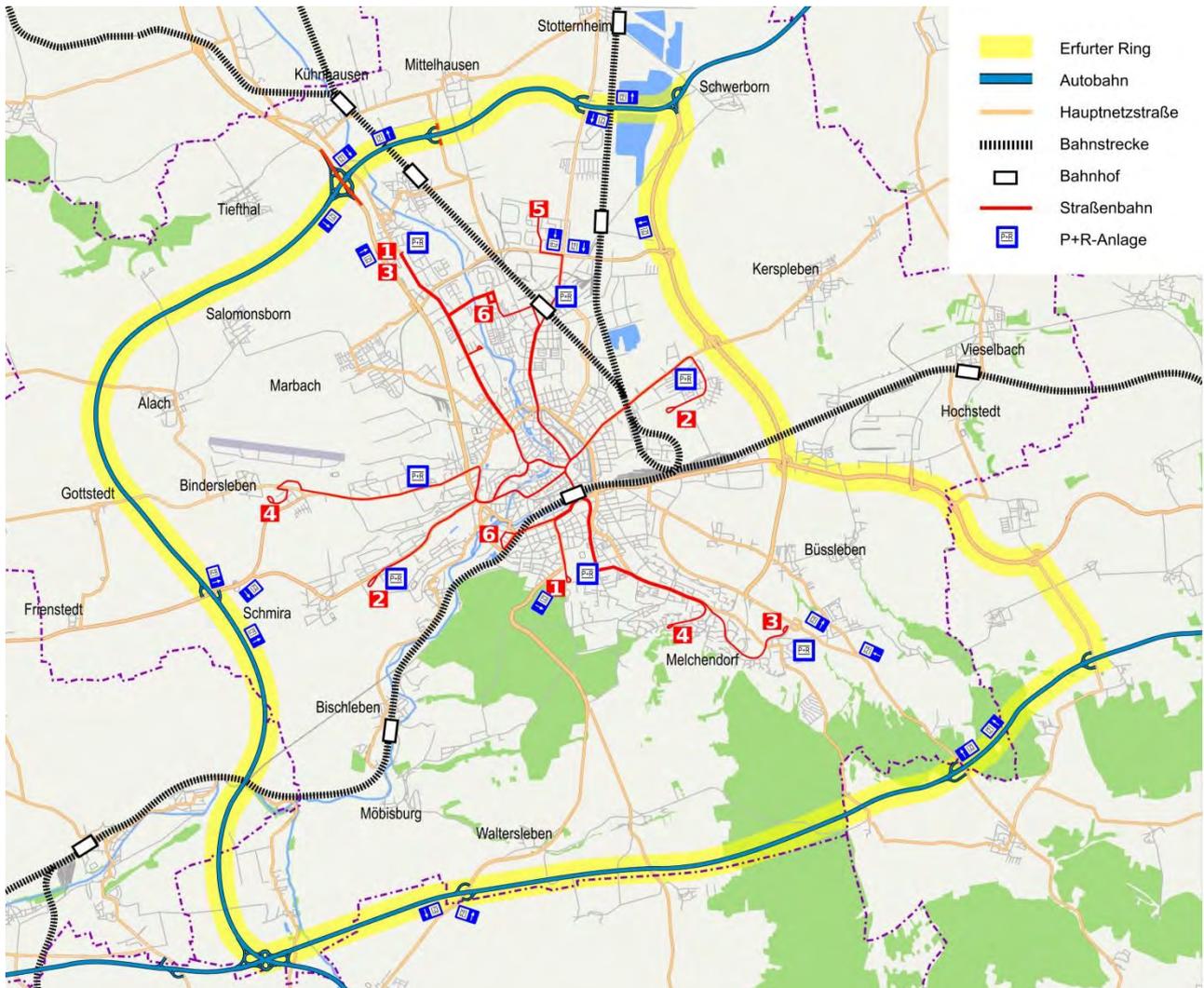


Bild 115: Vorschlag Wegweisung zu den P+R-Plätzen vom Erfurter Ring



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 Ausfahrtdektion 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 Probebetriebs 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 €
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 €
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 Rahmenhalten
- 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 Erfurt-Nord 4

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 Anschließmöglichkeit 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.

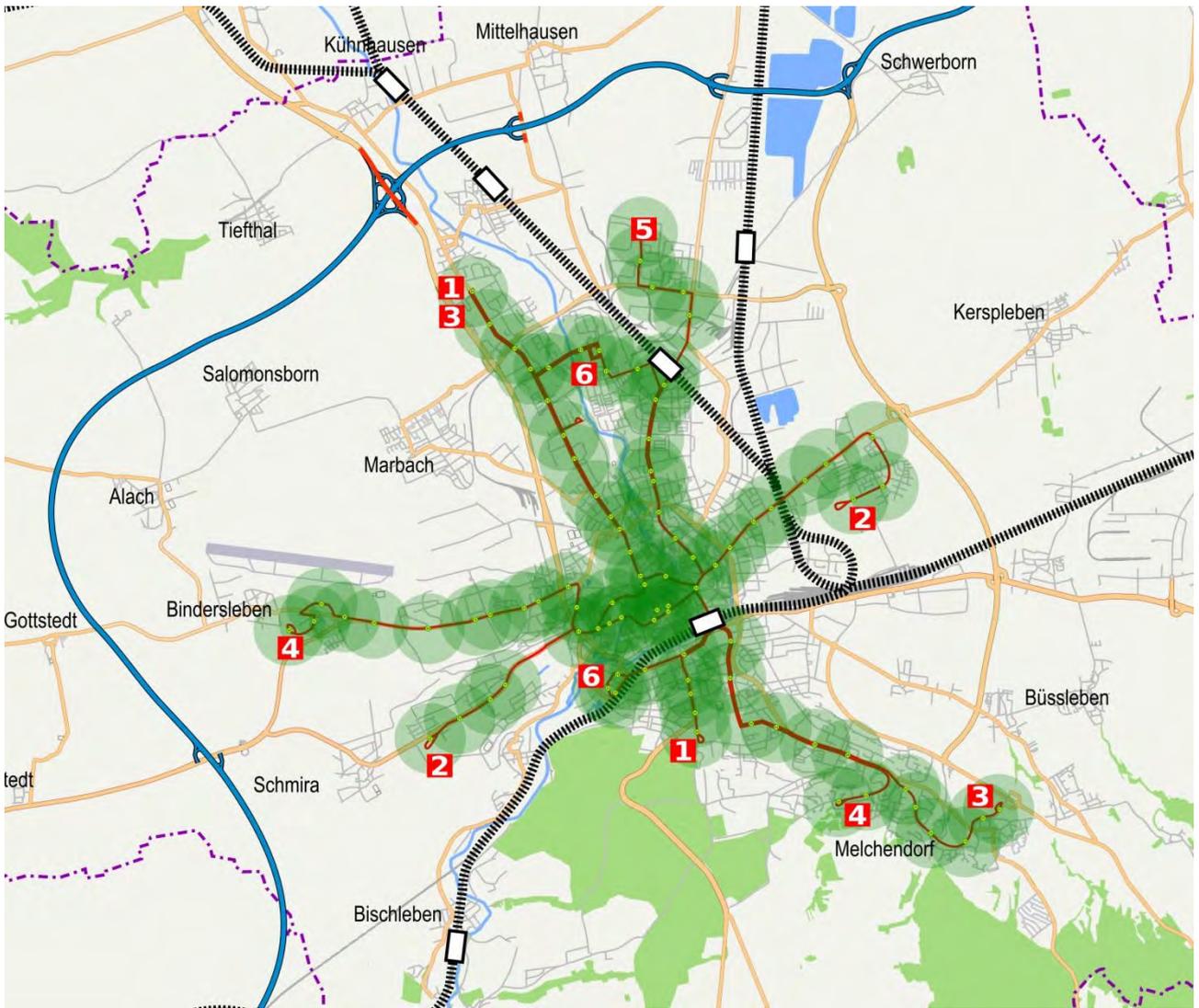


Bild 122: Straßenbahnhaltestellen mit 500 m fußläufigem Einzugsbereich

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, dass 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.

MAßNAHMEKATALOG DER PARK-AND-RIDE-KONZEPTION

P+R-Anlage	Bestand ¹	Bedarf ²	Defizit in Ausstattung	kurzfristige Maßnahme	mittelfristige Maßnahme	langfristige Maßnahme
P+R Europaplatz	269	380-560	-	- derzeit Erweiterung der Anlage um 184 Stellplätze		- die Nutzung der Anlage mit der Erweiterung ist zu analysieren - sinnvolle Erweiterungsmaßnahmen im unmittelbaren Umfeld bzw. als 2. Ebene sind zu untersuchen
P+R Grubenstraße	274	150-230	- unmarkierte Fläche - Haltestelle ist vom Parkplatz nicht einsehbar - unbeleuchtet - keine Fahrradabstellanlagen vorhanden - liegt schon relativ nah am Zentrum	- direkte, attraktiv gestaltete, einsehbare und beleuchtete Fußwegeverbindung zur Haltestelle - Haltestelle mit Fahrradabstellanlagen ausstatten	- Parkplatz in Teilabschnitten neu gestalten und beleuchten	- Suchraum im Bereich Stotternheimer Straße / Bunsenstraße / Am Roten Berg analysieren - möglichst unmittelbar an Haltestelle - Aufgabe der beiden vorhandenen P+R-Anlagen
P+R Zoopark	196		- liegt nicht unmittelbar an einer Einfallstraße - kein städtisches Flurstück - sanierungsbedürftiger Zustand - keine Fahrradabstellanlage vorhanden		- P+R-Platz Zoopark auf das städtische Flurstück 411 verlegen und attraktiv erschließen - Haltestelle mit Fahrradabstellanlagen ausstatten	- diese können bei verschiedenen Großveranstaltungen beworben werden

¹ Für die P+R-Anlagen Europaplatz und Messe sind Erweiterungen geplant. Die Baumaßnahmen dazu haben bereits begonnen bzw. der Baubeginn ist für April 2020 vorgesehen. In der Bestandssumme ist diese Erweiterung bereits enthalten.

² Für den Bedarf ist der Bereich zwischen Szenario B und Szenario C angegeben.

P+R-Anlage	Bestand ¹	Bedarf ²	Defizit in Ausstattung	kurzfristige Maßnahme	mittelfristige Maßnahme	langfristige Maßnahme
P+R Hauptfriedhof	169	55-80	<ul style="list-style-type: none"> - sehr hohe Fremdnutzung durch angrenzenden Berufsschule - keine Fahrradabstellanlagen vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> - Bewirtschaftung von ca. 50 Stellplätzen als Pilotprojekt, um Fremdnutzung zu minimieren - Haltestelle mit Fahrradabstellanlagen ausstatten 		<ul style="list-style-type: none"> - Untersuchung eines Standortes im Bereich Hersfelder Straße / Orionstraße oder anderen unmittelbar an der Stadtbahn liegenden Flächen
P+R Messe	440	300-440	-	<ul style="list-style-type: none"> - derzeit Erweiterung der Anlage um 369 Stellplätze - Einbeziehung in aufzubauen- des Verkehrsleitsystem entlang der Gothaer Straße 		
P+R Ringelberg	90	190-280	<ul style="list-style-type: none"> - liegt nicht direkt an der Haltestelle, der Parkplatz des Supermarktes muss gequert werden 	<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung des Planungsrechtes für eine ergänzende P+R-Anlage im unmittelbaren Umfeld 	<ul style="list-style-type: none"> - Erweiterung der Anlage im unmittelbaren Umfeld auf städtischen Grundstücken 	
P+R Thüringenhalle	344	330-480	<ul style="list-style-type: none"> - sehr hoher Anteil an Fremdnutzern durch umliegende Arbeitsstätten - Oberflächenschäden - keine Markierung von Parkständen vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> - Pilotprojekt zur Bewirtschaftung einer Teilfläche, um Fremdnutzung zu minimieren - Schäden in Fahrgassen und Parkständen beheben - Verlagerung der Caravan-Stellplätze - Haltestelle mit Fahrrad-abstellanlagen ausstatten 	<ul style="list-style-type: none"> - Ausweitung der Bewirtschaftung - Parkstände markieren 	<ul style="list-style-type: none"> - um Ausweichen der Fremdnutzer ins Wohngebiet zu vermeiden, Planung/Realisierung einer 2. Ebene auf Teilbereichen des Platzes

P+R-Anlage	Bestand ¹	Bedarf ²	Defizit in Ausstattung	kurzfristige Maßnahme	mittelfristige Maßnahme	langfristige Maßnahme
P+R Urbicher Kreuz	125	140-200	<ul style="list-style-type: none"> - liegt nicht direkt an der Haltestelle, die Straße Am Urbicher Kreuz muss gequert werden - Abmessungen der Stellplätze entsprechen nicht den heutigen Maßen 		<ul style="list-style-type: none"> - Umgestaltung der Parkstände an heutigen Bedarf 	
P+R Weimarische Straße	0	330-480	<ul style="list-style-type: none"> - keine P+R-Anlage vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> - Standortsuche zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Eisenberger Straße 	<ul style="list-style-type: none"> - Planung und Realisierung des Vorzugstandortes - bedarfsabhängige Anpassung des ÖPNV Angebotes 	
	1.907	1.875-2.750				

Für alle P+R-Anlagen:

- einheitliche Wegweisung, vorzugsweise mit Hinweis auf Reisezeit und Taktdichte
- dynamische Anzeige direkt am P+R-Platz, damit Nutzer wissen, wann nächste Bahn abfährt
- Ausstattung mit Detektoren, um die Auslastung der P+R-Anlagen anzeigen zu können