

Verkehrsentwicklungsplan Erfurt

Parkraumkonzeption Innenstadt



LANDESHAUPTSTADT
THÜRINGEN

Stadtverwaltung

2 Beiträge zur Stadtentwicklung



Inhalt

Vorwort	1
1 Aufgabenstellung / Untersuchungsgebiet	2
2 Bestandsanalyse	4
2.1 Gebiets- und Nutzungsstruktur	4
2.2 Parkraumangebot	8
2.3 Parkraumbelastungsgrade	12
2.4 Parkdauer und Nutzergruppen	18
2.5 Zukünftige Entwicklungen	21
2.6 Konfliktanalyse	26
3 Parkraumbewirtschaftungskonzept	27
3.1 Räumliche Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung	27
3.2 Neuordnung der Bewohnerparkzonen	34
3.3 Bewirtschaftungszeiten und Gebührenhöhe	37
3.4 Liefer- und Ladezonen / Parkstände für Schwerbehinderte	40
3.5 Prognose der Parkraumnachfrage und der Parkraumbelastung	45
3.6 Weitere Hinweise auf mögliche Maßnahmen	50
3.7 Zusammenfassung und Stufenkonzept	61
Tabellenverzeichnis	65
Abbildungsverzeichnis	66
Anhang	67

In der Reihe „Beiträge zur Stadtentwicklung“ sind bisher erschienen:

- Heft 1 „Verkehrsentwicklungsplan Erfurt –
Teil Innenstadt mit Wirtschaftsverkehr“
Erscheinungsjahr 2012 / 2000 Exemplare

Sehr geehrte Erfurterinnen und Erfurter,

im Jahr 2012 hat der Stadtrat den neuen Verkehrsentwicklungsplan für die Erfurter Innenstadt beschlossen. Die Kernidee der Schaffung einer „Begegnungszone Innenstadt“ ist mittlerweile für viele Bürger, Anlieger und auch Besucher zu einem festen Begriff geworden: Im Herzen unserer wunderbaren Altstadt gibt es keine Vorfahrt mehr für LKWs, Lieferwagen und Autos, sondern alle Verkehrsteilnehmer begegnen sich mit gegenseitigem Respekt und Rücksichtnahme. Geschwindigkeit und „Puls“ dieses Verkehrs orientieren sich am Fußgänger. Gleichzeitig wird damit auch eine langjährige Tradition der Verkehrsberuhigung der Erfurter Innenstadt fortgesetzt und unter der Zielstellung „Vorrang für Zufußgehen und Aufenthalt“ mit neuen Inhalten weiterentwickelt.



Die Verwaltung hat seitdem intensiv an der stufenweisen Umsetzung dieses Konzeptes gearbeitet. 2014 wurden mit der Einführung der Lieferzeitbeschränkung in den Fußgängerzonen der Innenstadt und dann der Unterbrechung der Durchfahrtmöglichkeit in der Meister-Eckhardt-Straße die ersten Maßnahmen sichtbar. Beide Projekte wurden von einer ausführlichen öffentlichen Diskussion begleitet. Dabei wurde auch deutlich, wie wichtig es ist, die geplanten Maßnahmen verständlich mit allem Für und Wider zu erklären, Befürchtungen auszuräumen und die Vorteile für alle Betroffenen zu kommunizieren. Mit dem maßgeblichen Rückgang des zuvor weitgehend ungesteuerten Lieferverkehrs in den Haupteinkaufsstraßen ist vielen Menschen erst deutlich geworden, wie groß der Zugewinn an Aufenthaltsqualität für die Altstadt durch innovative Verkehrskonzepte sein kann.

Früh war auch deutlich geworden, dass der Umsetzung der Ziele für den ruhenden Verkehr eine zentrale Rolle zukommen würde: Einerseits sind ausreichende, attraktive Stellplatzangebote für Kunden und Besucher der Altstadt und ihrer Ladengeschäfte und Gaststätten zwingende Notwendigkeit für eine lebendige, pulsierende Innenstadt. Andererseits beeinträchtigt ein überbordender Parksuchverkehr die Erlebbarkeit der historischen Altstadt ganz wesentlich. Die Bewohner der Altstadt, die neben einem attraktiven Wohnumfeld auch erhebliche Belastungen durch Lärm und Veranstaltungen erdulden müssen, brauchen ein hinreichendes Angebot an Stellplätzen. Viele weitere Aspekte treten hinzu.

Wegen dieser großen Meinungsvielfalt und der ganz unterschiedlichen Betroffenheiten in der Bevölkerung ist daher mit dem Büro LK Argus ein auf diesem Gebiet sehr erfahrenes Planungsbüro mit der Bearbeitung der vorliegenden Parkraumkonzeption beauftragt worden. Um im Kernbereich der Begegnungszone möglichst viel an unnötigem Verkehr zu vermeiden, soll der Parkraum innerhalb dieser Zone ausschließlich Bewohnern, mobilitätsbeeinträchtigten Personen und dem Lieferverkehr zur Verfügung gestellt werden. Der störende Parksuchverkehr im zentralen Bereich der Innenstadt kann dadurch weitgehend eliminiert werden. Das setzt voraus, dass für jeden Besucher der Altstadt, der mit dem Auto kommt, ein leicht verständliches, gut auffindbares Angebot an zentralen Stellplätzen besteht, von denen aus die wichtigen Ziele der Altstadt in wenigen Schritten erreicht werden können.

Abgesehen von einigen in Vorbereitung befindlichen neuen Parkhausbauten am unmittelbaren Rand der Altstadt ist der für das Parken zur Verfügung stehende Raum nicht beliebig vermehrbar. Also ging es vor allem darum, mit einer intelligenten Regelung die vorhandenen Stellplatzangebote wesentlich besser und effizienter auszunutzen als zuvor. Wichtige neue Maßnahmen werden dazu eine Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung auf die gesamte Innenstadt und die grundlegende Neuordnung des Zuschnitts der Bewohnerparkgebiete sein. Durch diese Maßnahmen werden in der Innenstadt eindeutige, einheitliche und leicht verständliche Regeln für den ruhenden Verkehr geschaffen. Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 29.01.2015 die Parkraumkonzeption für die Innenstadt beschlossen. Sie wird nun Schritt für Schritt vor Ort umgesetzt. Die vorliegende Broschüre erläutert Ihnen diese Konzeption ausführlich und erklärt vor allem, was sich für Sie als Besucher und/oder Bewohner der Altstadt tatsächlich konkret verändern wird.

Auf eine noch lebenswertere und attraktivere Altstadt freut sich mit Ihnen
Ihr

Andreas Bausewein
Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Erfurt

1 Aufgabenstellung / Untersuchungsgebiet

Die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans für die Landeshauptstadt Erfurt sieht eine Umgestaltung der Innenstadt zu einer Begegnungszone vor.

Das Parkraumangebot in der Begegnungszone ist auf die Bedürfnisse der Bewohner, mobilitätseingeschränkter Personen sowie auf Liefer- und Ladetätigkeiten auszulegen. Die Begegnungszone soll zum „spezifischen Erfurter Markenzeichen“ werden.¹ In diesem Zusammenhang soll die Parkraumkonzeption für die Innenstadt Empfehlungen zur Umgestaltung des bestehenden Parkraumangebotes geben.

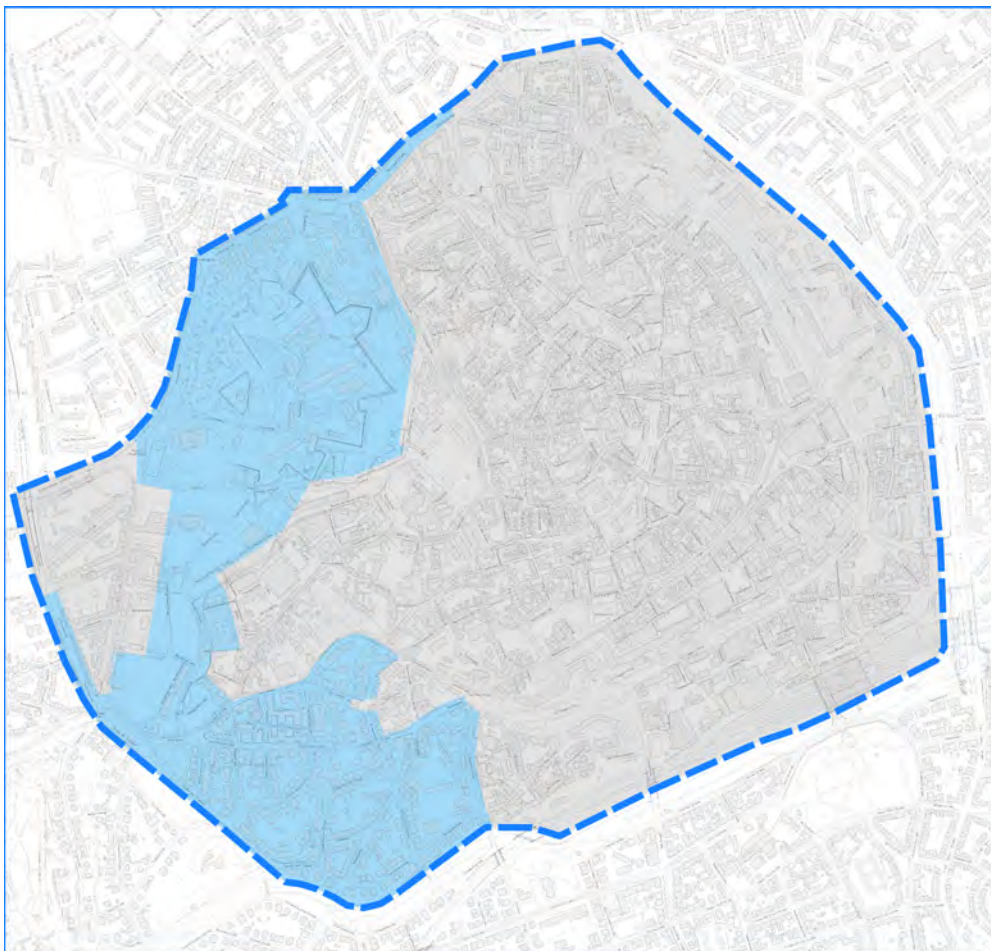
Das Untersuchungsgebiet wird durch den Erfurter Innenstadtring und den Flutgraben begrenzt. Es gibt im Gebiet bereits bewirtschaftete und unbewirtschaftete Bereiche (Abbildung 1). Um mögliche Verdrängungseffekte durch die vorhandenen Bewirtschaftungsgebiete abschätzen zu können, finden hierbei auch angrenzende Wohnquartiere Berücksichtigung.

Eine weitere Unterteilung des Untersuchungsgebietes erfolgt in Anlehnung an die vorhandenen Bewohnerparkquartiere (Abbildung 2).



¹ plan.publik.: Verkehrsentwicklungsplan Erfurt, Teil Innenstadt – mit Wirtschaftsverkehr, Gesamtkonzept, April 2012.

² Die Abbildungen sind in den entsprechenden Kapiteln des Konzeptes dargestellt.



Landeshauptstadt
Erfurt
Parkraumkonzeption
für die Innenstadt

Abb. 1: Untersuchungsgebiet



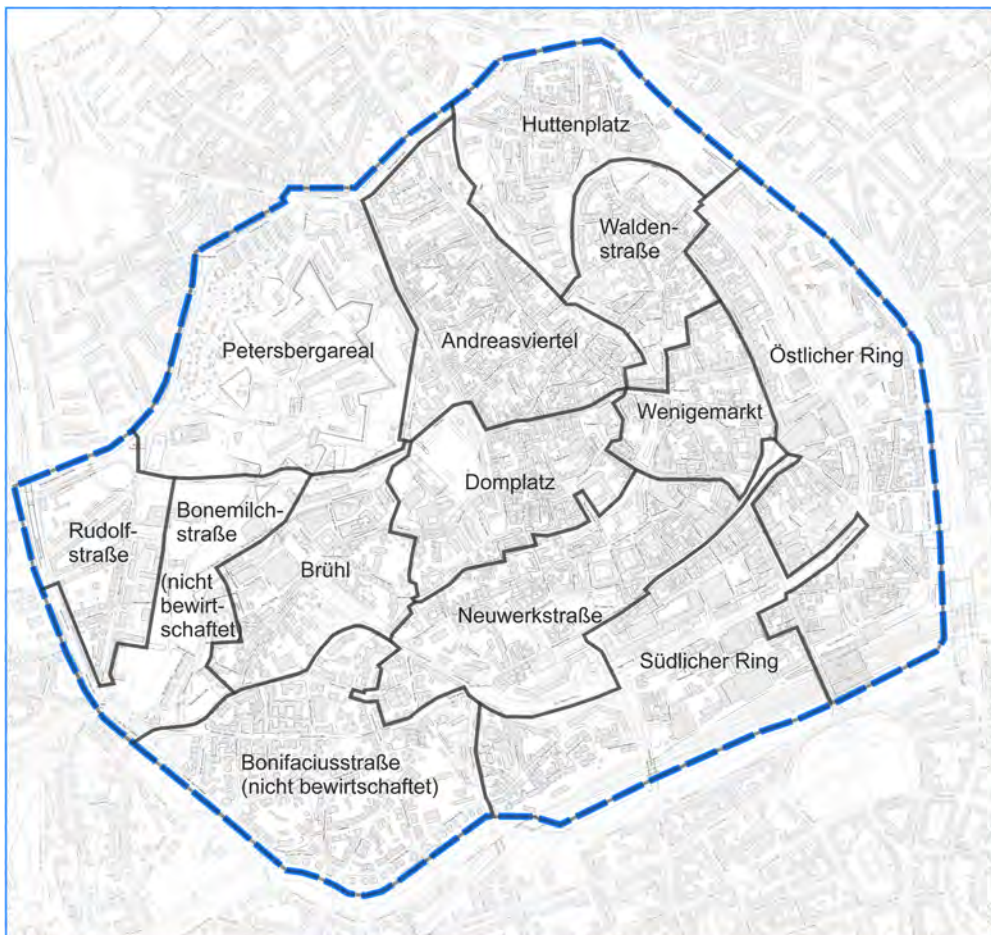
Maßstab ohne Maßstab
Kartengrundlage Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Datenstand November 2012



LK Argus
Berlin - Hamburg - Kassel

Novalisstraße 10 • D-10115 Berlin
Tel. 030 322 95 25 30 • Fax 030 322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de

Abbildung 1: Abgrenzung des Untersuchungsgebietes 2 / LK Argus



Landeshauptstadt
Erfurt
Parkraumkonzeption
für die Innenstadt

Abb. 2: Quartierseinteilung



Maßstab ohne Maßstab
Kartengrundlage Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Datenstand Januar 2013



LK Argus
Berlin - Hamburg - Kassel

Novalisstraße 10 • D-10115 Berlin
Tel. 030 322 95 25 30 • Fax 030 322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de

Abbildung 2: Teilgebiete in Anlehnung an die vorhandenen Bewohnerquartiere / LK Argus, Datengrundlage: Stadt Erfurt

2 Bestandsanalyse

2.1 Gebiets- und Nutzungsstruktur³

2.1.1 Einwohner

Im Untersuchungsgebiet sind nach Angaben der Stadt Erfurt 24.163 wohnberechtigte Einwohner gemeldet (Stand: 31.12.2011). Davon leben 15 Prozent (3.549 Einwohner) in dem bisher unbewirtschafteten Gebiet.

Die durchschnittliche Einwohnerdichte liegt mit 76 Einwohnern je Hektar deutlich über dem gesamtstädtischen Durchschnitt von 7,5 Einwohnern je Hektar. Aber auch innerhalb des Untersuchungsgebietes ist die Einwohnerdichte ungleichmäßig verteilt. Besonders die Quartiere Waldenstraße (135 Einwohner je Hektar), Andreasviertel (114 Einwohner je Hektar), Huttenplatz (106 Einwohner je Hektar) und Rudolfstraße (104 Einwohner je Hektar) sind dicht besiedelt.

Die niedrigsten Einwohnerdichten liegen in den unbewirtschafteten Gebieten Petersbergareal (7 Einwohner je Hektar) und Bonemilchstraße (9 Einwohner je Hektar) vor.

Abbildung 3: Einwohnerdichte 2011 / Datengrundlage: Stadt Erfurt

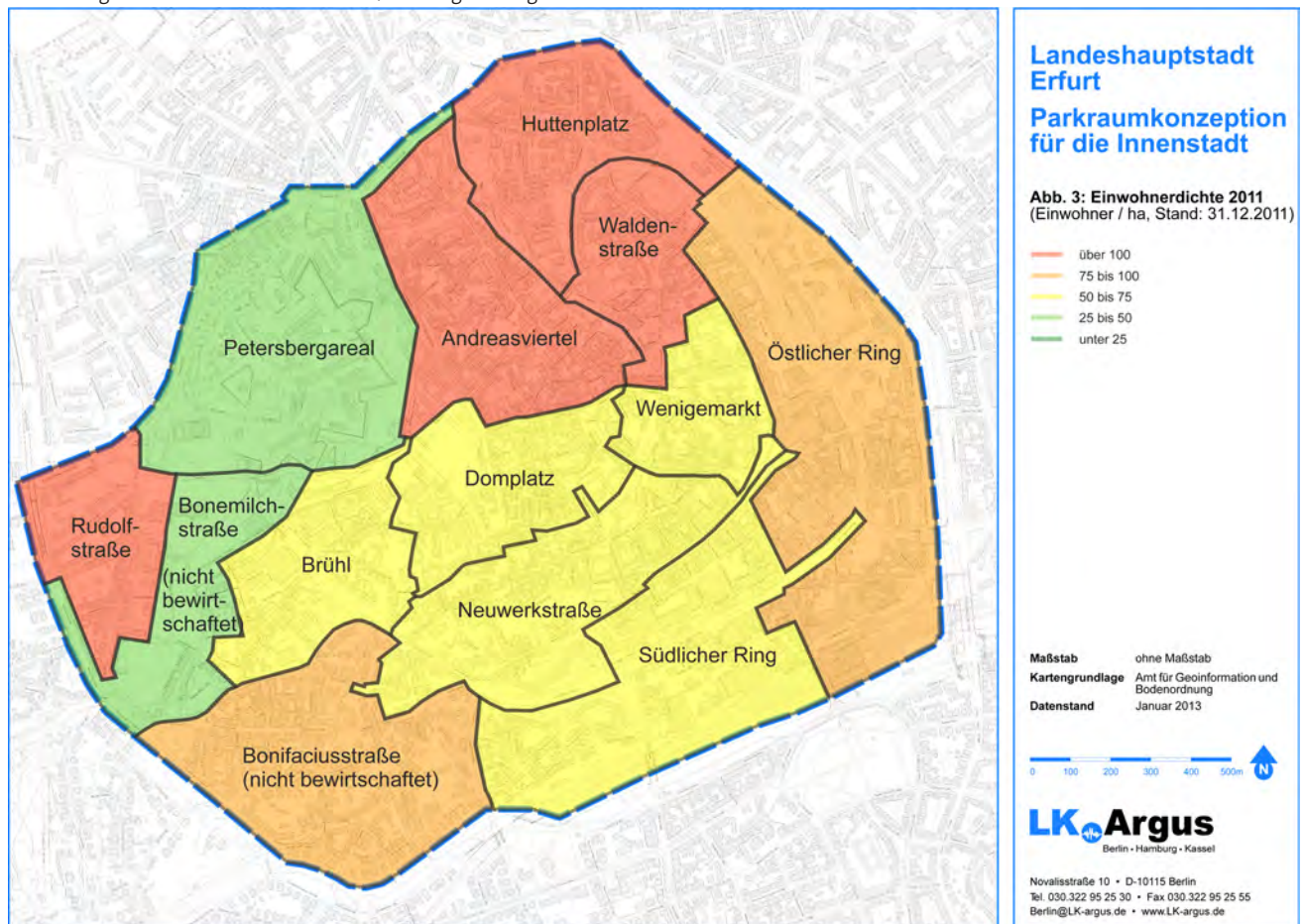


Tabelle 1: Einwohnerdichte 2011 / Datengrundlage: Stadt Erfurt

Quartier	Einwohner [EW]	Fläche [ha]	Einwohnerdichte [EW / ha]
A - Neuwerkstraße	2.121	29	74
B - Östlicher Ring	3.978	48	82
C - Südlicher Ring	2.611	33	78
D - Wenigemarkt	865	12	73
E - Andreasviertel	3.120	27	114
F - Domplatz	1.104	18	62
G - Waldenstraße	1.751	13	135
H - Brühl	1.355	19	70
K - Huttenplatz	2.202	21	106
L - Rudolfstraße	1.507	14	104
Petersbergareal	332	37	9
Bonemilchstraße	102	14	7
Bonifaciusstraße	3.115	33	94
Summe	24.163	319	76



3 Neben Einwohnerdichte und Motorisierungsgrad existieren weitere Kriterien wie Arbeitsplätze und Handelsflächen, die den ruhenden Verkehr beeinflussen. Da hierzu keine Daten zur Verfügung stehen, wird an dieser Stelle auf weitere Auswertungen verzichtet.

2.1.2 Motorisierung

Nach Angaben der Stadt Erfurt sind im Untersuchungsgebiet insgesamt 9.457 Kraftfahrzeuge zugelassen (Stand: 31.12.2011). Hiervon sind 7.640 Kraftfahrzeuge im bewirtschafteten und 1.817 Kraftfahrzeuge im unbewirtschafteten Gebiet gemeldet.

Der durchschnittliche Motorisierungsgrad beträgt im gesamten Untersuchungsgebiet 391 Kfz je 1.000 Einwohner.

Die höchsten rechnerischen Motorisierungsgrade haben folgende Gebiete:

- Bonemilchstraße mit 1.676 Kfz / 1.000 Einwohner,
- Domplatz mit 512 Kfz / 1.000 Einwohner und
- Bonifaciusstraße mit 481 Kfz / 1.000 Einwohner.

Die geringste Motorisierung gibt es in den Quartieren:

- Südlicher Ring mit 276 Kfz / 1.000 Einwohner und
- Östlicher Ring mit 293 Kfz / 1.000 Einwohner.

Abbildung 4: Motorisierungsgrad 2011 / Datengrundlage: Stadt Erfurt

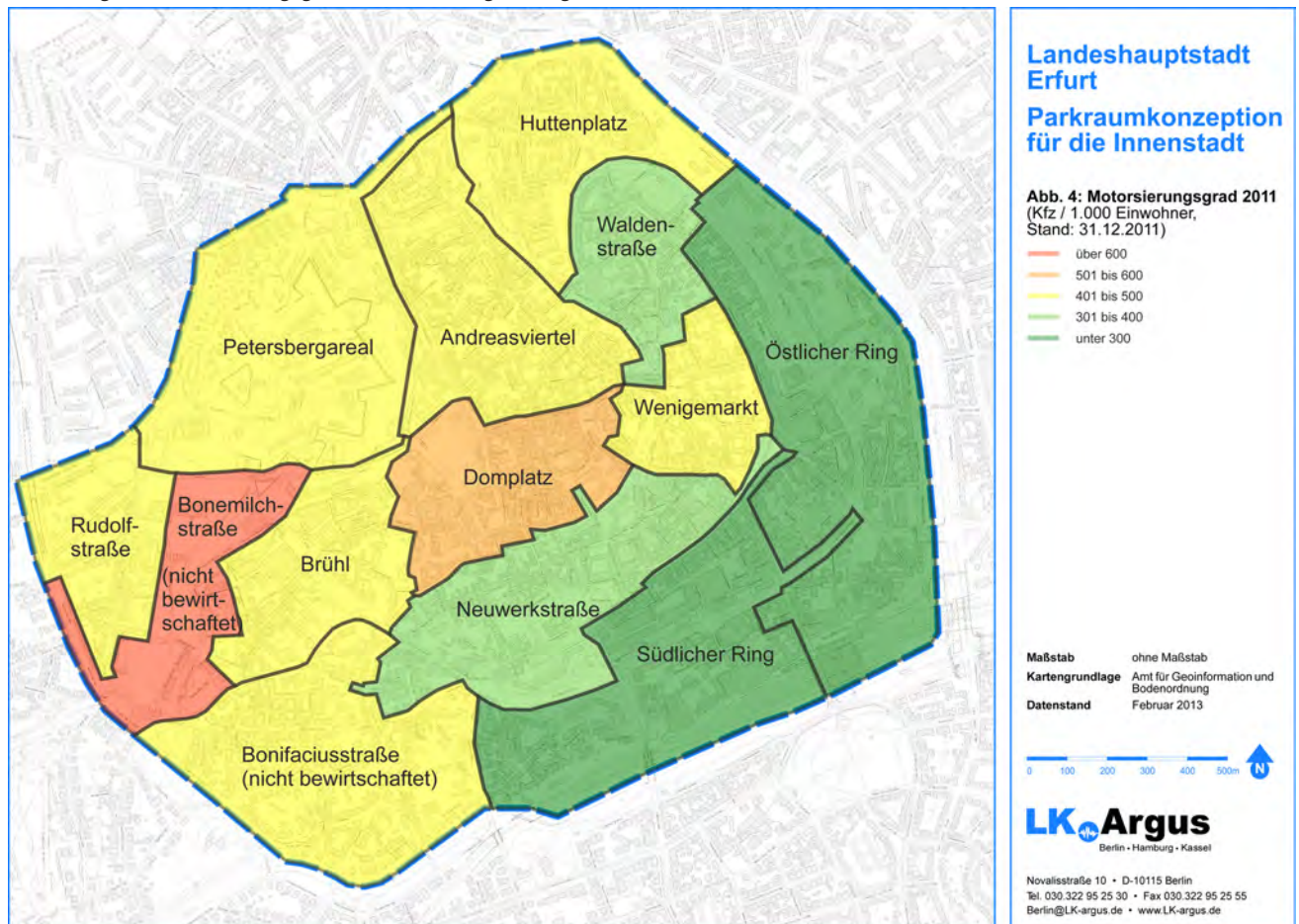


Tabelle 2: Motorisierungsgrad 2011 / Datengrundlage: Stadt Erfurt

Quartier	privat zugelassene Pkw	gewerblich zugelassene Pkw	zugelassene Krafträder	zugelassene Kraftfahrzeuge Gesamt	Einwohner [EW]	Kfz / 1.000 EW
A - Neuwerkstraße	638	140	41	819	2.121	386
B - Östlicher Ring	968	162	34	1.164	3.978	293
C - Südlicher Ring	602	93	26	721	2.611	276
D - Wenigemarkt	316	58	15	389	865	450
E - Andreasviertel	1.108	106	64	1.278	3.120	410
F - Domplatz	389	154	22	565	1.104	512
G - Waldenstraße	562	40	15	617	1.751	352
H - Brühl	396	143	20	559	1.355	413
K - Huttenplatz	631	215	43	889	2.202	404
L - Rudolfstraße	568	42	29	639	1.507	424
Petersbergareal	133	11	3	147	332	443
Bonemilchstraße	39	132	0	171	102	1.676
Bonifaciusstraße	1.219	196	84	1.499	3.115	481
Summe	7.569	1.492	396	9.457	24.163	391



2.2 Parkraumangebot

Das Parkraumangebot wurde im November 2012 vor Ort erfasst. Berücksichtigt wurden:

- alle öffentlichen Abstellstände im Straßenraum,
- öffentliche Sammelanlagen ab einer Kapazität von 10 Abstellständen und
- private, aber öffentlich zugängliche – also von jedem nutzbare – Sammelanlagen ab einer Kapazität von zehn Parkständen.

Das Parkraumangebot wurde mit folgenden Kriterien erfasst:

- öffentlich (durch Parkraumbewirtschaftung beeinflussbar) / privat,
- Art und Lage (Anordnung im öffentlichen Straßenraum / Sammelanlagen),
- Regelung (Haltverbot, Parkdauerbegrenzung, Nutzerbeschränkung, Gebührenpflicht, Ladezone, Geltungszeitraum der Einschränkungen).

Im Untersuchungsgebiet wurden insgesamt 9.463 Kfz-Abstellstände erfasst, davon 4.631 im öffentlichen Straßenraum und 4.832 in öffentlich zugänglichen Sammelanlagen. Wegen zeitlicher Begrenzungen von Haltverboten und Zugänglichkeiten von Sammelanlagen schwanken diese Werte leicht je nach Wochentag und Tageszeit.

Die bewirtschafteten Parkmöglichkeiten im Straßenraum sind überwiegend für Bewohner reserviert (2.176, dies entspricht 47 Prozent der 4.631 Straßenraum-Parkstände im Untersuchungsgebiet, vgl. Anhang 1, Seite 67). Andere Bewirtschaftungsformen (Gebührenpflicht, Parkscheibe, Nutzerbeschränkung, teilweise mit Bewohnerprivilegien) gelten an 1.337 Parkständen (29 Prozent). Nicht bewirtschaftet sind 1.118 Parkstände (24 Prozent).

Die Parkstände in Sammelanlagen sind überwiegend gebührenpflichtig ohne bzw. mit Parkdauerbegrenzung oder über Nutzerbeschränkung reglementiert. Nur 224 der insgesamt 4.832 Stellplätze in Sammelanlagen sind ohne Einschränkung nutzbar (Anhang 2, Seite 67).

Erfahrungsgemäß ist immer eine gewisse Anzahl von Abstellständen durch Baustellen belegt. Zum Zeitpunkt der Erhebung war jedoch weniger als ein Prozent (13 Abstellstände) der theoretisch nutzbaren Kfz-Abstellstände durch Baustellen gesperrt. Darin nicht enthalten ist die Andreasstraße, in der wegen umfangreicher Straßensanierungsarbeiten keine Bestandsaufnahme erfolgen konnte. Im Umkreis der Baustellen ist von einem leicht erhöhten Wert an belegten Kfz-Abstellständen auszugehen.

Das tatsächlich zur Verfügung stehende Angebot zum Zeitpunkt der Erhebung ist in Tabelle 3 und Abbildung 5 dargestellt.

Tabelle 3: Parkraumangebot (Werktag 11 Uhr)

Quartier	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt
A - Neuwerkstraße	405	281	686
B - Östlicher Ring	926	1.720	2.646
C - Südlicher Ring	417	1.260	1.677
D - Wenigemarkt	132	68	200
E - Andreasviertel	254	350	604
F - Domplatz	190	110	300
G - Waldenstraße	268	0	268
H - Brühl	175	111	286
K - Huttenplatz	611	347	958
L - Rudolfstraße	300	137	437
Petersbergareal	300	225	525
Bonemilchstraße	126	117	243
Bonifaciusstraße	527	106	633
Summe	4.631	4.832	9.463



Landeshauptstadt Erfurt

Parkraumkonzeption für die Innenstadt

Abb. 5: Parkraumangebot

-  ohne Einschränkung
-  Parkdauerbegrenzung
-  Bewohnerparken
-  gebührenpflichtig
-  gebührenpflichtig mit Parkdauerbegrenzung
-  Parkdauerbegrenzung (Bewohner frei)
-  gebührenpflichtig mit Parkdauerbegrenzung (Bewohner frei)
-  temporäres Haltverbot oder temporäres eingeschränktes Haltverbot
-  Haltverbot oder eingeschränktes Haltverbot (Bewohner temporär frei)
-  Behindertenparkstände (inkl. personengebundene Parkstände)
-  Sonstige Nutzerbeschränkung
-  Baustelle

Maßstab ohne Maßstab
Kartengrundlage Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Stand November 2012



LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Novalisstraße 10 • D-10115 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de

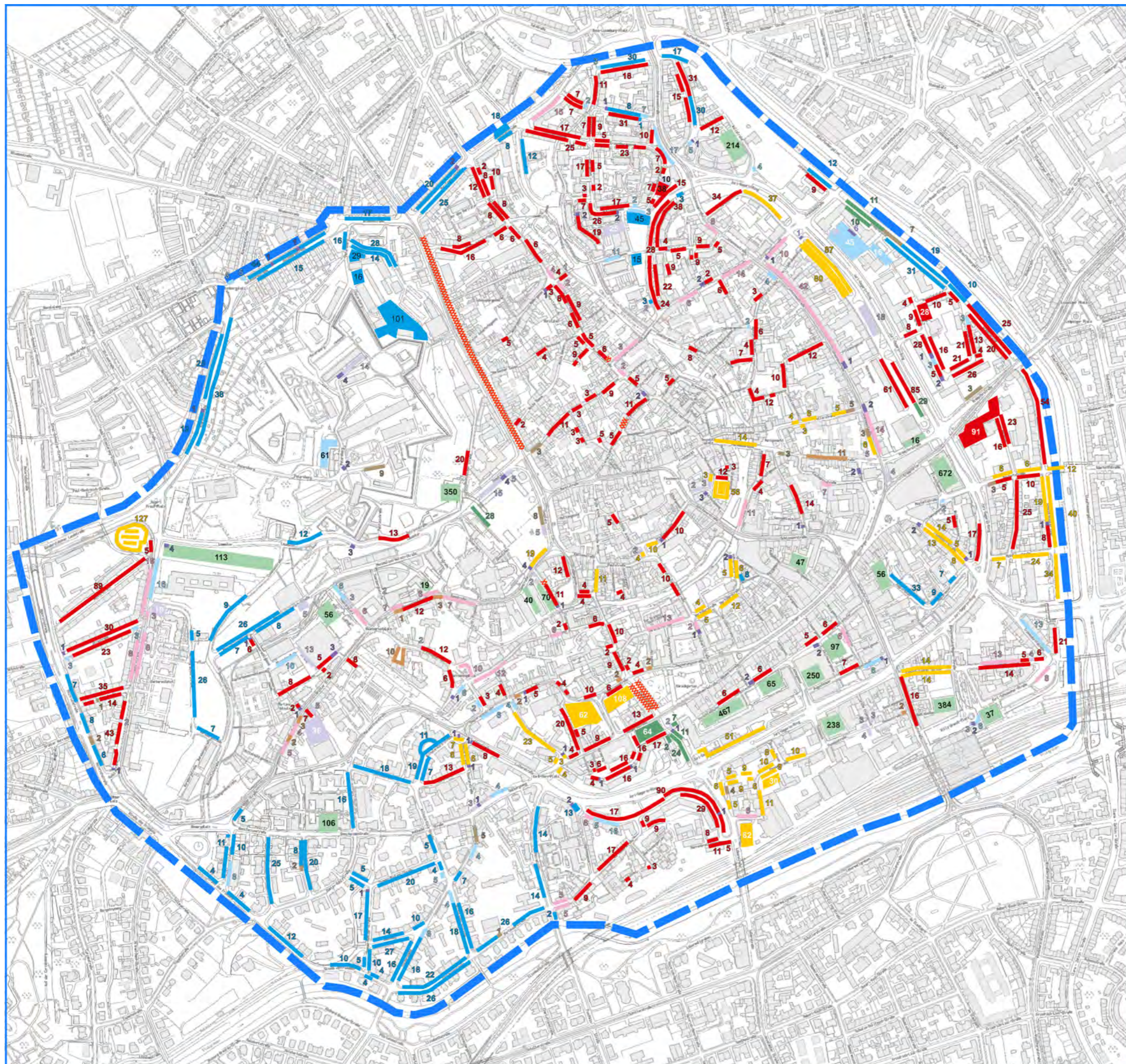


Abbildung 5: Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet / LK Argus

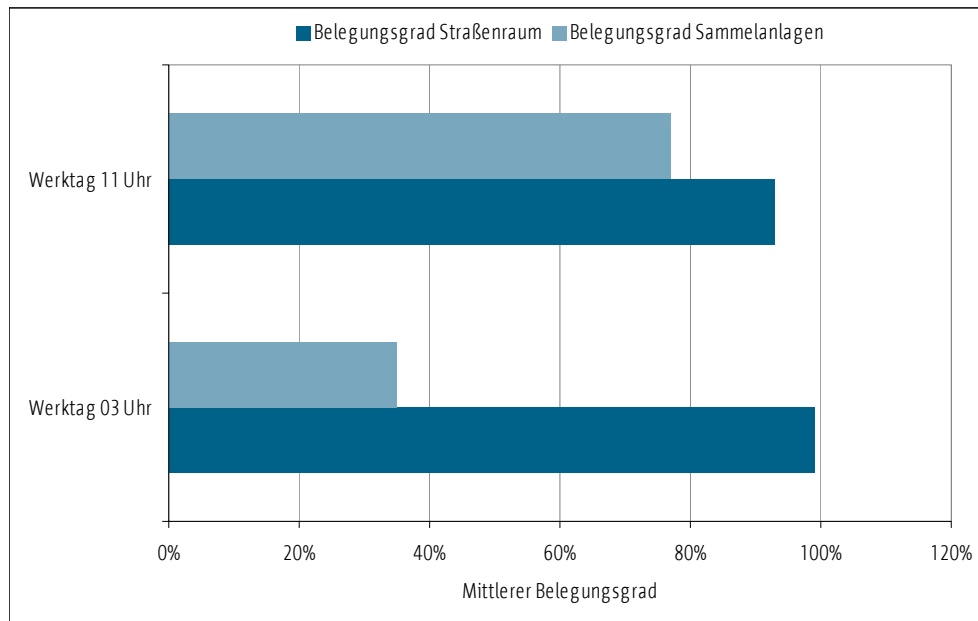
2.3 Parkraumbelungsgrade

Die Belegung des Parkraums wurde durch Zählungen ermittelt. In den unbewirtschafteten Gebieten fand eine Vollerhebung statt. Um den Erhebungsaufwand zu reduzieren, wurden die parkenden Kraftfahrzeuge in den bewirtschafteten Gebieten an rund zwei Dritteln des Straßennetzes auf jeweils einer Straßenseite erfasst. Insgesamt wurden rund 45 Prozent der Abstellstände im öffentlichen Straßenraum berücksichtigt.

Die Erhebungen erfolgten werktags am Donnerstag, dem 08.11.2012, zwischen 11 und 12 Uhr vormittags und in der darauffolgenden Nacht zwischen 3 und 4 Uhr. Damit war eine eventuelle Beeinflussung durch Feiertage, Schulferien o.ä. ausgeschlossen. Während der Erhebung war freundliches, trockenes Wetter bei einer Höchsttemperatur von 8°C. In der Nacht kühlten sich die Temperaturen auf 4°C ab. Erhoben wurden jeweils die Fahrzeugart, der Parkstandort, die Art des Parkvorgangs (zulässig / unzulässig) und ein ggf. vorhandener Bewohnerparkausweis.

Die Belegungsgrade der an das Parkleitsystem angeschlossenen Parkhäuser und Tiefgaragen wurden von der Stadt für die Erhebungstage zur Verfügung gestellt. ⁴ Insgesamt wurden 80 Prozent der öffentlich zugänglichen Stellplätze in Sammelanlagen berücksichtigt. Die gezählten Kfz wurden in Pkw-Einheiten umgerechnet, um den unterschiedlichen Flächenbedarf der verschiedenen Fahrzeugarten beim Parken zu beachten. Berücksichtigt wird, dass ein Lkw mehr Fläche benötigt als ein Pkw. Durch Baustellen belegte Abstellstände fanden bei der Berechnung des Parkraumbelungsgrades keine Berücksichtigung.

Abbildung 6: mittlerer Parkraumbelungsgrad tagsüber und nachts (gesamtes Untersuchungsgebiet) ⁵



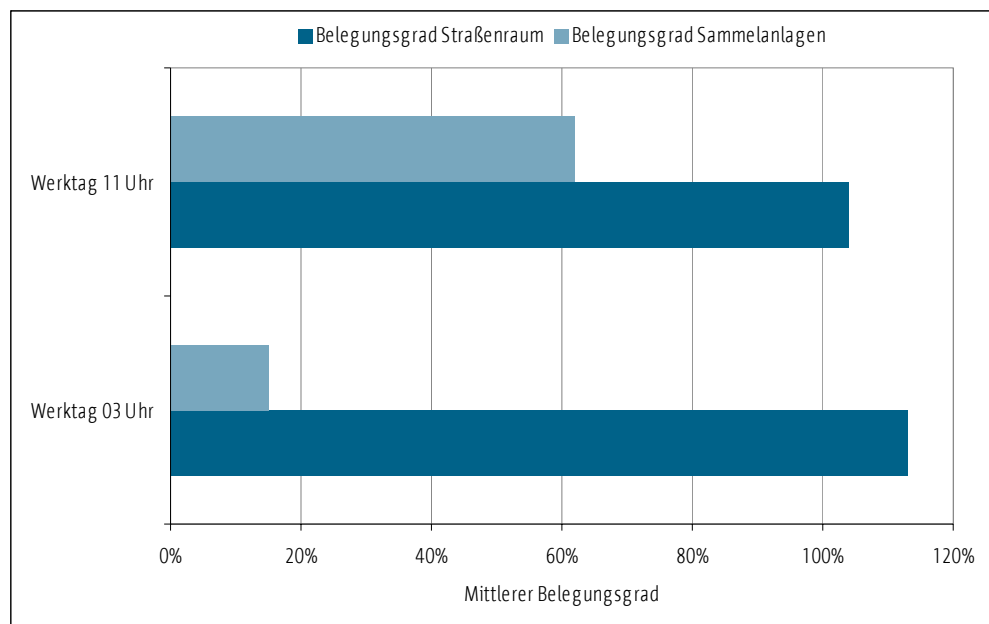
⁴ Das Parkhaus am Theaterplatz sowie die Sammelanlagen Neuwerkstraße und am Domplatz wurden am 31.01.2013 bzw. 01.02.2013 in Absprache mit der Stadt nacherhoben.

Die Abbildungen 8 bis 11 stellen den Parkraumbelegungsgrad für die verschiedenen Quartiere dar. Die Auswertung erfolgte getrennt für die Sammelanlagen und den Straßenraum.

Nachstehend sind die wesentlichen Ergebnisse zusammengefasst:

- In den untersuchten Straßenräumen und Sammelanlagen wurden werktags um 11 Uhr 5.342 Pkw-Einheiten und um 3 Uhr nachts 3.918 Pkw-Einheiten erfasst.
- Der öffentliche Straßenraum ist nachts jedoch höher ausgelastet als tagsüber und er hat generell einen höheren Belegungsgrad als die Sammelanlagen.
- Die Sammelanlagen haben dagegen tagsüber einen höheren Belegungsgrad (77 Prozent) als nachts (35 Prozent). So stehen dort um 11 Uhr 900 und um 3 Uhr 2.534 freie Kfz-Abstellstände zur Verfügung.
- Die Belegung der Straßenräume in den unbewirtschafteten Gebieten Petersbergareal und Bonifaciusstraße ist tagsüber hoch oder sehr hoch und nachts nicht mehr legal abdeckbar. Gleichzeitig bestehen in den Sammelanlagen noch freie Kapazitäten (vgl. Abbildung 7 bis Abbildung 11).
- Insgesamt ist die Belegung der Straßenräume ungleichmäßig auf die untersuchten Gebiete verteilt. Vor allem die Quartiere Brühl, Waldenstraße und das unbewirtschaftete Gebiet Bonifaciusstraße weisen im Tagesverlauf eine sehr hohe Belegung auf sowie das Quartier Wenigemarkt tagsüber, das Gebiet Rudolfstraße und das Andreasviertel nachts (vgl. Abbildung 8 bis Abbildung 11).

Abbildung 7: mittlerer Parkraumbelegungsgrad tagsüber und nachts (unbewirtschaftete Gebiete) ⁵



⁵ Die öffentlich zugänglichen privaten Sammelanlagen sind bis auf das Parkhaus am Hauptbahnhof nachts geschlossen. Damit sind 2.403 Stellplätze enthalten, die nur eine Ausfahrt erlauben. Sie bieten aber theoretisch freie, ungenutzte Kapazitäten.

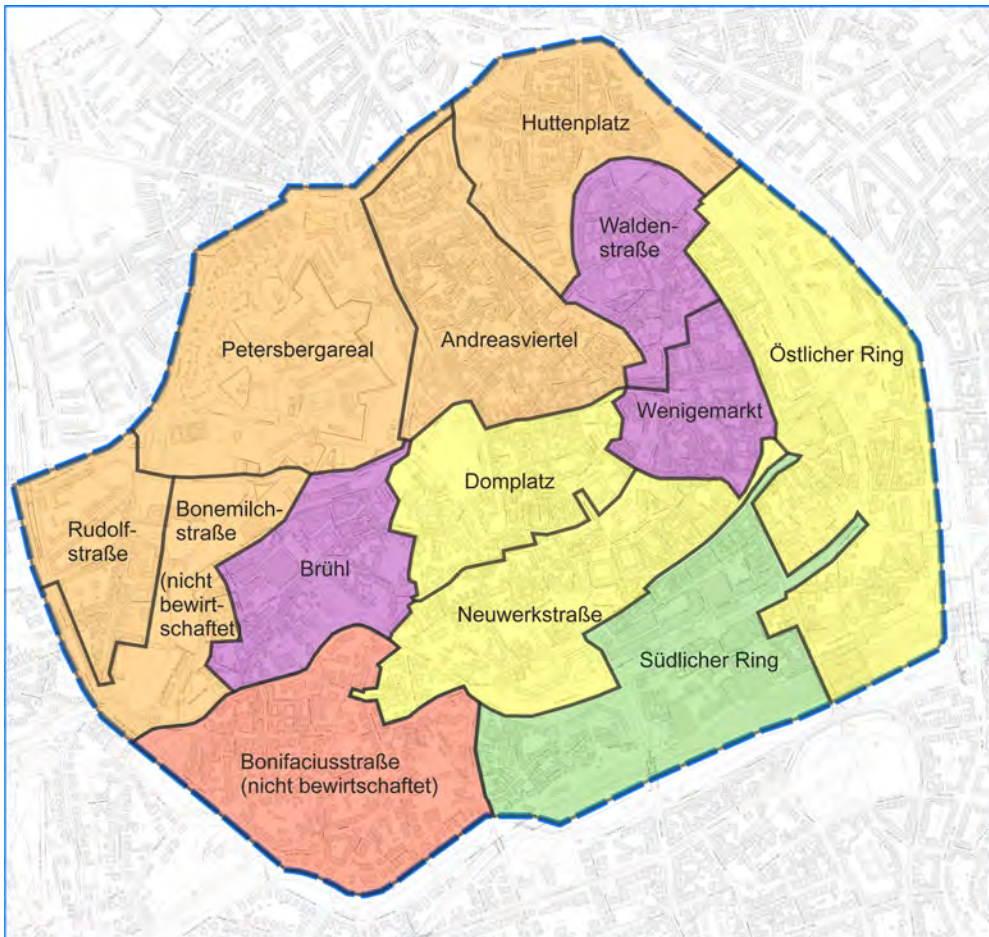
Tabelle 4: mittlerer Parkraumbefüllungsgrad an den erfassten Parkständen (Werktag 11 Uhr)

Quartier	KFZ-Abstellstände		Parkende PKW-Einheiten		Belegungsgrad	
	Straßenraum	Sammelanlagen	Straßenraum	Sammelanlagen	Straßenraum	Sammelanlagen
A - Neuwerkstraße	193	170	167	121	87 %	71 %
B - Östlicher Ring	494	1.268	377	1.047	76 %	83 %
C - Südlicher Ring	197	985	134	873	68 %	89 %
D - Wenigemarkt	62	68	77	65	124 %	96 %
E - Andreasviertel	128	350	123	187	96 %	53 %
F - Domplatz	73	110	65	75	89 %	68 %
G - Waldenstraße	65	-	77	-	118 %	-
H - Brühl	48	106	58	68	121 %	64 %
K - Huttenplatz	261	252	242	231	93 %	92 %
L - Rudolfstraße	137	127	124	41	91 %	32 %
Petersbergareal ^{a)}	280	225	275	152	98 %	68 %
Bonemilchstraße	77	117	70	91	91 %	78 %
Bonifaciusstraße	525	106	569	33	108 %	31 %
Summe	2.540	3.884	2.358	2.984	93 %	77 %

Tabelle 5: mittlerer Parkraumbefüllungsgrad an den erfassten Parkständen (Werktag 3 Uhr)⁵

Quartier	KFZ-Abstellstände		Parkende PKW-Einheiten		Belegungsgrad	
	Straßenraum	Sammelanlagen	Straßenraum	Sammelanlagen	Straßenraum	Sammelanlagen
A - Neuwerkstraße	195	170	173	90	89 %	53 %
B - Östlicher Ring	497	1.268	441	339	89 %	27 %
C - Südlicher Ring	199	985	158	481	79 %	49 %
D - Wenigemarkt	73	68	69	47	95 %	69 %
E - Andreasviertel	131	350	150	36	115 %	10 %
F - Domplatz	81	110	67	25	83 %	23 %
G - Waldenstraße	65	-	78	-	120 %	-
H - Brühl	57	106	55	3	96 %	3 %
K - Huttenplatz	261	252	236	210	90 %	83 %
L - Rudolfstraße	137	127	137	50	100 %	39 %
Petersbergareal ^{a)}	280	225	335	66	120 %	29 %
Bonemilchstraße	79	117	54	3	68 %	3 %
Bonifaciusstraße	531	106	615	0	116 %	0 %
Summe	2.586	3.884	2.568	1.350	99 %	35 %

a) Ein größerer, ohne Einschränkungen nutzbarer Parkplatz am Petersberg mit 101 Kfz-Abstellständen ist von der Straße „Petersberg“ nicht ersichtlich bzw. ausgeschildert. Es wird vermutet, dass sich dieser Umstand auf den Belegungsgrad im unbewirtschafteten Gebiet auswirkt.



Landeshauptstadt Erfurt
Parkraumkonzeption für die Innenstadt

Abb. 8: Belegungsgrad im Straßenraum Werktag 11 Uhr

- Nicht legal abdeckbar (≥ 110%)
- Sehr hoch (100 - 109%)
- Hoch (90 - 99%)
- Mittel (70-89%)
- Gering (50-69%)
- Sehr gering (< 50%)

Erfassungszeitraum: November 2012
 Die zum Zeitpunkt der Erhebung bestehenden Baustellen wurden bei der Berechnung des Belegungsgrades berücksichtigt.

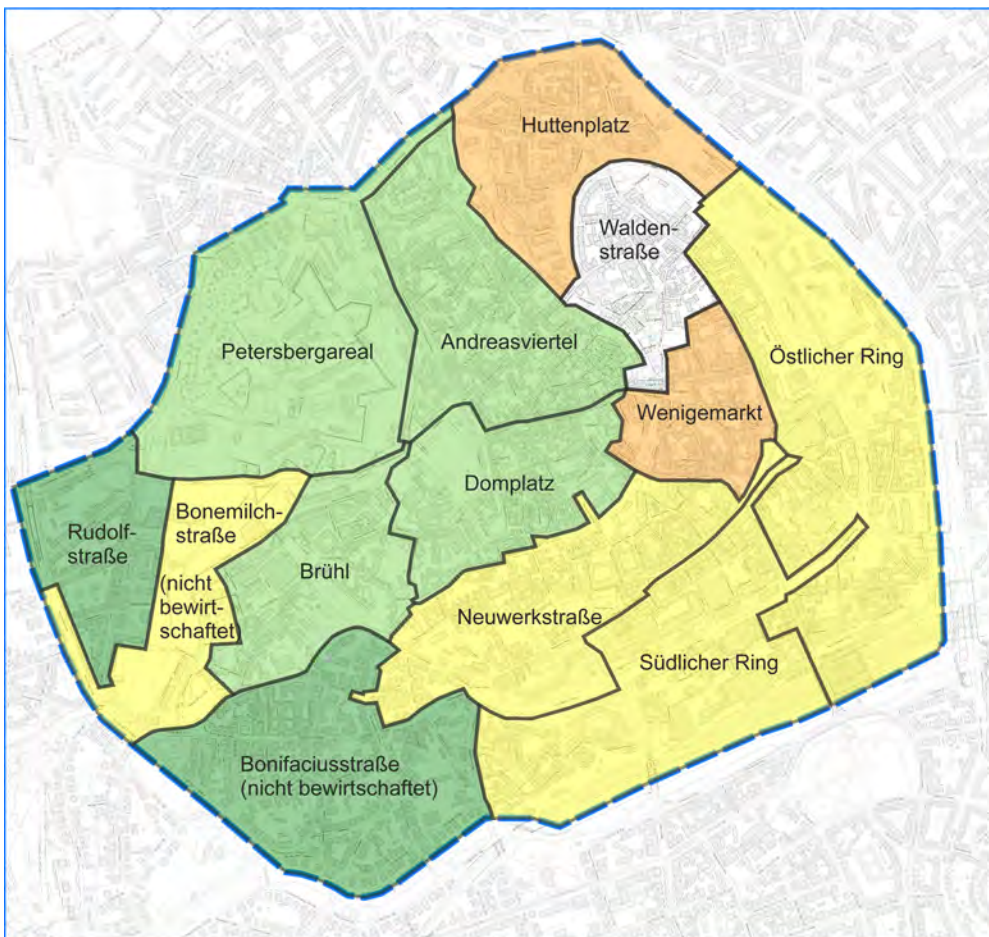
Maßstab ohne Maßstab
Kartengrundlage Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Datenstand November 2012

0 100 200 300 400 500m

LK Argus
 Berlin • Hamburg • Kassel

Novalisstraße 10 • D-10115 Berlin
 Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
 Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de

Abbildung 8: Parkraumbelegungsgrad im Straßenraum nach Quartierseinteilung (Werktag 11 Uhr) / LK Argus



Landeshauptstadt Erfurt
Parkraumkonzeption für die Innenstadt

Abb. 9: Belegungsgrad Sammelanlagen Werktag 11 Uhr

- Nicht legal abdeckbar (≥ 110%)
- Sehr hoch (100 - 109%)
- Hoch (90 - 99%)
- Mittel (70-89%)
- Gering (50-69%)
- Sehr gering (< 50%)
- keine Sammelanlagen vorhanden

Erfassungszeitraum: November 2012
 Januar 2013
 Die zum Zeitpunkt der Erhebung bestehenden Baustellen wurden bei der Berechnung des Belegungsgrades berücksichtigt.

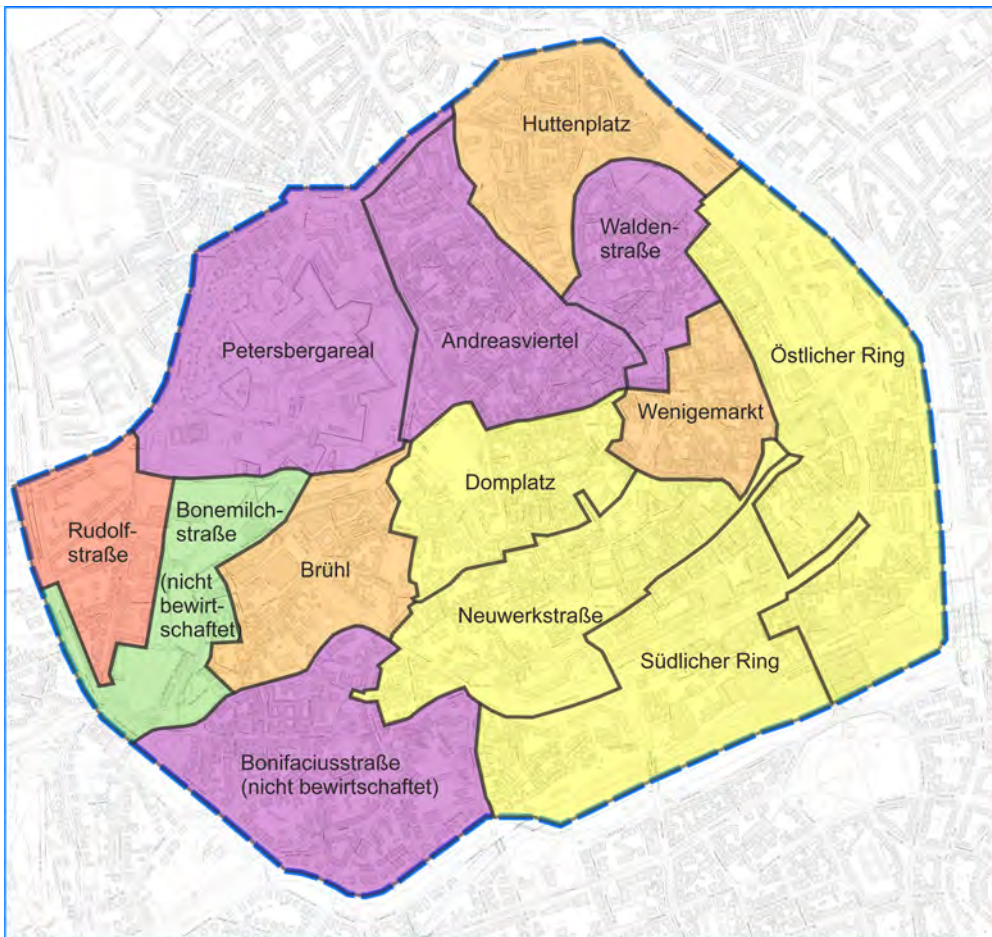
Maßstab ohne Maßstab
Kartengrundlage Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Datenstand Februar 2013

0 100 200 300 400 500m

LK Argus
 Berlin • Hamburg • Kassel

Novalisstraße 10 • D-10115 Berlin
 Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
 Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de

Abbildung 9: Parkraumbelegungsgrad in Sammelanlagen nach Quartierseinteilung (Werktag 11 Uhr) / LK Argus 15



Landeshauptstadt Erfurt
Parkraumkonzeption für die Innenstadt

Abb. 10: Belegungsgrad im Straßenraum Werktag 3 Uhr

- Nicht legal abdeckbar (≥ 110%)
- Sehr hoch (100 - 109%)
- Hoch (90 - 99%)
- Mittel (70-89%)
- Gering (50-69%)
- Sehr gering (< 50%)

Erfassungszeitraum: November 2012
 Die zum Zeitpunkt der Erhebung bestehenden Baustellen wurden bei der Berechnung des Belegungsgrades berücksichtigt.

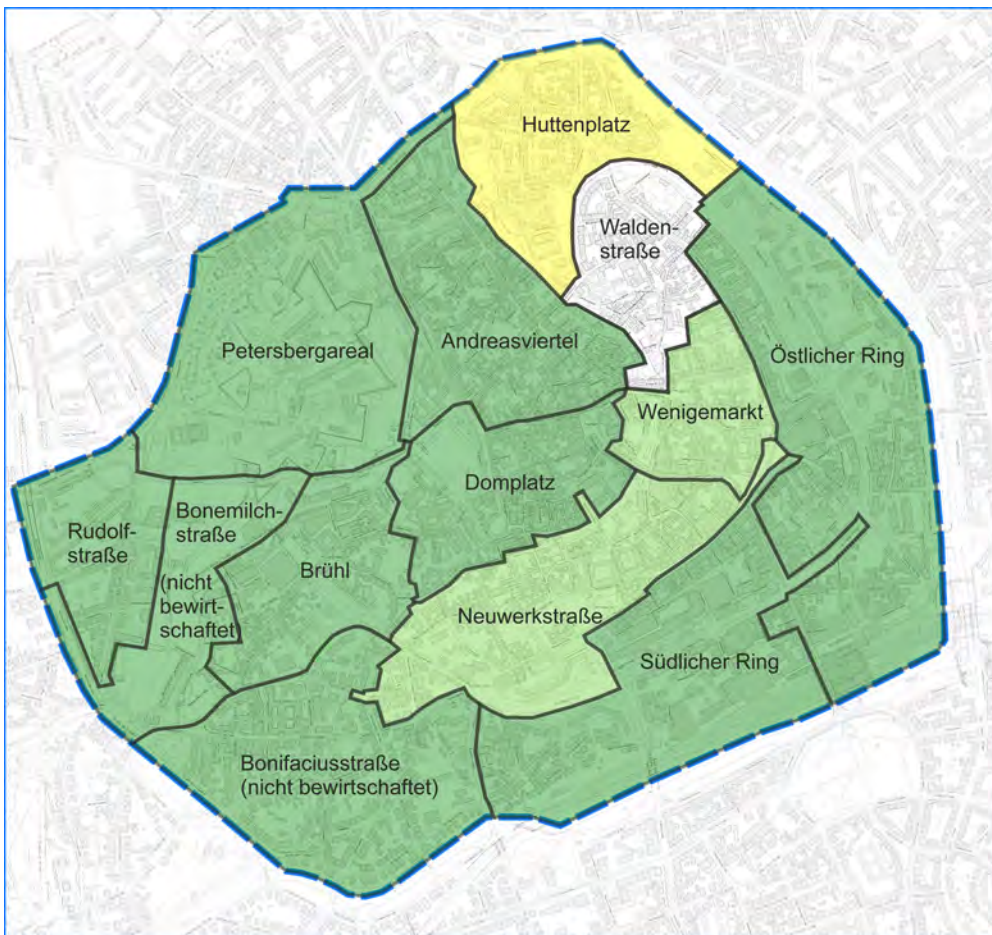
Maßstab ohne Maßstab
Kartengrundlage Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Datenstand Februar 2013



LK Argus
 Berlin • Hamburg • Kassel

Novalisstraße 10 • D-10115 Berlin
 Tel. 030 322 95 25 30 • Fax 030 322 95 25 55
 Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de

Abbildung 10: Parkraumbelegungsgrad im Straßenraum nach Quartierseinteilung (Werktag 3 Uhr) / LK Argus



Landeshauptstadt Erfurt
Parkraumkonzeption für die Innenstadt

Abb. 11: Belegungsgrad Sammelanlagen Werktag 3 Uhr

- Nicht legal abdeckbar (≥ 110%)
- Sehr hoch (100 - 109%)
- Hoch (90 - 99%)
- Mittel (70-89%)
- Gering (50-69%)
- Sehr gering (< 50%)

Erfassungszeitraum: November 2012
 Januar 2013

Die zum Zeitpunkt der Erhebung bestehenden Baustellen wurden bei der Berechnung des Belegungsgrades berücksichtigt.

Berücksichtigt wurden auch Sammelanlagen, die zum Zeitpunkt der Erhebung geschlossen waren. Daher ist der Belegungsgrad als theoretischer Wert zu verstehen.

Maßstab ohne Maßstab
Kartengrundlage Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Datenstand Februar 2013



LK Argus
 Berlin • Hamburg • Kassel

Novalisstraße 10 • D-10115 Berlin
 Tel. 030 322 95 25 30 • Fax 030 322 95 25 55
 Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de

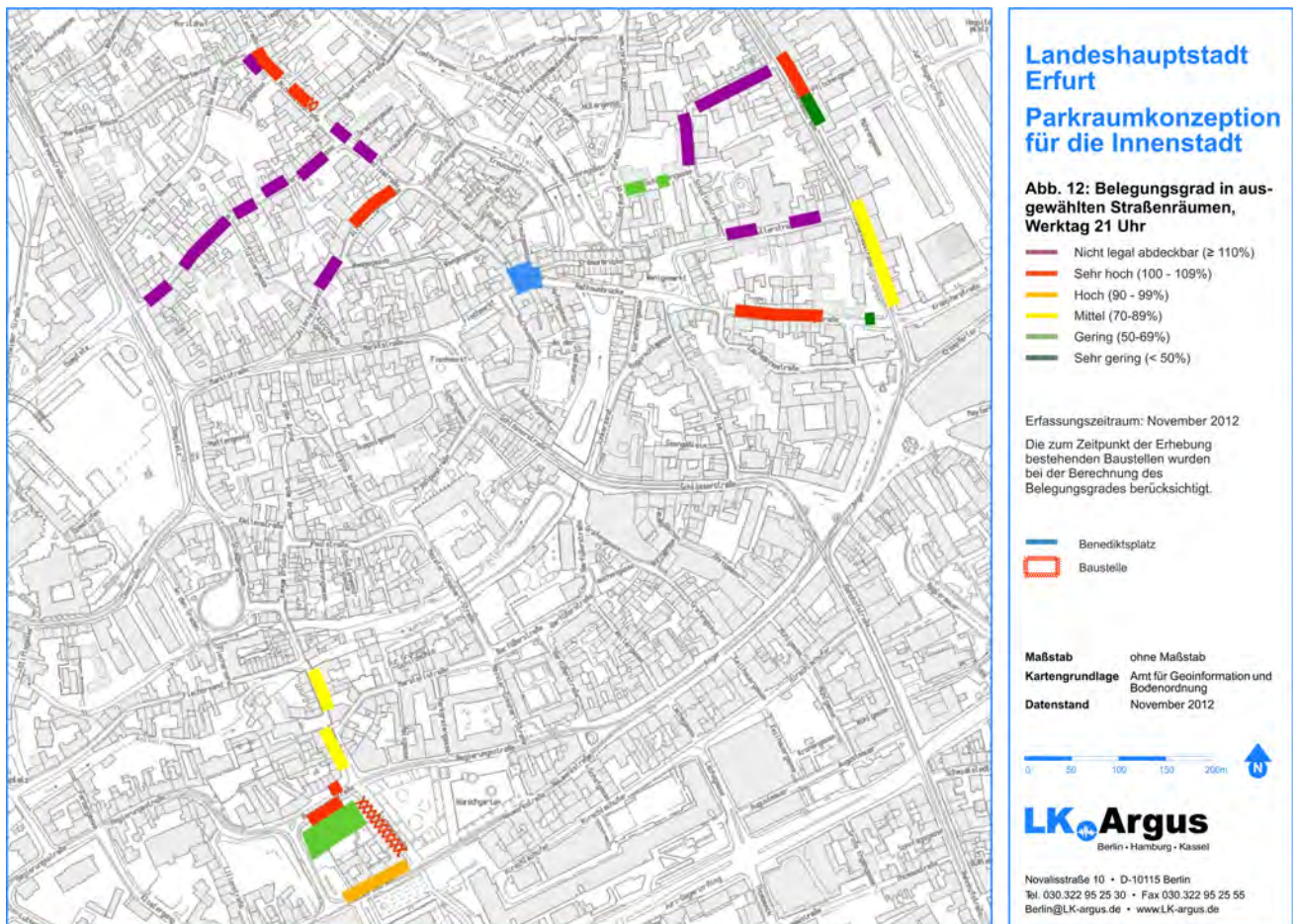
Abbildung 11: Parkraumbelegungsgrad in Sammelanlagen nach Quartierseinteilung ohne Berücksichtigung der Öffnungszeiten (Werktag 3 Uhr) / LK Argus

Eine zusätzliche Abenderhebung fand am 08.11.2012 zwischen 21 und 23 Uhr in vorher mit der Stadt ausgewählten Straßen statt. Hierbei handelt es sich um bewirtschaftete Straßen, die eine hohe abendliche Nutzung erwarten lassen, zum Beispiel nahe dem Kneipenviertel um den Benediktsplatz. Während der Abenderhebung war freundliches, trockenes Wetter bei einer Höchsttemperatur von 8°C. Es wurden die Fahrzeugart, der Parkstandort sowie die Art des Parkvorgangs (zulässig / unzulässig) erhoben. Wie in der vorangegangenen Erhebung wurden die gezählten Kfz in Pkw-Einheiten umgerechnet und die durch Baustellen belegten Abstellstände bei der Berechnung des Parkraumbelungsgrades berücksichtigt. Der Parkraumbelungsgrad für die ausgewählten Straßen ist in der Abbildung 12 dargestellt.

Die wichtigsten Ergebnisse sind:

- In den ausgewählten Straßen und Sammelanlagen wurden bei der Abenderhebung um 21 Uhr 273 Pkw-Einheiten erfasst. Dies entspricht einem durchschnittlichen Belegungsgrad von 93 Prozent.
- Die ausgewählten Straßenräume haben einen sehr hohen Belegungsgrad (> 100 Prozent), besonders in dichter Nähe zum Benediktsplatz.
- Die erfasste Sammelanlage an der Eichenstraße mit 108 Stellplätzen ist zur selben Zeit nur gering belegt (64 Prozent).

Abbildung 12: Parkraumbelungsgrad in ausgewählten Straßenräumen (Werktag 21 Uhr) / LK Argus



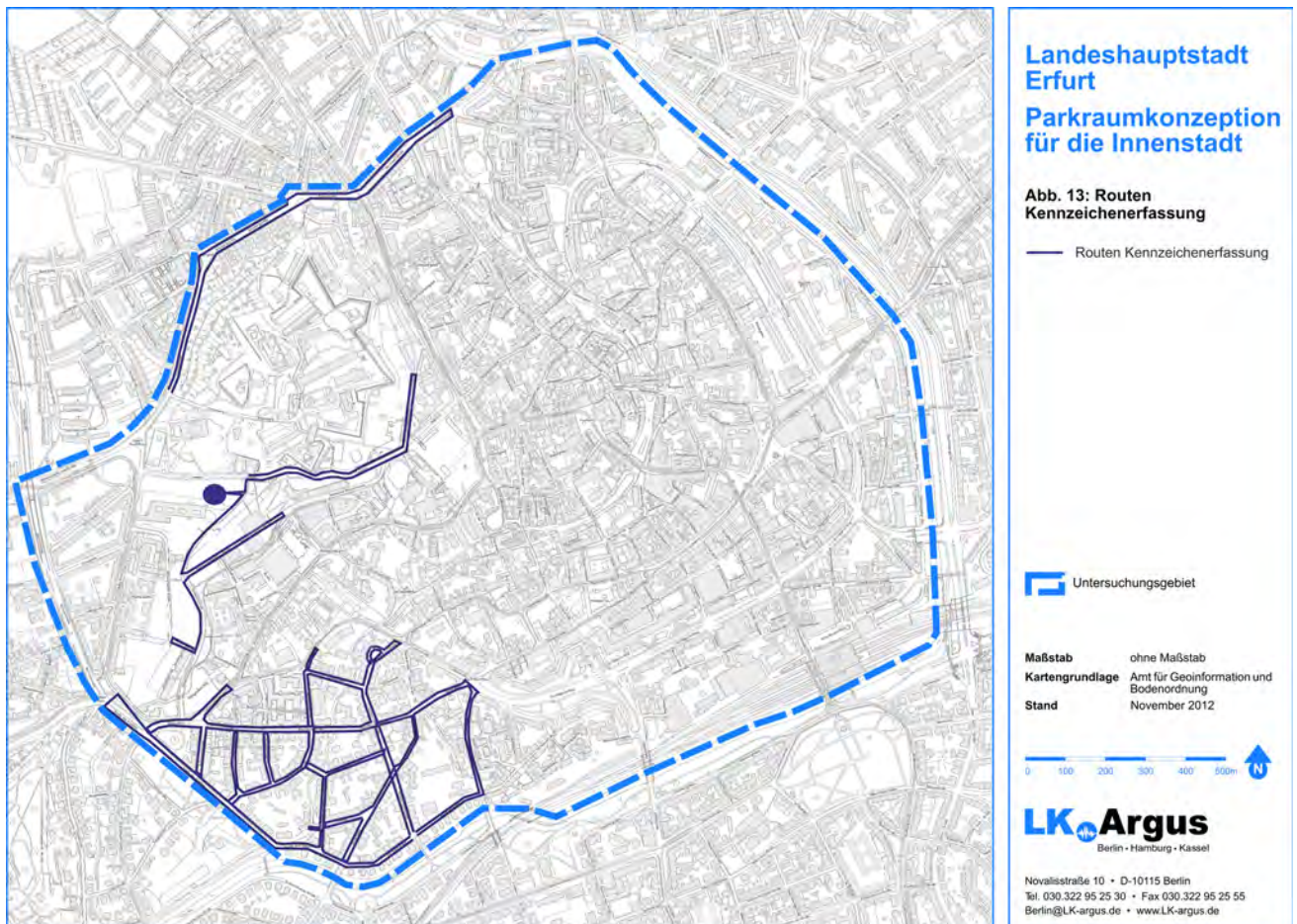
2.4 Parkdauer und Nutzergruppen

Mit Kenntnis der mittleren Parkdauer und der Parkmuster (Beginn und Ende des Parkvorgangs) können Nutzergruppen abgeschätzt werden, um anschließend Schlussfolgerungen für sinnvolle Maßnahmen abzuleiten.

Datengrundlage ist eine am 08. und 09.11.2012 durchgeführte Kennzeichenerfassung im unbewirtschafteten Teil des Untersuchungsgebietes. Hierbei wurden die Kennzeichen aller im öffentlichen Straßenraum abgestellten Fahrzeuge werktags im Zwei-Stunden-Rhythmus von 9 bis 19 Uhr sowie nachts um 3 Uhr erfasst.

Die unterschiedlichen Erhebungszeiten gewährleisten, dass alle bedeutsamen Nutzergruppen wie Bewohner, Besucher, Beschäftigte etc. berücksichtigt werden. Die Kennzeichen wurden nach der Erfassung anonymisiert, so dass keine Halterfeststellung möglich ist. Die Routen zur Kennzeichenerfassung sind in der Abbildung 13 dargestellt.

Abbildung 13: Routen der Kennzeichenerfassung im nicht bewirtschafteten Gebiet / LK Argus



Insgesamt wurden 6.089 Kennzeichen erfasst. Die parkenden Fahrzeuge wurden nach folgenden Nutzergruppen eingeteilt:

- **Gebietsfremde Parker mit unbekannter Dauer:** die Parkdauer ist nicht genau bekannt,
- **Gebietsfremde Kurzparker:** Kunden und Besucher des Gebietes mit einer mittleren Parkdauer von bis zu vier Stunden,
- **Gebietsfremde Langparker:** Beschäftigte und Besucher des Gebietes mit einer mittleren Parkdauer von mehr als vier Stunden,
- **Bewohner:** parken auch nachts im Untersuchungsgebiet.

Die Ergebnisse wurden anhand der Nutzungsstruktur vor Ort auf Plausibilität geprüft.

Im Folgenden sind die wichtigsten Ergebnisse zusammengefasst:

- Um 11 Uhr ist der Bewohneranteil im Gebiet Petersbergareal **6** mit knapp 47 Prozent am höchsten. Im Gebiet Bonemilchstraße liegt er aufgrund der überwiegend gewerblichen Nutzung des Areals bei 19 Prozent. Im Tagesverlauf nimmt der Anteil der Bewohner in allen drei Gebieten stetig zu. Um 19 Uhr ist er im Gebiet Petersbergareal mit 86 Prozent am höchsten und im Gebiet Bonemilchstraße mit 32 Prozent am geringsten. Durchschnittlich sind im Zeitraum von 9 bis 19 Uhr im Gebiet Petersbergareal etwa 60 Prozent der geparkten Kfz Bewohnerfahrzeuge. Im Gebiet Bonifaciusstraße sind es rund 50 Prozent und im Gebiet Bonemilchstraße etwa 23 Prozent.
- Im Tagesverlauf sind im Gebiet Petersbergareal etwa 25 Prozent und im Gebiet Bonifaciusstraße rund 31 Prozent gebietsfremde Langparker. Im Gebiet Bonemilchstraße ist der Anteil mit rund 55 Prozent am höchsten. Abhängig von Uhrzeit und Gebiet liegt der Anteil zwischen 7 Prozent und 64 Prozent. Nach 15 Uhr sinkt der Anteil in allen Gebieten deutlich.
- Im Durchschnitt sind zwischen 11 und 17 Uhr im Gebiet Petersbergareal rund 7 Prozent, im Gebiet Bonifaciusstraße etwa 10 Prozent und im Gebiet Bonemilchstraße etwa 13 Prozent aller abgestellten Fahrzeuge gebietsfremde Kurzparker **7**. Ihr Anteil variiert im Tagesverlauf abhängig vom Gebiet zwischen 11 Prozent (11 Uhr Petersbergareal) und 28 Prozent (17 Uhr Bonemilchstraße).

Im bewirtschafteten Gebiet hat über ein Drittel der geparkten Fahrzeuge am Tag einen Bewohnerparkausweis. In der Nacht sind es rund zwei Drittel der Kfz. In den nur für Bewohner reservierten Straßen haben tagsüber 52 Prozent und nachts 69 Prozent der Kfz einen Bewohnerparkausweis. Die Regelung wird also offenbar sehr häufig missachtet.

6 Erfasst wurden die Straßen um den Petersberg. Der Petersberg wurde aufgrund der vorhandenen Bewirtschaftung nicht miterfasst.

7 Um 9 und 19 Uhr konnten wegen fehlender Erhebungszeiten vor 9 bzw. nach 19 Uhr keine gebietsfremden Kurzparker bestimmt werden. Fahrzeuge, die keiner Nutzergruppe eindeutig zugeordnet werden konnten, sind als gebietsfremde Parker mit unbekannter Parkdauer aufgeführt. Ihr Anteil liegt im Tagesverlauf je nach Gebiet durchschnittlich zwischen 0 Prozent und 12 Prozent.

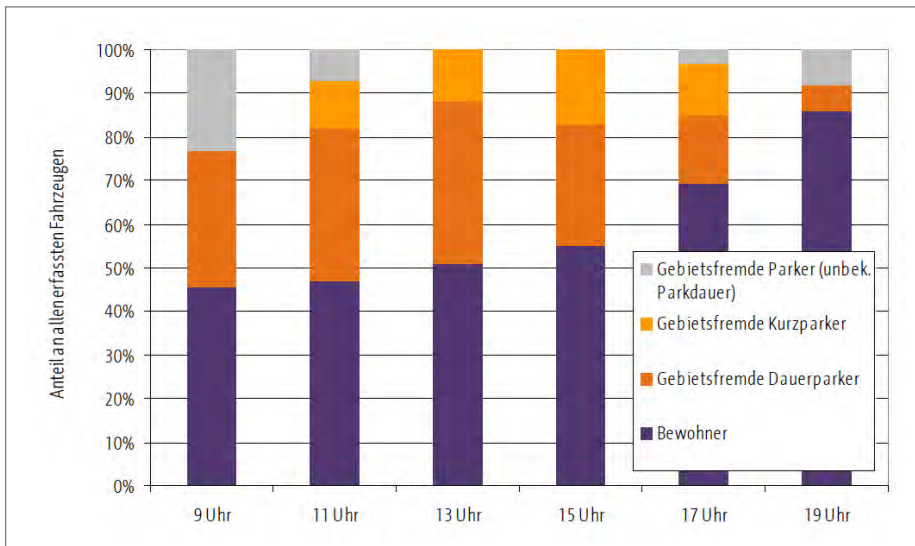


Abbildung 14: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen erfassten Fahrzeugen im Gebiet Petersbergareal 8

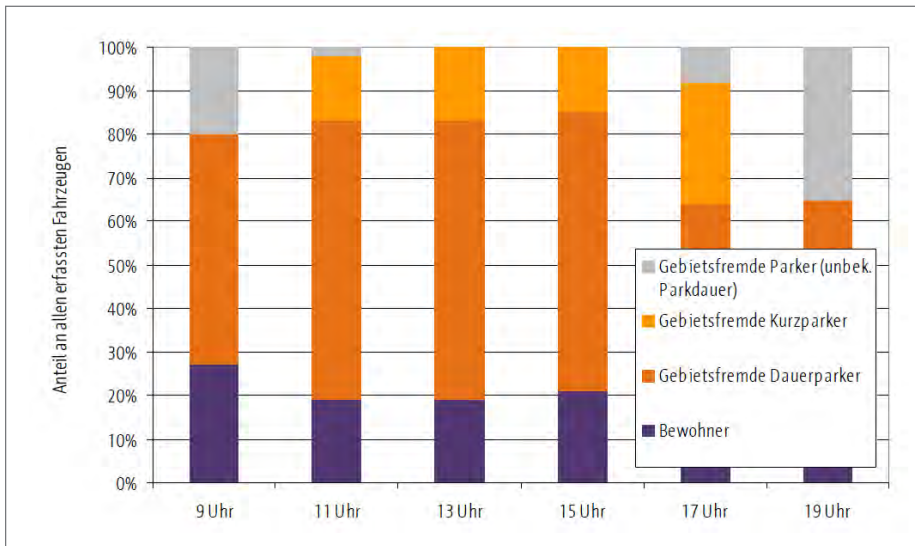


Abbildung 15: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen erfassten Fahrzeugen im Gebiet Bonemilchstraße

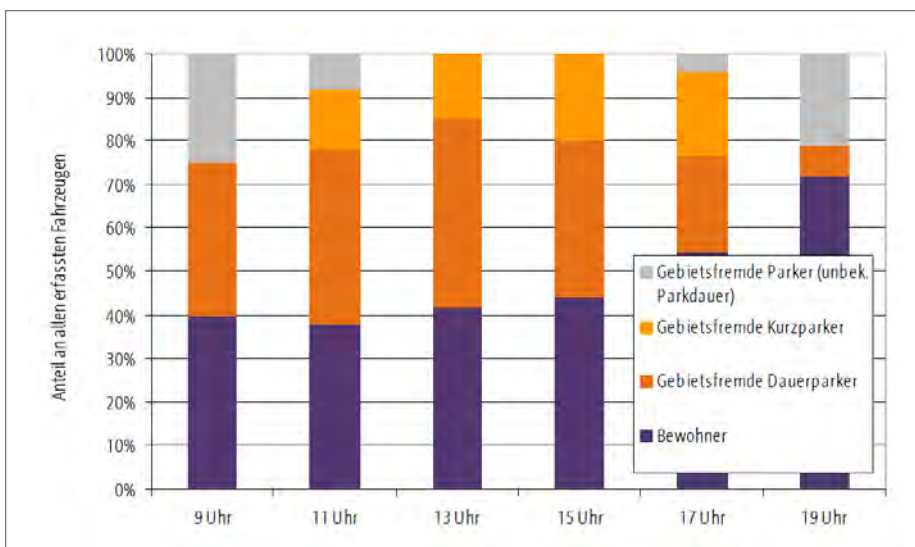


Abbildung 16: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen erfassten Fahrzeugen im Gebiet Bonifaciusstraße

2.5 Zukünftige Entwicklungen

Im Folgenden werden die zukünftigen Entwicklungen des Parkraumangebotes dargestellt.

2.5.1 Methodik

Für das Parkraumangebot sind kurzfristige (Umsetzung binnen ein bis drei Jahren) und längerfristige Veränderungen geplant. Diese ergeben sich beispielsweise aus der Bebauung bisher zum Parken genutzter Flächen. Die voraussichtlichen Auswirkungen der geplanten Maßnahmen ⁹ auf das Stellplatzangebot werden dargestellt für:

- kurzfristige Änderungen des Parkraumangebotes im öffentlichen Straßenraum,
- kurzfristige Änderungen des Parkraumangebotes in den öffentlich zugänglichen Sammelanlagen,
- kurzfristige Änderungen des Parkraumangebotes auf privaten Flächen und
- längerfristige Änderungen des Parkraumangebotes auf öffentlichen und privaten Flächen.

Einige Projekte beinhalten mehrere Maßnahmen. Jede Maßnahme eines Projektes wurde auf die jeweilige Kategorie umgelegt; z. B. entfallen im Projekt „Parkhaus Reglermauerstraße“ Abstellstände im öffentlichen Straßenraum. Gleichzeitig entstehen durch den geplanten Neubau eines Parkhauses neue Kapazitäten in den Sammelanlagen. Von diesen sind einige für die Dauervermietung bestimmt und somit nicht öffentlich verfügbar.

Nicht alle der zukünftig entfallenden Parkflächen waren Bestandteil der Nachfrageerhebungen (vgl. Kapitel 2.3, S. 12). Für diese Stellplätze wurde angenommen, dass deren Belegung dem mittleren Belegungsgrad der übrigen in diesem Quartier vorhandenen Sammelanlagen entspricht.

Bei Vorhaben, die selbst zusätzlichen Stellplatzbedarf erzeugen (z.B. neue Wohnbebauung), wird davon ausgegangen, dass ihr Eigenbedarf bspw. durch Tiefgaragen gedeckt wird und somit keine zusätzliche Nachfrage im umliegenden Straßenraum entsteht.

Die Prognose erfolgt für die Planungen mit Stand von Januar 2013. Die Änderung des Parkraumangebotes ist als dynamischer Prozess zu verstehen, da viele Maßnahmen von Investoren abhängig sind.

Weitere kurzfristige Änderungen im Parkraumangebot gegenüber der Bestandsanalyse ergeben sich aus der Fertigstellung von Baustellen, durch die zum Zeitpunkt der Erhebungen Parkstände nicht nutzbar waren.

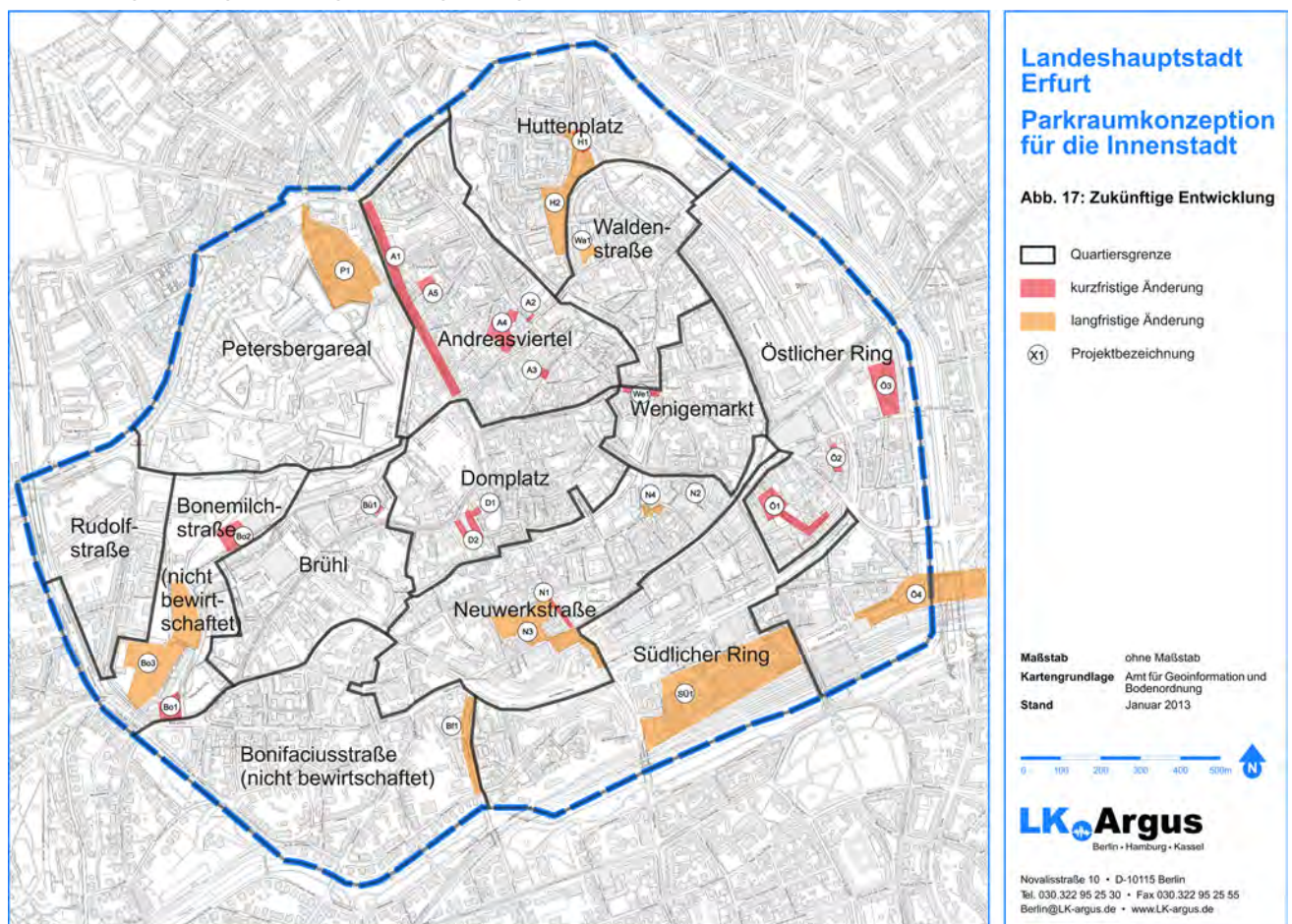
⁸ Die Stadt Erfurt geht davon aus, dass die meisten Beschäftigten zwischen 7 und 8 Uhr mit der Arbeit beginnen.

⁹ Die Prognose erfolgt für die Planungen mit Stand von Januar 2013. Die Änderung des Parkraumangebotes ist als dynamischer Prozess zu verstehen, da viele Maßnahmen von Investoren abhängig sind.

Für einige Planungen ist zu diesem Zeitpunkt noch keine feste Anzahl entfallender bzw. entstehender Abstellstände bekannt. Um sicher zu gehen, dass Kapazität und Belegung auch im Worst-Case-Fall verträglich sind, wurde die maximale Reduktion der Abstellstände verwendet, d.h. das Maximum an wegfallenden und das Minimum an neu entstehenden Abstellständen.



Abbildung 17: kurz- und längerfristige Entwicklung der Kapazität in öffentlichen und privaten Bereichen (vgl. Anhang 3) / LK Argus, Datengrundlage: Stadt Erfurt 01/2013



2.5.2 Kurzfristige Entwicklungen im öffentlichen Straßenraum und in öffentlich zugänglichen Sammelanlagen

Die zukünftigen Entwicklungen der Anzahl der Abstellstände im Straßenraum und in Sammelanlagen sind in Tabelle 6 zusammengefasst. Eine nach Straßenraum und Sammelanlagen getrennte Darstellung sowie eine detaillierte Herleitung der Veränderung je Gebiet ist dem Anhang 3 zu entnehmen. Die Entwicklung der Belegung für Straßenraum und Sammelanlagen ist in Tabelle 7 dargestellt. Die Entwicklung der Belegung im Straßenraum und in Sammelanlagen ist in Anhang 3 aufgelistet.

Gebiet Neuwerkstraße

Hier entfallen 47 Abstellstände in Sammelanlagen, sieben Abstellstände werden durch den Wegfall von Baustellen im Straßenraum frei. In der Summe ergibt sich somit eine Reduktion um 40 Abstellstände.

Gebiet Östlicher Ring

Es entfallen im Straßenraum 70 Abstellstände und in den Sammelanlagen 56 Stellplätze. Gleichzeitig entstehen 264 neue Stellplätze, sodass die Kapazität im Parkraumangebot insgesamt um 138 Stellplätze zunimmt. Dadurch wird sich kurzfristig der Parkdruck reduzieren.

Gebiet Wenigemarkt

14 Abstellplätze entfallen hier kurzfristig im Straßenraum. Aufgrund der ohnehin schon hohen Belegung wird sich die Situation weiter verschärfen.

Gebiet Andreasviertel

Durch die Fertigstellung diverser Baustellen stehen 36 weitere Abstellstände im Andreasviertel zur Verfügung.

Gebiet Domplatz

Um etwa 110 Stellplätze wird das Angebot kurzfristig durch den Wegfall der Sammelanlage „An den Graden“ verringert. Unter der Annahme, dass die bisher dort parkenden Fahrzeuge jetzt im Straßenraum abgestellt werden, steigt die Belegung tagsüber deutlich an und wäre rechnerisch nicht mehr legal abdeckbar. Ein Stellplatz kommt durch die Aufhebung einer Baustelle im Straßenraum hinzu.

Gebiet Brühl

In diesem Bereich reduziert sich das Parkraumangebot auf kurze Sicht in Sammelanlagen um 19 Stellplätze. Wenn die Fahrzeuge dann im Straßenraum abgestellt werden, erhöht sich die Belegung rechnerisch hier von 121 Prozent auf rund 130 Prozent. Allerdings bestehen in den Sammelanlagen noch genug freie Kapazitäten.

Gebiet Huttenplatz

Im Straßenraum entfallen acht Abstellstände. Diese Reduktion der Abstellstände erhöht voraussichtlich zwar die Belegung, bleibt aber legal abdeckbar.

Tabelle 6: kurzfristige Änderungen des Parkraumb Angebotes im Straßenraum und in Sammelanlagen

Quartier	Abstellstände Bestand	zukünftige Reduktion	zukünftige Erweiterung	Abstellstände Prognose	zukünftige Änderung der Kapazitäten	prozentuale Änderung der Kapazitäten
A - Neuwerkstraße	686	- 47	+7	646	- 40	- 6 %
B - Östlicher Ring	2.646	- 126	+ 264 / + 314	2.784	+ 138	+ 5 %
C - Südlicher Ring	1.677	0	0	1.677	0	0 %
D - Wenigemarkt	200	- 14	0	186	- 14	- 7 %
E - Andreasviertel	604	0	+36	640	+ 36	+ 6 %
F - Domplatz	300	- 110	+ 1	191	- 109	- 36 %
G - Waldenstraße	268	0	0	268	0	0 %
H - Brühl	286	- 19	0	267	- 19	- 7 %
K - Huttenplatz	958	- 8	0	950	- 8	- 1 %
L - Rudolfstraße	437	0	0	437	0	0 %
Petersbergareal	525	0	0	525	0	0 %
Bonemilchstraße	243	0	0	243	0	0 %
Bonifaciusstraße	633	0	0	633	0	0 %
Summe	9.463	- 324	+ 308	9.447	- 16	0 %

Tabelle 7: kurzfristige Änderung der Belegung im Straßenraum und in Sammelanlagen ¹⁰

Quartier	heutige Nachfrage	Abstellstände Bestand	Überdeckung/ Unterdeckung Bestand	Abstellstände Prognose	Überdeckung/ Unterdeckung Prognose
A - Neuwerkstraße	550	686	+ 140	646	+ 90
B - Östlicher Ring	2.130	2.646	+ 520	2.784	+ 660
C - Südlicher Ring	1.400	1.677	+ 280	1.677	+ 280
D - Wenigemarkt	230	200	- 30	186	- 40
E - Andreasviertel	430	604	+ 170	640	+ 210
F - Domplatz	240	300	+ 60	191	- 50
G - Waldenstraße	320	268	- 50	268	- 50
H - Brühl	280	286	0	267	- 20
K - Huttenplatz	890	958	+ 70	950	+ 60
L - Rudolfstraße	310	437	+ 130	437	+ 130
Petersbergareal	440	525	+ 90	525	+ 90
Bonemilchstraße	200	243	+ 50	243	+ 50
Bonifaciusstraße	600	633	+ 40	633	+ 40
Summe	8.020	9.463	+ 1.470	9.447	+ 1.450

¹⁰ Abweichungen der Summen sind rundungsbedingt.

¹¹ Die kurzfristige Änderung der Kapazität auf privaten Flächen ist in Anhang 3 für die entsprechenden Gebiete dargestellt.

2.5.3 Kurzfristige Entwicklungen auf privaten Flächen

Bei Neubauprojekten muss eine entsprechende Anzahl an Stellplätzen nachgewiesen werden. Diese ist abhängig vom Bauvorhaben, wobei in der Regel der Eigenbedarf gedeckt werden soll. Durch den Neubau werden aber bisher vorhandene wegfallende private Kapazitäten nicht kompensiert. Diese gehen negativ in die Bilanz ein, da erwartet wird, dass die Fahrzeuge ersatzweise im Straßenraum abgestellt werden.

In der Innenstadt von Erfurt reduziert sich kurzfristig das Angebot privat zugänglicher Stellplätze um insgesamt 69. ¹¹ Während im Gebiet Östlicher Ring insgesamt 15 private Stellplätze hinzukommen, fallen im Gebiet Andreasviertel 14 Stellplätze und im Gebiet Bonemilchstraße 70 Stellplätze weg.

2.5.4 Längerfristige Entwicklung auf öffentlichen / privaten Flächen

Die wahrscheinlich längerfristig entfallenden öffentlich und privat zugänglichen Abstellstände im Straßenraum und in Sammelanlagen werden im Worst-Case-Szenario insgesamt nicht durch Neubaumaßnahmen kompensiert (vgl. Anhang 3).

Hier entfallen auf privat zugänglichen Flächen 24 Stellplätze. Durch die Schließung diverser Baulücken im Gebiet Andreasviertel fallen 82 private Stellplätze weg. Ein Defizit von 14 Abstellständen im Straßenraum ist im Gebiet Bonifaciusstraße zu erwarten. Im Gebiet Bonemilchstraße entfallen sieben öffentlich zugängliche und 415 private Abstellstände, von denen lediglich 63 Stellplätze ersetzt werden. Insgesamt reduziert sich damit die Kapazität um 359 Stellplätze.

Durch Bebauung der Entwicklungsfläche in diesem Bereich werden 124 privat zugängliche Stellplätze entfallen. Der Reduzierung stehen 392 Stellplätze gegenüber, die in anderen Gebieten neu geschaffen werden. Insgesamt ergibt sich somit maximal eine negative Bilanz von 211 Stellplätzen. ^{12 13}

Hier können derzeit circa 204 Abstellstände öffentlich genutzt werden. Nach den Planungen ist davon auszugehen, dass diese entfallen und eine Parkgarage entsteht. Die genaue Anzahl der dort entstehenden Stellplätze ist nicht bekannt. Für den Fall, dass keine Ausgleichsmaßnahmen getroffen werden, ergäbe sich insgesamt eine negative Bilanz von 415 Stellplätzen. Unter der Annahme, dass die durch die Reduktion der privaten Stellplätze verdrängten Fahrzeuge zukünftig im Straßenraum abgestellt werden, wird der Parkdruck steigen.

¹² Die Veränderung des Gebiets Petersberg wird nicht in der Bilanz berücksichtigt, da hier keine Angaben über Ersatzmaßnahmen gemacht werden.

¹³ Eine gesonderte Entwicklung der Abstellstände für private und öffentliche Bereiche ist Anhang 3 zu entnehmen.

2.6 Konfliktanalyse

Im Folgenden werden die sich aus der Bestandsanalyse ergebenden Konflikte zusammengefasst. Die Konfliktanalyse dient als Grundlage für das anschließende Parkraumbewirtschaftungskonzept. Handlungsbedarf besteht vor allem in folgender Hinsicht:

▪ **Einrichtung der Begegnungszone**

Mit Einführung der geplanten Begegnungszone wird die vorhandene Quartierseinteilung nicht mehr den rechtlichen Rahmenbedingungen genügen, da in einigen Quartieren der Anteil nur für Bewohner zur Verfügung stehender Abstellstände zu groß wäre. Somit ist eine Überarbeitung der bestehenden Regelungen notwendig.

▪ **Senkung des Parkdrucks**

Sehr hohe Belegungsgrade im Straßenraum weisen tagsüber die Gebiete Wenigemarkt, Brühl, Waldenstraße und Bonifaciusstraße auf. In der Nacht ist der Belegungsgrad im Straßenraum besonders in den Gebieten Andreasviertel, Waldenstraße und Petersbergareal und im Gebiet Bonifaciusstraße kritisch. Im Gebiet Wenigemarkt werden kurzfristig 14 Abstellstände entfallen, wodurch sich die Belegung im Straßenraum weiter erhöhen wird. Längerfristig entfallen in den Gebieten Bonemilchstraße und Bonifaciusstraße Kapazitäten, wodurch auch in diesen Gebiet der Parkdruck steigen wird. Grund für die hohe Belegung des Parkraumes im unbewirtschafteten Gebiet ist vor allem tagsüber die Überlagerung von Bewohner-, Beschäftigten- und Besucherparkern.

▪ **Überwachung**

Insgesamt ist die Belegung der Abstellstände im Straßenraum der unbewirtschafteten Gebiete höher als in den bewirtschafteten. In den Sammelanlagen ist dagegen die Belegung in den bewirtschafteten Gebieten höher als in den unbewirtschafteten Gebieten. Dies deutet darauf hin, dass die Bewirtschaftung bereits eine verkehrslenkende Wirkung erzielt. Jedoch treten partiell noch immer Überlastungen des vorhandenen Parkraumbewirtschaftungsangebotes auf. Grund dafür ist sicher auch die geringe Überwachung des Straßenraumes, die dazu führt, dass tagsüber die Hälfte der für Bewohner reservierten Abstellstände Fehlbelegungen aufweist. Nach Angaben der Landeshauptstadt Erfurt stehen in der Regel lediglich drei Angestellte für die Kontrolle des Parkraumes und weitere ordnungsdienstliche Maßnahmen in ganz Erfurt zur Verfügung.

Erhebungen der Stadt Erfurt zeigten, dass sich der Parkdruck im Gebiet Rudolfstraße nach Einführung einer Bewirtschaftung reduzierte. Vergleicht man den Parkdruck nach Einführung der Bewirtschaftung der Stadt mit den aktuellen Ergebnissen fällt auf, dass der Parkdruck wieder gestiegen ist. Auch dafür könnte unter anderem die lückenhafte Überwachung des Parkraumes ursächlich sein.

▪ **Einfache und einheitliche Regelungen**

Im gesamten Untersuchungsgebiet sind viele verschiedene Parkregelungen vorhanden. Dies kann vor allem für Ortsunkundige verwirrend sein und zu erhöhtem Parksuchverkehr führen.

3 Parkraumbewirtschaftungskonzept

Im Folgenden werden Maßnahmen zur Konfliktlösung vorgeschlagen. Dies betrifft im Wesentlichen folgende Empfehlungen:

- Räumliche Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung (Kapitel 3.1),
- Neuordnung der Bewohnerparkquartiere im Zusammenhang mit der Begegnungszone (Kapitel 3.2).

Außerdem werden weitere Empfehlungen zur Ausgestaltung des Parkraummanagements gegeben und die voraussichtlichen verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen abgeschätzt. Um die erwünschten verkehrslenkenden Effekte zu erzielen, ist eine konsequente Überwachung der Einhaltung der Parkregelungen notwendig.

3.1 Räumliche Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung

3.1.1 Verkehrliche Begründung

Ziel einer Parkraumbewirtschaftung ist es, den Parkdruck zu senken und die Parkchancen der Bewohner, des Wirtschaftsverkehrs sowie der Besucher und Kunden zu erhöhen. Ein gewünschter Nebeneffekt ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch ein geordneteres Parken. Die Bewirtschaftung beruht auf dem Straßenverkehrsrecht (§ 6a Straßenverkehrsgesetz) und muss daher mit verkehrsrelevanten Argumenten begründet werden. Praktisch bedeutet dies, dass für eine sinnvolle Parkraumbewirtschaftung zwei Bedingungen gleichzeitig erfüllt sein müssen:

- hoher Parkdruck und
- die Konkurrenz verschiedener Nutzergruppen um die wenigen freien Abstellstände (beispielsweise Bewohner, Kunden und Beschäftigte).

Nur wenn beide Voraussetzungen erfüllt sind, kann eine Bewirtschaftung tatsächlich die gewünschten verkehrlichen Effekte erzielen.

Parkdruck in den bisher nicht bewirtschafteten Gebieten

Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen kommen in Betracht, wenn der Parkraum nicht für alle Fahrzeuge reicht. In diesem Fall bevorzugt die Bewirtschaftung vor allem die Bewohner. Wenn das Finden eines freien Parkplatzes jedoch in der Regel unproblematisch ist, ist eine Bewirtschaftung nicht erforderlich. Als Schwellenwert wird hier ein mittlerer Parkraumbelastungsgrad von mehr als 90 Prozent verwendet.

In den Gebieten Petersbergareal und Bonifaciusstraße wird der Grenzwert sowohl tags als auch nachts erreicht. Die Belegung des Gebietes Bonemilchstraße ist tagsüber höher als 90 Prozent.

Konkurrenz der verschiedenen Nutzergruppen

Stehen nicht ausreichend Stellplätze für alle Nutzer zur Verfügung, setzt die Planung verschiedene Prioritäten für die unterschiedlichen Nutzergruppen. Bewohner haben das Vorzugsrecht, da sie auf einen Abstellstand in Wohnungsnähe angewiesen sind. Die zweite Priorität wird i.d.R. kurzparkenden Kunden und Besuchern des Gebietes zugeschrieben, die einen wesentlichen Beitrag zur Vitalität des Gebietes leisten. Dritte Priorität haben die Beschäftigten, die mit dem Auto zum Arbeitsplatz fahren und dort tagsüber einen Parkstand belegen.

Mit einer Bewirtschaftung sollen vor allem gebietsfremde Langparker zu einer Änderung der Verkehrsmittelwahl bewegt werden. Damit die Bewirtschaftung einen verkehrslenkenden Effekt erzielen kann, ist also eine Reduzierung der gebietsfremden Langparker erforderlich.

Nach den Ergebnissen der Bestandsanalyse für die bisher unbewirtschafteten Gebiete kann der Parkdruck auf ein verträgliches Maß reduziert werden, wenn es gelingt, den Anteil der gebietsfremden Langparker zu senken. Dies betrifft vor allem Beschäftigte, die mit dem Pkw zu ihrem Arbeitsplatz fahren und denen von den o.g. Nutzergruppen am ehesten eine Anfahrt beispielsweise mit öffentlichen Verkehrsmitteln zugemutet werden kann. Grundsätzlich kann dieses Ziel mit einer Parkraumbewirtschaftung in Form von Gebührenpflicht, Parkscheibe oder Bewohnerregelungen bzw. einer Kombination aus diesen Möglichkeiten erreicht werden.

Als Schwellenwert wird hier ein Anteil der gebietsfremden Langparker von mehr als 25 Prozent verwendet. Tabelle 8 zeigt, dass in allen unbewirtschafteten Gebieten dieser Schwellenwert zwischen 9 und 15 Uhr überschritten wird. Um 17 Uhr liegt der Anteil der gebietsfremden Langparker in den Gebieten Bonemilchstraße und Bonifaciusstraße noch über 20 Prozent.

Tabelle 8: Anteil an gebietsfremden Langzeitparkern an allen parkenden Fahrzeugen

	Petersbergareal	Bonemilchstraße	Bonifaciusstraße
werktags 09 Uhr	31 %	53 %	35 %
werktags 11 Uhr	35 %	64 %	40 %
werktags 13 Uhr	37 %	64 %	43 %
werktags 15 Uhr	28 %	64 %	36 %
werktags 17 Uhr	16 %	38 %	22 %
werktags 19 Uhr	6 %	32 %	7 %

Schlussfolgerungen

Als Schwellenwerte für eine neu einzuführende Bewirtschaftung werden hier ein mittlerer Parkraumbelegungsgrad von 90 Prozent und ein Anteil gebietsfremder Langparker von 25 Prozent verwendet. Beide Schwellenwerte werden in den nicht bewirtschafteten Untersuchungsgebieten zwischen 9 und 15 Uhr überschritten. Somit liegt neben der hohen Belegung im Straßenraum eine hohe Nutzerkonkurrenz der gebietsfremden Langparker mit den übrigen Gruppen vor. Eine Bewirtschaftung aller drei Gebiete ist daher tagsüber sinnvoll.

Der Handlungsdruck wird voraussichtlich noch steigen, da längerfristig eine Reduktion von 352 privaten und öffentlichen Abstellständen im Gebiet Bonemilchstraße geplant ist. Dadurch wird der Parkdruck im Gebiet unter der Annahme, dass die Fahrzeuge dann im Straßenraum abgestellt werden, stark steigen. Auch im Gebiet Bonifaciusstraße wird die Belegung des Straßenraumes zunehmen, da hier 14 öffentliche zugängliche Abstellstände entfallen werden.

Bei einer Bewirtschaftung ist zu berücksichtigen, dass die Straßen nördlich des Petersberges in starken Wechselbeziehungen mit den Wohngebieten an der nördlichen Grenze des Untersuchungsgebietes stehen. Um eine zweckmäßige Bewirtschaftung in diesem Bereich zu entwickeln, ist es nötig, das angrenzende Gebiet in einer gesonderten Parkraumbewirtschaftungskonzeption miteinzubeziehen (vgl. auch Kapitel 3.2.1).



3.1.2 Mögliche Bewirtschaftungsformen

Für die Bewirtschaftung sollten verkehrlich wirksame aber auch einfache und leicht verständliche Parkregelungen verwendet werden. Im Folgenden werden die dafür grundsätzlich in Frage kommenden Bewirtschaftungsformen kurz diskutiert:

- Gebührenpflicht,
- Parkdauerbegrenzung mit Parkscheibe,
- Bewohnerparken.

Gebührenpflicht

Bei Mischparken mit Gebührenpflicht darf entweder mit gültigem Parkschein oder mit Bewohnerparkausweis bzw. Ausnahmegenehmigung geparkt werden. Grundsätzlich stehen die mit diesem Mischprinzip bewirtschafteten Gebiete also allen Nutzern frei.

Die Gebührenpflicht bewirkt vor allem, dass gebietsfremde Langparker (z.B. Berufspendler) auf die Nutzung des Autos verzichten und stattdessen mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zur Arbeit fahren. Dadurch werden Parkplätze für Bewohner und Besucher / Kunden frei und der Parksuchverkehr nimmt in vielen Fällen ab. Erforderlich ist in jedem Fall eine kontinuierliche Überwachung der Regelung.

Die Bewohner werden beim Mischprinzip bevorzugt, indem sie von der Parkscheingebührenpflicht ausgenommen werden und einen Bewohnerparkausweis erhalten. Die Kennzeichnung erfolgt in der Regel durch das Zeichen 314 StVO (Parkplatz) mit Zusatzzeichen „mit Parkschein oder Bewohnerparkausweis für Zone ...“. Alternativ kann in zusammenhängenden Gebieten mit Zeichen 290 StVO (Haltverbotszone) ausgeschildert werden. Seit April 2013 ist außerdem die Nutzung des neuen Zeichens 314.1 (Parkraumbewirtschaftungszone) möglich.

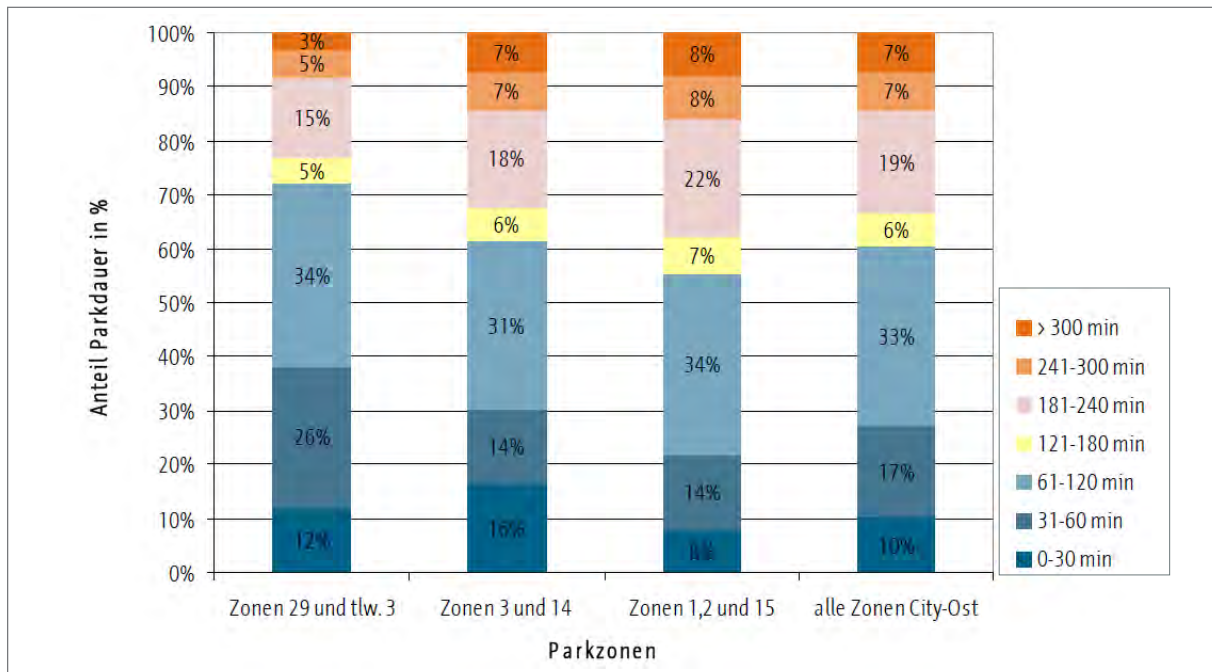
Abbildung 18: Beschilderungsbeispiele für Gebührenpflicht im Mischprinzip / LK Argus



Erfahrungen aus Berlin zeigen, dass mit einer Gebührenpflicht eine wirksame Begrenzung der Parkdauer erreicht wird. Eine Evaluierung der rund 13.000 gebührenpflichtigen Parkstände in der historischen Mitte Berlins stellt fest, dass zwischen 84 Prozent und 92 Prozent der Parkenden mit Parkschein maximal vier Stunden lang parken (vgl. Abb. 19).

Es wird daher empfohlen, bei einer Gebührenpflicht auf eine zusätzliche Begrenzung der Parkhöchstdauer zu verzichten. Im Ergebnis würde so eine effektive, einfache und leicht verständliche Regelung geschaffen, die den Nutzern eine größere Flexibilität erlaubt.

Abbildung 19: Mittlere Parkdauer bei Gebührenpflicht ohne Parkdauerbegrenzung an 13.000 gebührenpflichtigen Parkständen in Berlin-Mitte



Quelle: Bezirksamt Mitte von Berlin / A. Janßen, M. Volpert (PGN): Bestandsaufnahme und Nachheruntersuchung zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte, Februar 2006.

Abbildung 20 / LK Argus



Abbildung 21 / LK Argus



Abbildung 20: Beschilderungsbeispiele für Parkscheibenregelungen im Mischprinzip

Abbildung 21: Beschilderungsbeispiele für Bewohnerparken

Quelle: Leitfaden Parkraumbewirtschaftung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin

Parkdauerbegrenzung mit Parkscheibe

Eine wirksame Methode zur Verdrängung von gebietsfremden Langparkern und zur Erhöhung der Parkchancen für Bewohner und Kurzparker kann auch die Beschränkung der Parkhöchstdauer mittels Parkscheibe sein. In Abhängigkeit von der städtischen Struktur und der praktizierten Parkraumpolitik sollte die zulässige Parkdauer in der Regel zwischen 30 Minuten und 3 Stunden liegen. Wie bei der Gebührenpflicht sind die Fahrzeuge mit Bewohnerparkausweis oder Ausnahmegenehmigung von dieser Beschränkung befreit.

Positiv ist aus Sicht der Nutzer das gebührenfreie Parken. Nachteilig ist die eingeschränkte Entscheidungsfreiheit, weil die Aufenthaltsdauer nicht mehr frei bestimmt werden kann. Ein weiterer Nachteil aus Sicht des Stadthaushaltes ist in der Regel die mangelnde Gegenfinanzierung der zwingend erforderlichen Überwachung des ruhenden Verkehrs. In der Praxis führt dies häufig dazu, dass flächendeckende Parkscheibenregelungen wegen der mangelnden Überwachung wenig beachtet werden und somit auch keine ausreichende verkehrslenkende Wirkung entfalten.

Bewohnerparken

In Bereichen mit nahezu ausschließlicher Wohnnutzung können Bewohnerparkbereiche ausgewiesen werden. Da für den öffentlichen Straßenraum Gemeingebrauch gilt, ist das Bewohnerparken jedoch räumlich zu begrenzen. Zulässig ist eine Ausdehnung bis zu 1.000 Meter (im Durchmesser). Liegt ein erheblicher Parkdruck vor, bei dem die Bewohner keinen Stellplatz in fußläufiger Entfernung finden, ist „in einem städtischen Gebiet ... dessen Größe die ortsangemessene Ausdehnung eines Bereiches mit Bewohnerparkvorrechten übersteigt, ... eine Aufteilung des Gebietes in mehrere Bereiche mit Bewohnerparkvorrechten zulässig“. ¹⁵

Innerhalb des Gebietes dürfen werktags von 9 - 18 Uhr nur maximal 50 Prozent des Parkraums durch Bewohnerparkvorrechte reserviert sein, in der übrigen Zeit nicht mehr als 75 Prozent. Diese Angaben können überschritten werden, wenn in unmittelbar angrenzenden Bereichen ausreichend Parkstände für den Gemeingebrauch zur Verfügung stehen. ¹⁶

Nachteile des Bewohnerparkens sind der erforderliche hohe Überwachungsaufwand, der nicht durch Parkscheineinnahmen gegenfinanziert werden kann und der Ausschluss aller anderen Nutzergruppen.

¹⁵ VwV-StVO zu § 45 Abs. 1-1e StVO, 01.09.2009.

¹⁶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05, Köln 2005.

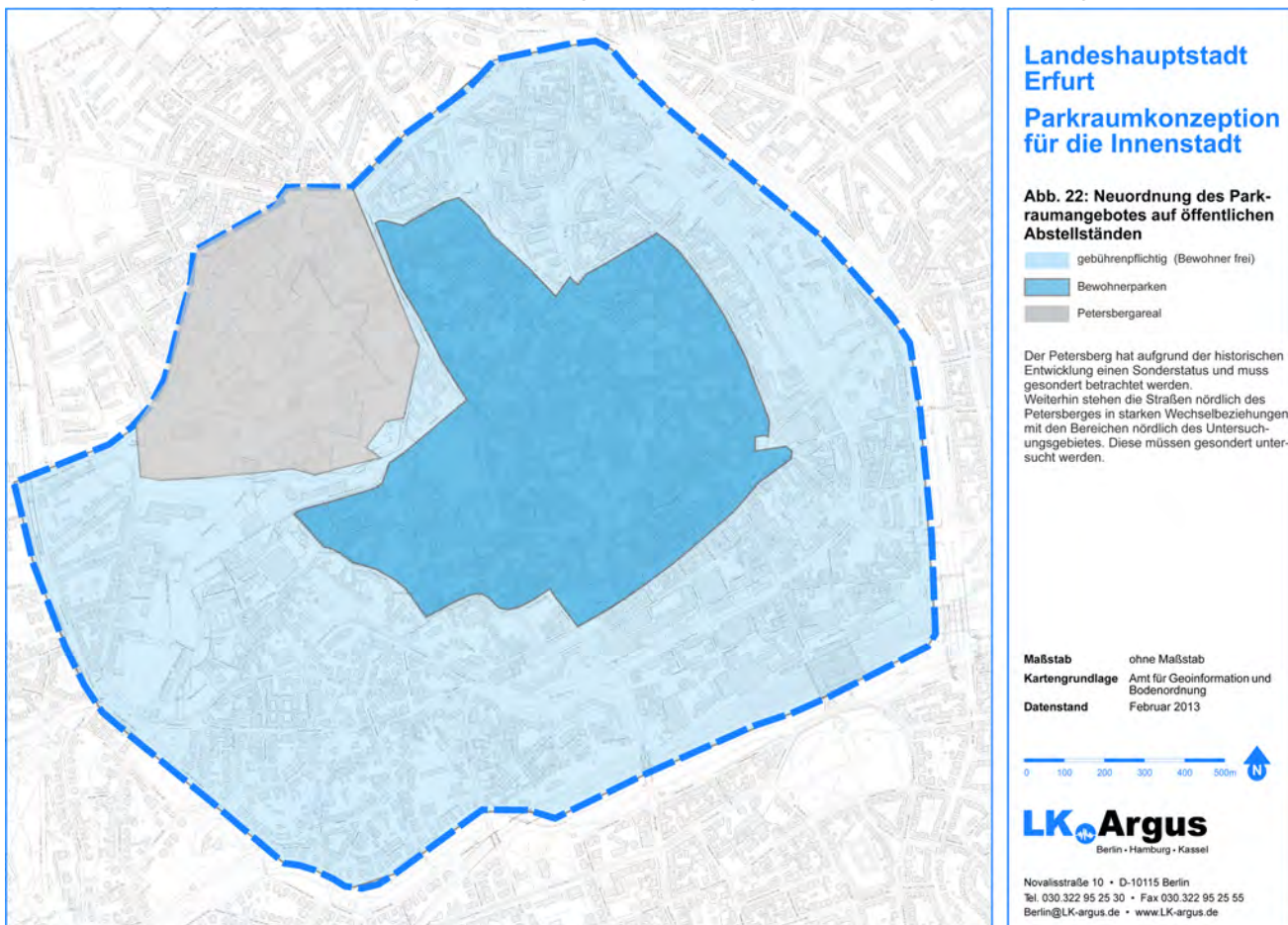
3.1.3 Empfehlungen zur Bewirtschaftungsform

Derzeit ist in den einzelnen Zonen eine Vielzahl an Parkregelungen vorhanden, sodass das Parkraumangebot sehr kleinteilig und unübersichtlich ist. Ortsunkundige finden sich nur schwer zurecht, was zu einem erhöhten Parksuchverkehr beiträgt. Innerhalb der Begegnungszone werden die Abstellstände künftig nur noch für Bewohner, mobilitäts-eingeschränkte Personen und Liefer- und Ladevorgänge nutzbar sein. Damit wird eine klare und flächendeckend einheitliche Regelung geschaffen.

Es wird empfohlen, auch außerhalb der Begegnungszone einheitliche Regeln zu schaffen, die für alle Nutzer leicht verständlich sind und den Parksuchverkehr reduzieren. Eine gute Möglichkeit, den Ansprüchen der Bewohner und gebietsfremder Kurzzeitparker gerecht zu werden, ist das Mischparken (Gebührenpflicht, Bewohner frei) ohne Parkdauerbegrenzung. Das Abstellen eines Fahrzeugs ist damit grundsätzlich in allen Straßenabschnitten für alle Nutzergruppen möglich.

Durch die Gebührenpflicht nimmt der Anteil der gebietsfremden Langparker in den bisher nicht bewirtschafteten Bereichen aber deutlich ab. Dadurch steigen die Parkchancen für Bewohner und Besucher. Mit der Ausgabe von Bewohnerparkausweisen werden die Bewohner bei der Parkplatzsuche bevorzugt. Die einfache und übersichtliche Regelung trägt außerdem dazu bei, Parksuchverkehr zu reduzieren. Die notwendigen Kontrollen können durch die Gebühreneinnahmen zumindest teilfinanziert werden.

Abbildung 22: Empfehlung zur Neuordnung des Parkraumangebotes / LK Argus



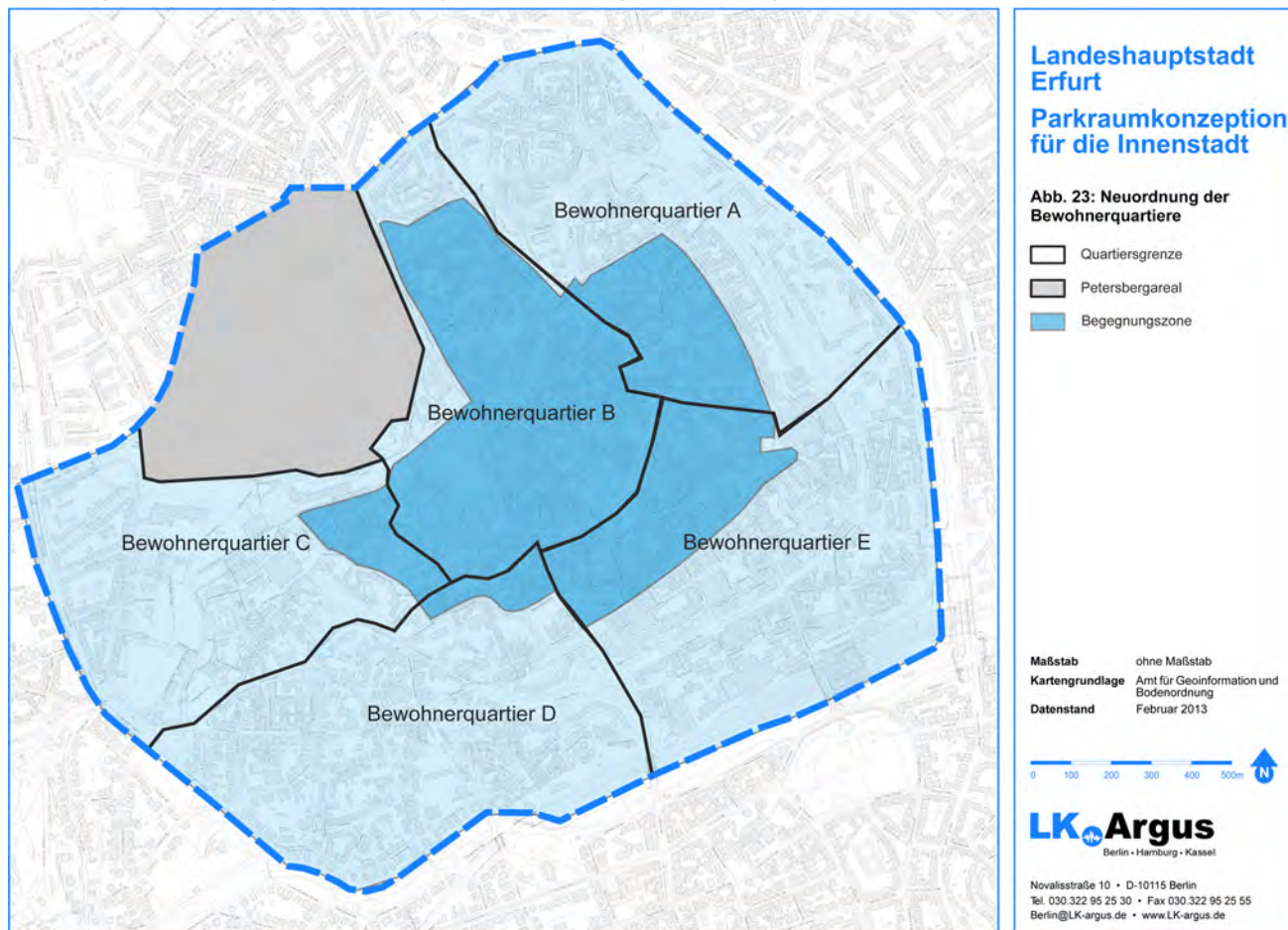
3.2 Neuordnung der Bewohnerparkzonen

Der Beschluss des Stadtrates vom 18. Juli 2012, die Abstellstände innerhalb der Begegnungszone der Erfurter Innenstadt nur noch für Bewohner, mobilitätseingeschränkte Personen sowie für Liefer- und Ladevorgänge verfügbar zu machen, verfolgt das Ziel, den Verkehr der Erfurter Altstadt zu reduzieren und so die innerstädtische Qualität zu erhöhen. Weiterhin ist diese Entscheidung eine maßgebende Vorgabe für das Gutachten.

Die in Kapitel 3.1.2 dargestellten rechtlichen Rahmenbedingungen, erfordern eine Neuordnung der Bewohnerparkgebiete. Dafür wurden natürliche und bauliche Grenzen wie Flüsse, große Hauptverkehrsstraßen und die Abgrenzung der Begegnungszone berücksichtigt. Die Quartiere werden größer gefasst als bisher, um die Parkchancen der Bewohner zu erhöhen.

In Abbildung 23 ist die Empfehlung zur Neuordnung der Bewohnerquartiere dargestellt. Die Zahl reduziert sich von bisher zehn auf fünf Bewohnerparkquartiere. Die genaue Gebietsabgrenzung ist bei der Umsetzung anhand der örtlichen Gegebenheiten zu überprüfen und ggf. in Teilbereichen anzupassen.

Abbildung 23: Empfehlung zur Neuordnung des Parkraumangebotes / LK Argus



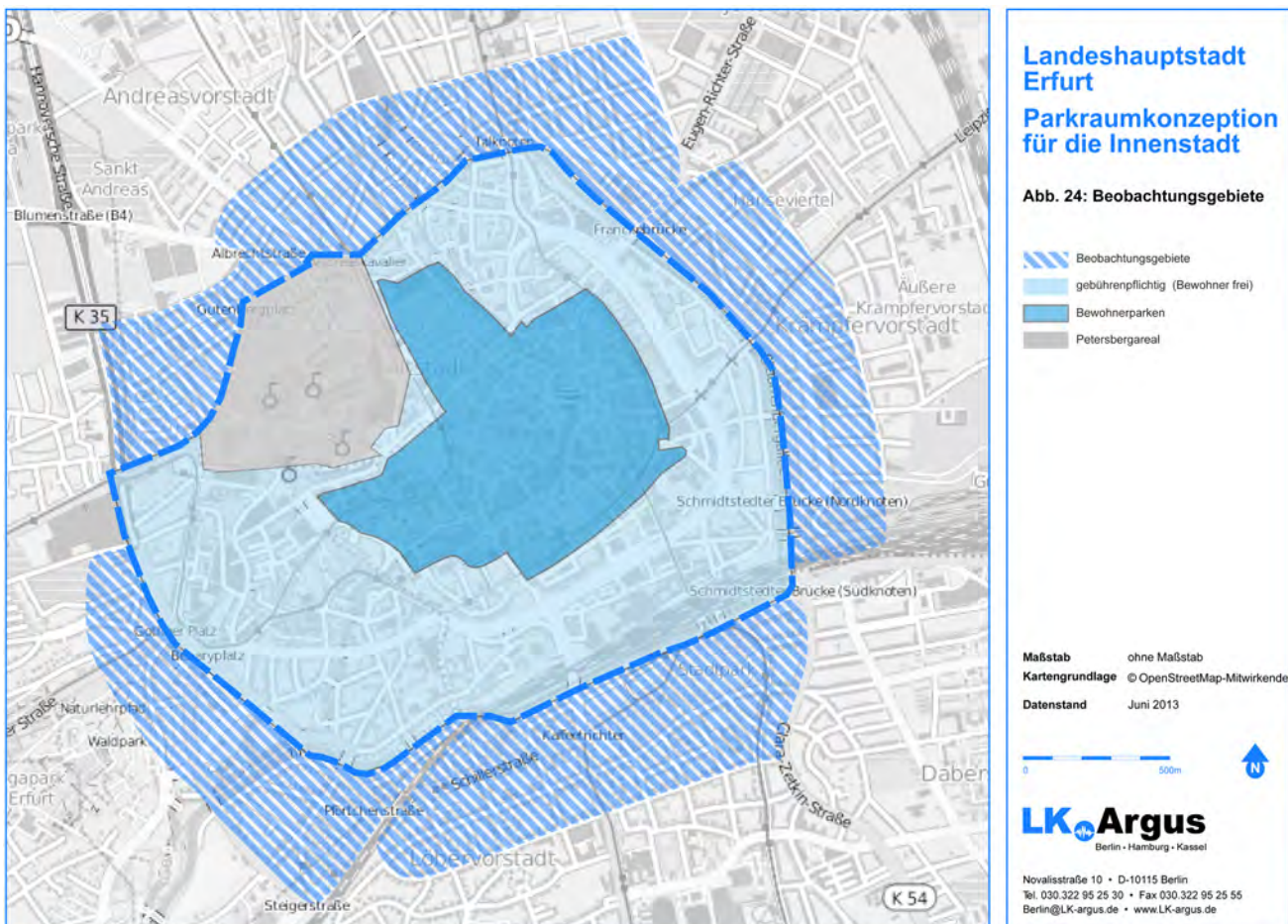
3.2.1 Beobachtung von möglichen Auswirkungen

Durch die Parkraumbewirtschaftung können Verdrängungseffekte entstehen, da Autofahrer Abstellstände bevorzugen, die kostenfrei sind. Erfahrungsgemäß steigt der Parkdruck an den Grenzen der Bewirtschaftungszone in fußläufiger Entfernung von ca. 400 bis 500 Meter an.

Eine qualitative Einschätzung der an das Untersuchungsgebiet angrenzenden Gebiete ergab, dass in weiten Teilen eine hohe oder sehr hohe Belegung vorhanden ist. Ob diese Belegungen aus der bereits vorhandenen Bewirtschaftung in der Innenstadt oder aus dem Parkraumbedarf der Gebiete selbst resultieren, kann im Rahmen dieser Untersuchung nicht geklärt werden.

Es wird empfohlen, die in Abbildung 24 dargestellten Gebiete im Zuge der Umstrukturierung der Bewirtschaftung in der Innenstadt zu beobachten und eine räumliche Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung zu prüfen.

Abbildung 24: vorgeschlagene Beobachtungsgebiete / LK Argus



Es ist zu erwarten, dass ein Teil der gebietsfremden Langparker, in der Regel handelt es sich um Beschäftigte, ihre Fahrzeuge künftig auf den P+R-Anlagen abstellen werden, um anschließend mit den zur Verfügung stehenden öffentlichen Verkehrsmitteln zu ihren Zielen in der Erfurter Innenstadt zu gelangen.

Gerade auf Anlagen mit schneller Verbindung zur Innenstadt wird der Belegungsgrad ansteigen. Die Park-and-Ride-Anlagen Ringelberg, Europaplatz und Messe weisen mit Stand vom 27.11.12 eine Höchstbelegung von mehr als 90 Prozent auf. ¹⁹ Auch die Sammelanlagen Hauptfriedhof und Grubenstraße weisen Belegungen von bis zu 88 Prozent bzw. 70 Prozent auf. Kapazitäten bestehen an den beiden Standorten Urbicher Straße und Thüringenhalle.

Aufgrund der Entfernung der Anlagen voneinander bietet ein Leitsystem jedoch kaum Möglichkeiten, Verlagerungseffekte von den hoch ausgelasteten Anlagen auf die schwächer belegten zu erzielen. Daher sollten Kapazitätserweiterungen auf den hoch belegten Anlagen geprüft werden. Parallel sollte aber auch daran gearbeitet werden, den Modal Split zu Gunsten des Umweltverbundes zu verändern. Beispielhaft ist die Verkürzung der Reisezeiten durch die Verbesserung der Haltestellenqualität oder die Förderung von Bike-and-Ride Anlagen.



3.3 Bewirtschaftungszeiten und Gebührenhöhe

Die Festlegung der Bewirtschaftungszeiten hängt von der Nutzungsstruktur und von der tageszeitlichen Zusammensetzung der parkenden Fahrzeuge ab. Die Regelungszeiten sollten sich auf die Tageszeiten beschränken, zu denen eine Nutzungskonkurrenz zwischen Bewohnern und anderen Nutzern besteht und in denen mit der Bewirtschaftung tatsächlich spürbare verkehrslenkende Effekte erzielt werden können. ²⁰

Aktuell erfolgt die Bewirtschaftung montags bis freitags von 7 bis 18 Uhr und sonnabends von 7 bis 16 Uhr. Die Gebührenhöhe beträgt derzeit in der Parkgebührenzone 1 1,00 € je 30 Minuten und in der Parkgebührenzone 2 0,50 € je 30 Minuten (vgl. Abbildung 25).

Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass sich eine Erhöhung der Parkgebühren eher auf die Zahlungsmoral als auf das Verkehrsverhalten auswirkt. Grund dafür sind die ehemals üblichen Verwarngelder von 5 €. Die Bereitschaft einen Parkschein zu ziehen, nimmt mit steigender Gebührenhöhe ab, weshalb auch die Gebühreneinnahmen nicht linear steigen. Zum 01.04.2013 wurden die Verwarngelder auf 10 € erhöht. Es ist davon auszugehen, dass dieser Effekt abgeschwächt wird und so eine Erhöhung eine stärkere verkehrslenkende Wirkung haben kann, wenn hohe Belastungen auftreten und gleichzeitig möglichst Alternativen in privaten Parkbauten vorhanden sind. Eine konsequente und dichte Überwachung ist eine weitere Voraussetzung. Zudem sollten die Verkehrsteilnehmer umfassend über die verschiedenen Gebührenbereiche informiert werden. ²¹

Innerhalb der Begegnungszone sollen künftig lediglich Abstellstände für Bewohner, mobilitätseingeschränkte Personen sowie zum Liefern- und Laden vorhanden sein. Außerhalb der Begegnungszone kommen zwei Lösungsansätze in Betracht.

Variante 1

In Variante eins wird außerhalb der Begegnungszone eine einheitliche Regelung geschaffen, welche für alle Nutzer leicht verständlich ist (vgl. Abbildung 26). Die Gebührenhöhe in den Sammelanlagen liegt für die erste angefangene Stunde zwischen 1,00 € und 1,50 €, die Tageshöchstsätze liegen zwischen fünf und zehn Euro. Um die erwünschten verkehrslenkenden Effekte zu erzielen, wird im Straßenraum eine Gebührenhöhe von 1,50 € je Stunde empfohlen.

¹⁹ Quelle: Stadt Erfurt

²⁰ Allerdings ergaben Wirkungsanalysen in bestehenden Parkzonen in Berlin, dass der Parkdruck auch außerhalb der Bewirtschaftungszeiten sinken kann. So ging er in den Parkzonen 38 und 41 bis 43 auch nachts außerhalb der Bewirtschaftungszeiten nach Einführung der Gebührenpflicht um rund 10 bis 15 Prozent zurück (Quellen: Bezirksamt Mitte von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.): Wirkungsanalyse zur Parkraumbewirtschaftung in den Parkzonen 34, 35 und 38 in Berlin-Mitte, September 2008 und Bezirksamt Pankow von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.): Wirkungsanalyse zur Parkraumbewirtschaftung in den Parkzonen 41 bis 43 in Prenzlauer Berg, November 2012).

²¹ LK Argus GmbH: „Parkgebührengestaltung“, Ergebnisbericht zum Arbeitspaket 8 im Forschungs- und Entwicklungsvorhaben „ParkenBerlin“ der Förderinitiative Mobilität 21 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Förderkennzeichen 650013/2007.

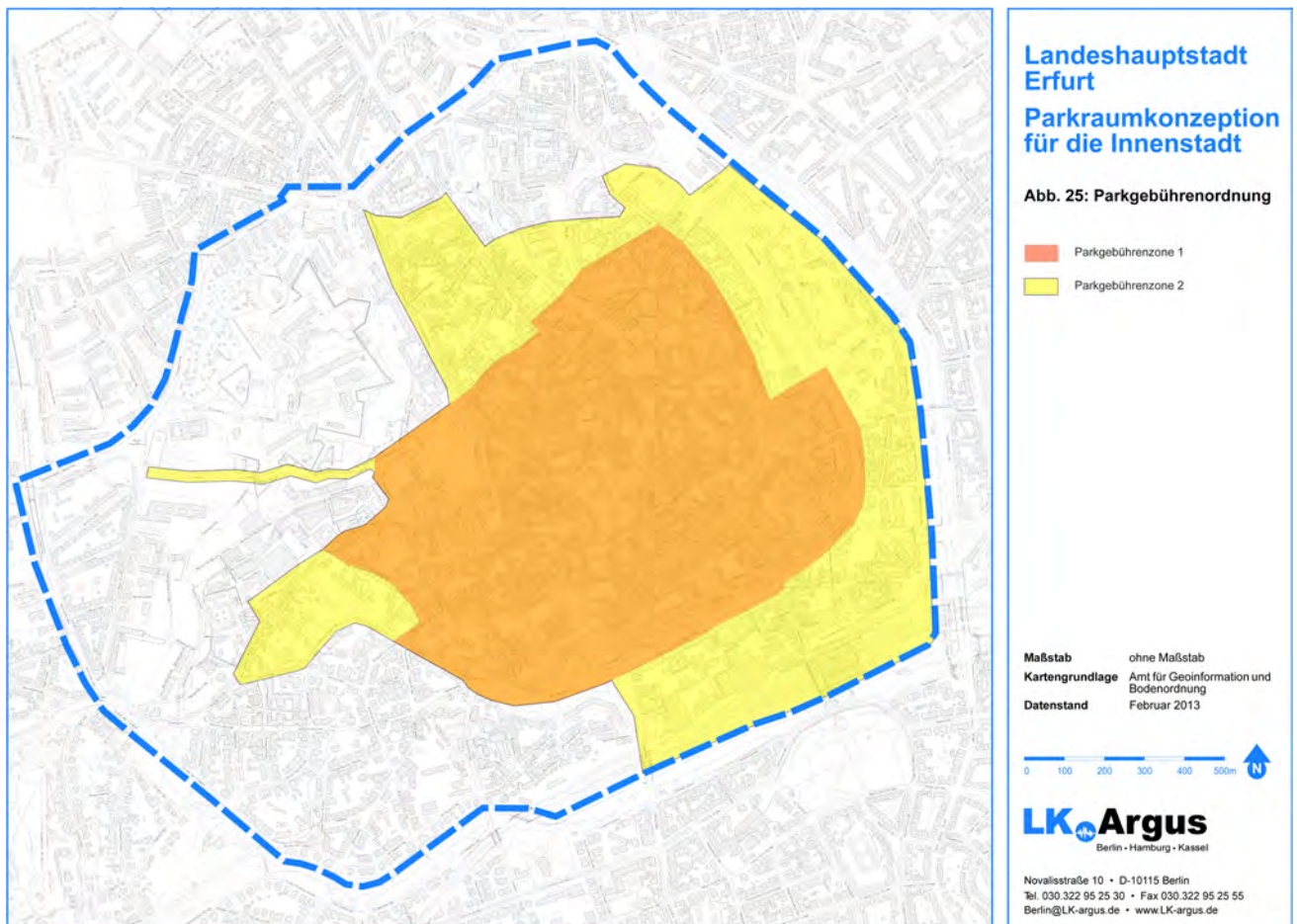
Variante 2

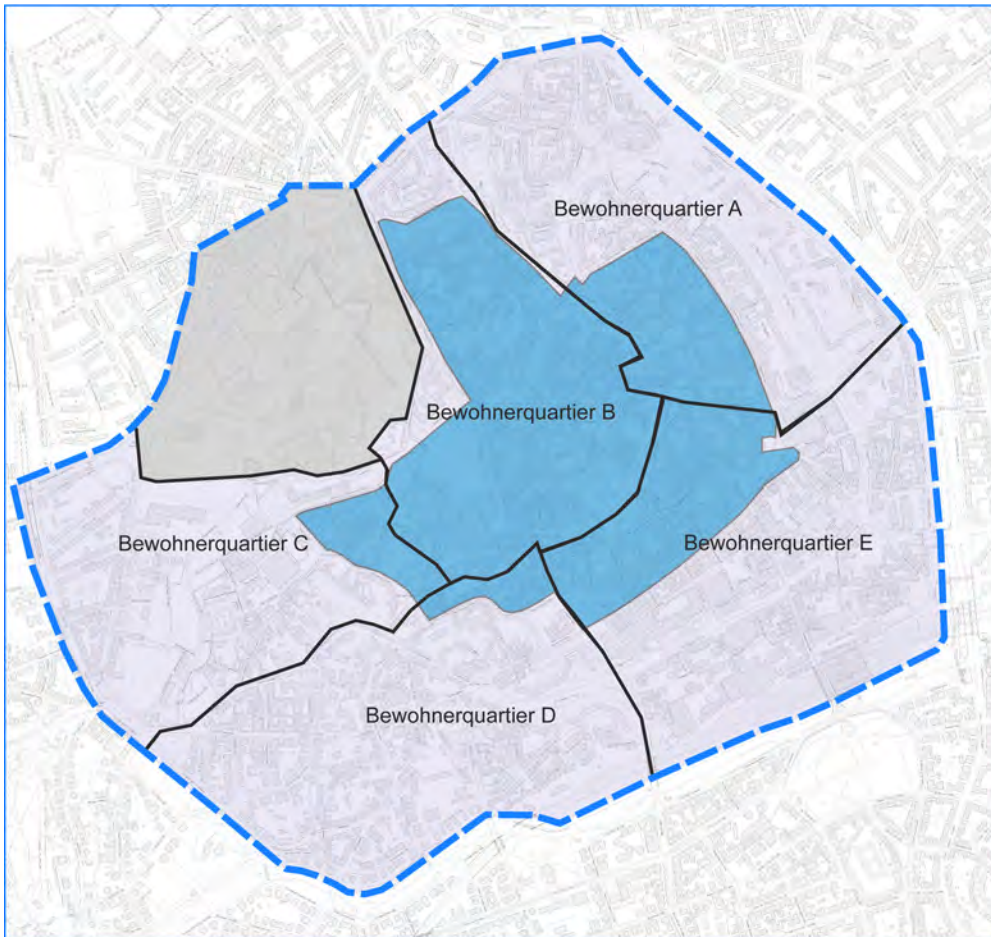
Die zweite Variante behält die zwei Parkgebührenzonen bei, aber die räumliche Abgrenzung wird verändert. Dabei wird die Parkgebührenzone 1 mit 1,00 € je 30 Minuten wie ein Ring um die Begegnungszone gelegt (vgl. Abbildung 27), da zu erwarten ist, dass gerade hier nach Einführung der Begegnungszone der Parkdruck steigen wird. Außerhalb des Ringes kommt die Gebührenhöhe von 0,50 € je 30 Minuten zur Anwendung. Der Nachteil dieser Lösung ist, dass zwei Gebührenzonen existieren und so ein entsprechender Parksuchverkehr resultieren kann.

Empfehlung

Von elementarer Bedeutung für die Akzeptanz der Parkraumkonzeption sind die Nachvollziehbarkeit und Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen. Daher wird die erste Variante empfohlen. Sie ist leicht verständlich und erzielt die gewünschten verkehrslenkenden Effekte. Dabei sind die Bewirtschaftungszeiten so an die Ladenöffnungszeiten anzupassen, dass Konflikte zwischen Kunden und Bewohnern vermieden werden. Die Bewirtschaftung sollte montags bis freitags auf 9 bis 20 Uhr und samstags auf 9 bis 16 Uhr angepasst werden. Ausgenommen sind die Parkscheinautomaten im Bereich des Steigerwaldstadions, die zur Zeit der Gebührenzone 2 zugeordnet sind. Diese sind separat zu betrachten und bei der Erstellung der Gebührenordnung mit einzubeziehen.

Abbildung 25: Parkgebührenordnung, Stand 18.11.2011 / LK Argus, Datengrundlage: Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Stadt Erfurt





Landeshauptstadt
Erfurt
Parkraumkonzeption
für die Innenstadt

Abb. 26: Empfehlung mit einer
Parkgebührenzone

- Parkgebührenzone
- Bewohnerparken
- Petersbergareal

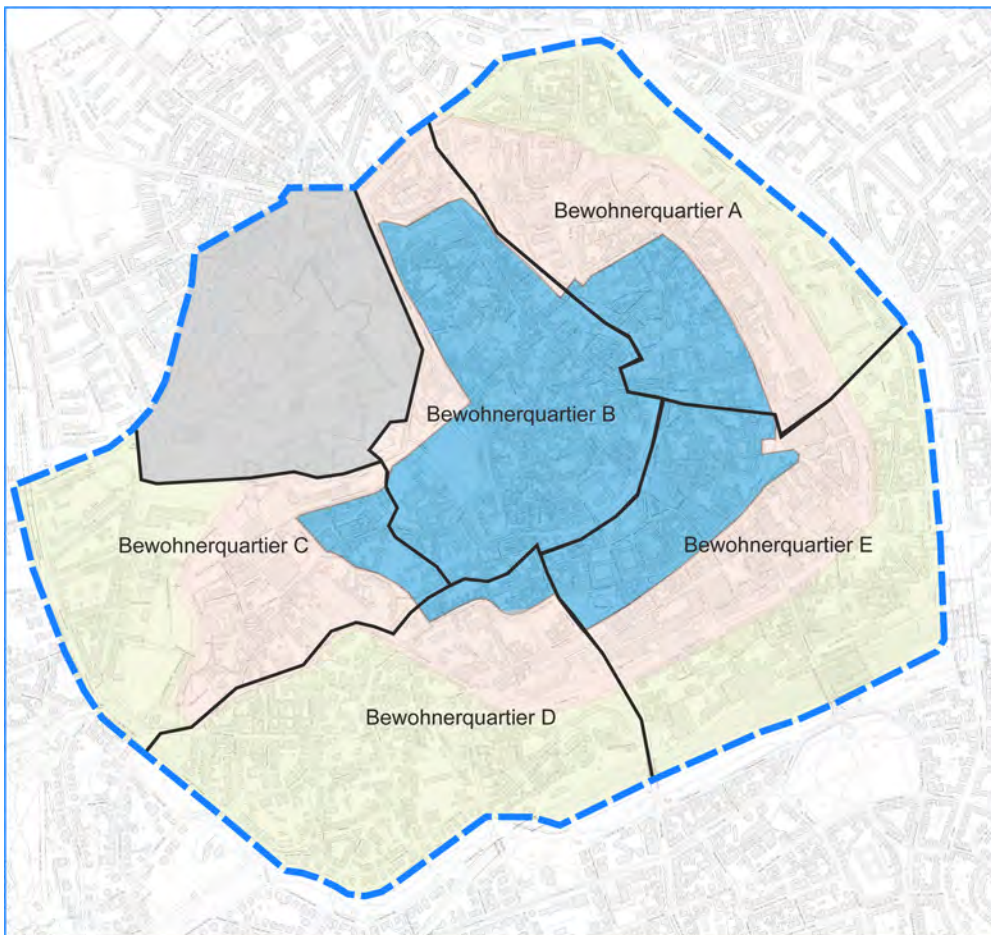
Maßstab ohne Maßstab
Kartengrundlage Amt für Geoinformation und
Bodenordnung
Datenstand Februar 2013



LK Argus
Berlin · Hamburg · Kassel

Novalisstraße 10 · D-10115 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 · Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de · www.LK-argus.de

Abbildung 26: Empfehlung zu den Parkgebühren (Variante 1) / LK Argus



Landeshauptstadt
Erfurt
Parkraumkonzeption
für die Innenstadt

Abb. 27: Empfehlung mit zwei
Parkgebührenzonen

- Parkgebührenzone 1
- Parkgebührenzone 2
- Bewohnerparken
- Petersbergareal

Maßstab ohne Maßstab
Kartengrundlage Amt für Geoinformation und
Bodenordnung
Datenstand Februar 2013



LK Argus
Berlin · Hamburg · Kassel

Novalisstraße 10 · D-10115 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 · Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de · www.LK-argus.de

Abbildung 27: Empfehlung zu den Parkgebühren (Variante 2) / LK Argus

3.4 Liefer- und Ladezonen / Parkstände für Schwerbehinderte

3.4.1 Liefer- und Ladezonen

In der Innenstadt von Erfurt sind zwei Bereiche für den Liefer- und Ladeverkehr besonders zu betrachten: Zum einen die geplante Begegnungszone und zum anderen die bereits vorhandene Fußgängerzone.

Für Liefer-, Lade- und Versorgungsfahrzeuge soll eine gute Erreichbarkeit der Zieladressen gewährleistet sein. Der Bereich für Andienungen sollte in einer fußläufigen Entfernung von maximal 50 bis 75 Meter liegen. ²² ²³ Ist Liefern und Laden innerhalb der Fußgängerzone nicht möglich, sollte die Entfernung laut Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Erfurt nicht mehr als 150 Meter betragen. Der Fußweg sollte dann maximal 250 Meter sein. Eine Entfernung dieser Größenordnung wird allerdings von den Lieferanten in der Regel nicht akzeptiert. Daher wird hier von Entfernungen zwischen 50 und 75 Meter ausgegangen.

Für das Liefern innerhalb der Fußgängerzone ist bereits heute eine Ausnahmegenehmigung vom Tiefbau- und Verkehrsamt erforderlich. Zeitlich begrenzt ist diese Regelung bisher nicht. In engen Straßen und Abschnitten mit Straßenbahnverkehr, wie z.B. in der Schlösserstraße, werden Ver- und Entsorgungsvorgänge über die Seitenstraßen in gesonderten Liefer- und Ladezonen oder in angrenzenden verkehrsberuhigten Bereichen abgewickelt. Die vorhandenen Liefer- und Ladezonen sind in Abbildung 28 dargestellt. Sie befinden sich vor allem in Bereichen mit erhöhtem Geschäftsbesatz, welche besonders hohen Bedarf an Liefern und Laden haben.

Die Begegnungszone soll gemäß den Vorgaben des VEP als verkehrsberuhigter Bereich mit Fußgängerzone entwickelt werden. Nach StVO § 42 sind im verkehrsberuhigten Bereich Be- und Entladevorgänge gestattet sofern sie den fließenden Verkehr nicht behindern. Dadurch sind hier prinzipiell keine zusätzlichen Liefer- und Ladezonen nötig. Die Hupterschließung der Begegnungszone für Ver- und Entsorgungsverkehre erfolgt über den Domplatz, Neuwerkstraße, Bahnhofstraße, Krämpfertor und Krämpferstraße. Weitere Nebeneinfahrten sind in der Meyfartstraße, Trommsdorffstraße und Lachsgasse. Über diese Straßen kann auch die Fußgängerzone erschlossen werden.

²² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05, Köln 2005.

²³ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Industrie- und Handelskammer Berlin, Leitfaden Wirtschaftsverkehr zur Unterstützung des innerstädtischen Straßengüterverkehrs, Abschlussbericht März 2004.

²⁴ Niederschrift der Sitzung des Ausschusses für öffentliche Ordnung, Sicherheit und Ortsteile, 12.06.2012.

²⁵ Verkehrsentwicklungsplan Erfurt. Teil: Innenstadt und Wirtschaftsverkehr, Zwischenbilanz 2010

²⁶ Bereits existierende Liefer- und Ladezonen wurden berücksichtigt.

²⁷ Behindertenstellplätze in den entsprechenden Bereichen bleiben bestehen.

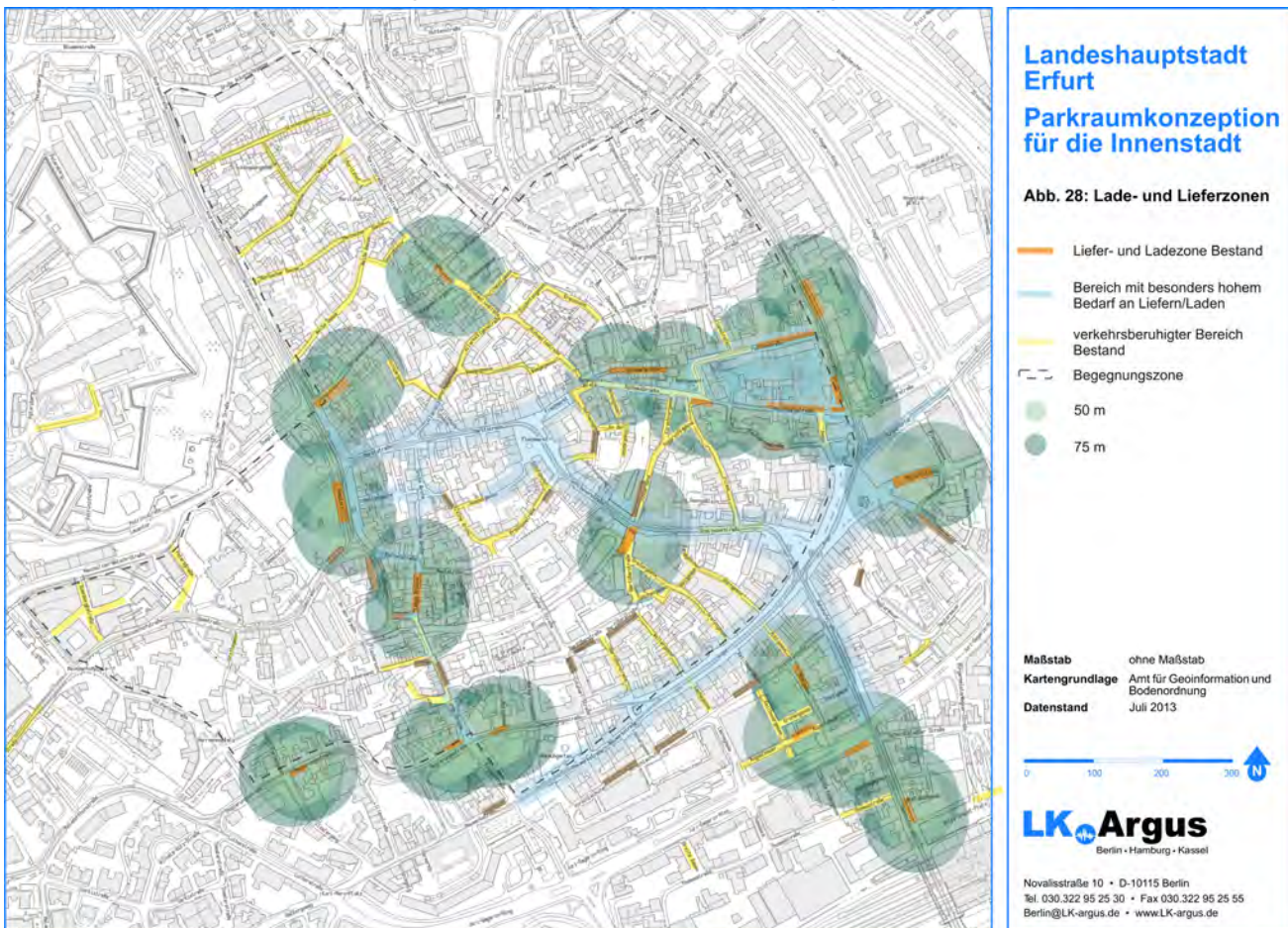
²⁸ Diese sind derzeit nur nutzbar mit Ausnahmegenehmigung, welche die Gäste der Stadt erhalten.

Eine Ausdehnung der Liefer- und Ladezonen ist zum derzeitigen Zeitpunkt, ohne eine zeitliche Beschränkung dieser Vorgänge innerhalb der Fußgängerzone, nicht nötig, da Liefer- und Ladevorgänge im Geschäftsbereich mit einer ausreichenden Qualität abgewickelt werden können. Bemängelt wird allerdings im Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt Erfurt, dass durch die hohe Anzahl der Liefer- und Ladevorgänge bzw. dem damit verbundenen Kfz-Verkehr nicht nur Qualität und Komfort für den Fußgängerverkehr, sondern auch der Ablauf des Straßenbahnbetriebes beeinträchtigt werden. 24 25

Die Fußgängerzone hat einen hohen Geschäftsbesatz, wodurch viele Ver- und Entsorgungsfahrten entstehen. Die Stadt beabsichtigt, diese Vorgänge mit dem Stadtratsbeschluss vom 09.10.2013 montags bis freitags auf 6 bis 11 Uhr und 18 bis 20 Uhr sowie samstags auf 6 bis 11 Uhr zu begrenzen, da ein hohes Aufkommen an Fahrzeugen in der Fußgängerzone vorhanden ist. Die Spitze wird zwischen 10 und 11 Uhr erreicht. Mit Einführung von Liefer- und Ladezeiten in der Fußgängerzone sollten in den umliegenden Gebieten dieser Bereiche neue Liefer- und Ladezonen bereitgestellt werden 26. In Betracht kommen folgende Straßenabschnitte 27:

Allerheiligenstraße	Junkersand	Predigerstraße
Barfüßerstraße	Kaufmännerstraße	Rathausgasse 28
Domstraße	Kleine Arche	Reglermauer
Fischersand (max. 3,5t)	Meister-Eckehart-Straße	Stunzengasse (max. 3,5t)
Hirschlachufer	Neuwerkstraße	Trommsdorffstraße

Abbildung 28: Erreichbarkeit der Geschäfte / LK Argus

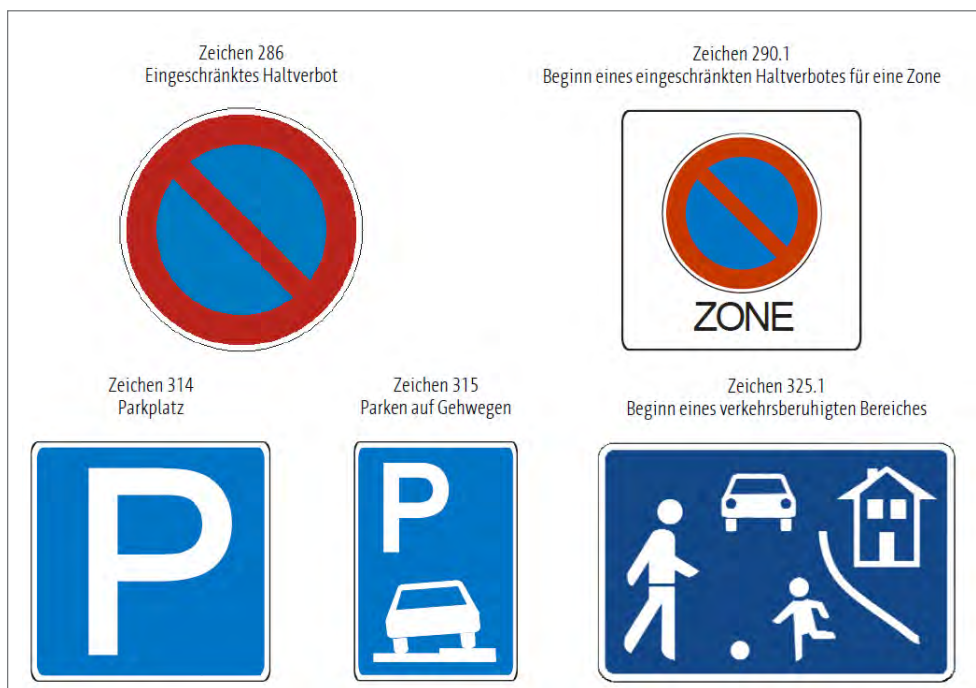


Wichtig für die Einhaltung der zeitlichen Begrenzung für Andienungen ist eine Kontrolle der Liefer- und Ladevorgänge während dieser Zeit. Als problematisch ist jedoch einzustufen, dass diese Vorgänge nur schwer kontrolliert werden können. In engen Straßen sollten Liefer- und Ladevorgänge weiterhin über die Seitenstraßen abgewickelt werden.

Im Folgenden werden grundsätzliche Hinweise zur Einrichtung von Lieferzonen gegeben. Sie stützen sich auf die Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen sowie auf den Leitfaden Wirtschaftsverkehr zur Unterstützung des innerstädtischen Straßengüterverkehrs der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Industrie- und Handelskammer Berlins.

- Andienungen sind möglich durch Ladeflächen auf der Fahrbahn, neben der Fahrbahn und im Seitenraum. Bei der Wahl ist auf die verträgliche Abwicklung mit allen anderen Verkehrsarten zu achten. Ein Transporter oder kleiner Lkw hat einen Mindestflächenbedarf von 2,30 Meter Breite und 10 bis 12 Meter Länge. Ein großer Lkw benötigt mindestens eine Breite von 2,80 Meter und eine Länge von 12 bis 14 Meter.
- Zusätzliche Flächen von ca. 3 bis 5 m² sind weiterhin vorzusehen, die das kurzfristige Absetzen der Waren ermöglichen. Die Anordnung der Ladeflächen sollte so erfolgen, dass eine Überquerung der Fahrbahn für den Warentransport nicht nötig ist.
- Gegenstände neben der Ladezone wie Blumenkübel und Masten sind bei der Planung zu beachten, da diese zu Behinderungen während der Be- und Entladevorgänge führen können. Die Be- und Entladung findet in der Regel am Heck statt. In diesen Bereichen ist eine gute Zugänglichkeit zu den Gehwegen sicherzustellen.

Zeichen der Straßenverkehrsordnung (StVO)



3.4.2 Parkstände für Schwerbehinderte

Neben Liefer- und Ladevorgängen sollen auch Parkmöglichkeiten für mobilitäts-eingeschränkte Personen betrachtet werden. Die folgenden Empfehlungen basieren auf rechtlichen Grundlagen der Straßenverkehrsordnung sowie der Verwaltungsvorschrift mit Stand 01.09.2009. Weiterhin wurden die Vorschläge von der Arbeitsgruppe „barrierefreies Erfurt“ berücksichtigt.

„Als schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung sind solche Personen anzusehen, die sich wegen der Schwere ihres Leidens dauernd nur mit fremder Hilfe oder nur mit großer Anstrengung außerhalb ihres Kraftfahrzeuges bewegen können.“ (§ 46 Abs.1 Nr. 11 Rn. 129 VwV StVO). „Die Berechtigung ist entweder durch den EU-einheitlichen Parkausweis für behinderte Menschen (...) oder durch einen besonderen Parkausweis, den das zuständige Bundesministerium im Verkehrsblatt bekannt gibt, nachzuweisen. Der Ausweis muss gut sichtbar hinter der Windschutzscheibe angebracht sein.“ (§ 46 Abs.1 Nr. 11 Rn. 128 VwV StVO).

Schwerbehinderten Menschen mit außerordentlicher Gehbehinderung kann, sofern in zumutbarer Entfernung keine andere Parkmöglichkeit besteht, nach § 46 Abs.1 Nr. 11 Rn. 119 - 125 VwV StVO gestattet werden:

- an Stellen, an denen das eingeschränkte Haltverbot angeordnet ist (Zeichen 286, 290.1), bis zu drei Stunden zu parken. Antragstellern kann für bestimmte Haltverbotsstrecken eine längere Parkzeit genehmigt werden. Die Ankunftszeit muss sich aus der Einstellung auf einer Parkscheibe (§ 13 Absatz 2 Nummer 2, Bild 318) ergeben,
- im Bereich eines Zonenhaltverbots (Zeichen 290) die zugelassene Parkdauer zu überschreiten,
- an Stellen, die durch Zeichen 314 (Parkplatz) und 315 (Parken auf dem Gehweg) gekennzeichnet sind und für die durch ein Zusatzzeichen eine Begrenzung der Parkzeit angeordnet ist, über die zugelassene Zeit hinaus zu parken,
- in Fußgängerzonen, in denen das Be- oder Entladen für bestimmte Zeiten freigegeben ist, während der Ladezeiten zu parken,
- an Parkuhren und bei Parkscheinautomaten zu parken, ohne Gebühr und zeitliche Begrenzung,
- auf Parkplätzen für Bewohner bis zu drei Stunden zu parken,
- in verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325.1) außerhalb der gekennzeichneten Flächen ohne den durchgehenden Verkehr zu behindern, zu parken.

Feste Stellplätze mit zeitlich beschränktem Parksonderrecht kommen dort in Betracht, wo Menschen häufig auf derartige Stellplätze angewiesen sind (§ 45 Abs.1-1e Rn. 19 VwV StVO). Dies sind beispielsweise Arztzentren, Behörden oder orthopädische Kliniken. Dies ist je nach Einzelfall zu prüfen.

Stellplätze mit Parksonderrecht kommen dann in Betracht, wenn Parkraumangel besteht oder der schwerbehinderte Mensch in zumutbarer Entfernung keine Garage oder einen Abstellplatz außerhalb des öffentlichen Verkehrsraumes hat und ein Parksonderrecht vertretbar ist (§ 45 Abs.1-1e Rn. 23 - 25 VwV StVO). Die Kennzeichnung dieser Parkplätze erfolgt durch die Zeichen 314, 315 mit dem Zusatzzeichen „(Rollstuhlfahrersymbol) mit Parkausweis Nr. ...“ (§ 45 Abs.1-1e Rn. 28 VwV StVO). Auch dies ist im Einzelfall zu prüfen.

Allgemein wird die Situation für schwerbehinderte Menschen in der Erfurter Innenstadt als ausreichend angesehen. Insgesamt existieren mit Stand zum November 2012 im gesamten Untersuchungsgebiet 83 Abstellstände für schwerbehinderte Menschen im öffentlichen Straßenraum. Nach Umsetzung der kurzfristigen Maßnahmen werden es 85 Abstellstände sein. Diese sind aufgrund des punktuell unterschiedlichen Bedarfs ungleichmäßig verteilt.

Die unterbreiteten Vorschläge, wo weitere Stellplätze für Schwerbehinderte aus Sicht des „barrierefreien Erfurts“ wünschenswert sind, liegen innerhalb der Begegnungszone (Michaelisstraße, Gotthardstraße, Kürschnergasse / Junkersand, Rathausbrücke, Turniergasse und Augustinerstraße). Da diese als verkehrsberuhigter Bereich ausgelegt wird, ergeben sich hier zahlreiche Abstellmöglichkeiten. Auch außerhalb der Begegnungszone existieren durch die Sonderrechte genügend Alternativen. Ergänzungen sind im Einzelfall zu prüfen.

29 Die Einteilung der Gebiete ist in Abbildung 23, S. 34 dargestellt.

30 Da das Gebiet Petersberg einen Sonderstatus hat und die nördlichen Bereiche des Untersuchungsgebietes starke Wechselbeziehung mit den Bereichen nördlichen Grenzen aufweisen, wurden 245 Abstellstände im Straßenraum und 207 Stellplätze auf Sammelanlagen sowie die dazu gehörige Nachfrage hier nicht berücksichtigt. Die Abgrenzung des Gebietes Petersberg hier unterscheidet sich zu der Abgrenzung im Rahmen der Bestandsanalyse.

31 Die 50 Stellplätze für Dauerparker im Parkhaus Theater wurden berücksichtigt, da eine Trennung der dort parkenden Fahrzeuge zum Zeitpunkt der Erhebung nicht möglich war. Bei der Prognose mussten sie daher mitberücksichtigt werden.

32 Abstellstände mit Nutzerbeschränkung wurden berücksichtigt.

3.5 Prognose der Parkraumnachfrage und Parkraumbelastung

Die Prognose der verkehrlichen Auswirkung der Parkraumbewirtschaftung basiert auf den Erhebungen im Untersuchungsgebiet und auf Erfahrungswerten aus Erfurt und anderen Städten. Die Prognose erfolgt für die vorgeschlagene Neuordnung der Bewohnerparkquartiere (vgl. Kapitel 3.2, S. 34 ff.). Als Grundlage dient das erhobene Parkraumbelastungsangebot unter Berücksichtigung der auch ohne die Umsetzung dieser Konzeption zu erwartenden kurzfristigen Änderungen im öffentlich zugänglichen Parkraumbelastungsangebot (vgl. Kapitel 2.5, S. 21 ff.). Die vorliegenden Ergebnisse der Teilerhebungen zur Parkraumnachfrage wurden auf das Gesamtangebot hochgerechnet. Berücksichtigt wurden auch Falschparker.

Es ist zu beachten, dass sich durch die Hochrechnung der Ergebnisse der Teilerhebung jedoch Ungenauigkeiten in der Nachfrageabschätzung ergeben. Die Berechnung erfolgte getrennt für den Straßenraum und die öffentlich zugänglichen Sammelanlagen, wobei die Nachfrage anhand der erfassten Bewohnerparkausweise zusätzlich in Bewohner und gebietsfremde Parker (Nichtbewohner) unterschieden wurde. Die entsprechenden Daten sind in Tabelle 9 zusammengefasst.

Tabelle 9: Grundlagendaten für die Prognose der Parkraumnachfrage werktags 11 Uhr,
29 30 31 32

Gebiet NEU	BEGEGNUNGSZONE					
	Straßenraum			Sammelanlagen		
	Angebot	Nachfrage Bewohner	Nachfrage Nichtbewohner	Angebot	Nachfrage Bewohner	Nachfrage Nichtbewohner
A	100	40	110	0	0	0
B	344	200	210	68	30	40
C	49	40	30	0	0	0
D	27	10	10	0	0	0
E	108	60	80	0	0	0
Summe	628	350	440	68	30	40
Gebiet NEU	MISCHPARKBEREICH					
	Straßenraum			Sammelanlagen		
	Angebot	Nachfrage Bewohner	Nachfrage Nichtbewohner	Angebot	Nachfrage Bewohner	Nachfrage Nichtbewohner
A	1.220	320	750	845	90	660
B	200	80	70	350	0	190
C	564	310	220	396	30	200
D	1.100	410	640	340	80	120
E	636	270	310	2.698	100	2.000
Summe	3.720	1.390	1.990	4.629	300	3.170

Anmerkung: Die Nachfrage wurde gerundet.

Mit der Parkraumbewirtschaftung wird angestrebt, die Parkchancen vor allem der Bewohner zu erhöhen und den knappen Parkraum vielen Nutzergruppen zur Verfügung zu stellen. In diesem Abschnitt wird dargestellt, inwieweit die oben beschriebenen Empfehlungen geeignet sind, um diese Ziele zu erreichen. Zu diesem Zweck wird die voraussichtliche Parkraumnachfrage auf der Grundlage vorliegender Erfahrungen prognostiziert.

Vorliegende Erfahrungen

In der Vergangenheit wurden beispielsweise in den Städten Berlin, Erfurt, Gelsenkirchen, Hamburg, Köln, Tübingen und Wien verschiedene Wirkungsanalysen zur Parkraumbewirtschaftung durchgeführt. Die folgenden Erfahrungen basieren jedoch auf der Neueinführung der Parkraumbewirtschaftung. Erkenntnisse zur Umwandlung bestehender Bewohnerquartiere oder zur Einführung einer Begegnungszone, wie sie in Erfurt geplant ist, liegen nicht vor.

- Im Mai 2011 wurde Bereich der Rudolfstraße in Erfurt eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt. Auf den rund 500 Abstellständen im Straßenraum konnte durch die Einführung der Parkraumbewirtschaftung der Parkdruck nachts um rund 10 Prozent gesenkt werden. Im Tagesverlauf waren deutlich höhere Entlastungen von bis zu 30 Prozent zu beobachten. Weiterhin sank der Anteil der auswärtigen Fahrzeuge im Tagesverlauf um 5 Prozent bis 10 Prozent. Der Anteil der Schwarzparker sank von 10 Prozent auf einen „marginalen Anteil“. ³³
- Die Untersuchung der Berliner Pilotprojekte zur Parkraumbewirtschaftung aus dem Jahr 1996 stellte fest, dass die Belegung der Abstellstände von 95 Prozent vor der Bewirtschaftung auf rund 60 bis 80 Prozent mit Bewirtschaftung abnahm. ³⁴ Der Anteil der Fahrzeuge mit Parkschein an allen Parkenden lag nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung zwischen 7 Prozent und 30 Prozent. Der rechnerische Anteil der Abstellstände, auf denen mit Parkschein geparkt wurde, lag demnach zwischen 4 Prozent und 24 Prozent.
- Nach Auskunft des Bezirksamts Mitte von Berlin lag der abstellstandbezogene Parkscheinanteil in den dort bewirtschafteten Parkzonen im Jahr 2003 bei 8 Prozent im Jahresdurchschnitt.
- Eine Nachuntersuchung der Parkzonen im Bezirk Mitte im Jahr 2005 stellte in den bewirtschafteten Gebieten mit insgesamt 20.100 gebührenpflichtigen Abstellständen eine mittlere Belegung von 72 Prozent fest. Die Belegungen am Vormittag lagen je nach Parkzone zwischen 40 Prozent und 95 Prozent. ³⁵ Der abstellstandbezogene Parkscheinanteil lag tagsüber zwischen 4 Prozent und 24 Prozent.

³³ Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung / Bereich Verkehrsplanung (Bearb.): Endbericht Parkraumuntersuchung Rudolfstraße, November 2011

³⁴ Diese Daten beruhen jedoch auf einer geringen Stichprobe.

³⁵ Bezirk Mitte von Berlin / Janßen, Volpert u.a. (PGN, Bearb.): Bestandsaufnahme und Nachuntersuchung zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte. Die Nachuntersuchung liefert wegen der lückenhaften Datendokumentation des Vorgängergutachtens keinen quantitativen Vorher-Nachher-Vergleich der Nutzergruppen.

³⁶ Bezirk Mitte von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.): Wirkungsanalyse zur Parkraumbewirtschaftung in den Parkzonen 34, 35 und 38 in Berlin-Mitte, September 2008.

³⁷ LK Argus GmbH (Bearb.): „Parkgebührengestaltung“, ein Arbeitspaket im Forschungs- und Entwicklungsvorhaben „ParkenBerlin“, unterstützt und gefördert mit Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Rahmen der Förderinitiative Mobilität 21, Berlin Juli 2008.

- Die im September 2008 durchgeführte Wirkungsanalyse zu den neuen Parkzonen 34, 35 und 38 im Bezirk Mitte von Berlin mit rund 7.000 gebührenpflichtigen Abstellständen ergab infolge der eingerichteten Parkraumbewirtschaftung Rückgänge der mittleren werktäglichen Parkraumbelegung im öffentlichen Straßenraum von tagsüber durchschnittlich 115 Prozent auf 80 Prozent. [36](#) Der Anteil der mit gültigem Parkschein parkenden Fahrzeuge lag werktags um 11 Uhr bei 13 Prozent. Bezogen auf die Zahl der Abstellstände ist dies ein Parkscheinanteil von rund 10 Prozent. In der Rosenthaler Vorstadt (Parkzone 38) sank auch die nächtliche Belegung außerhalb der Bewirtschaftungszeiten von 110 Prozent auf rund 100 Prozent.
- Erhebungen im Frühjahr 2008 zeigten in den Parkzonen 1, 2 und 15 in Berlin-Mitte (6.560 gebührenpflichtige Abstellstände) mittlere Belegungen von 76 Prozent und in den Parkzonen 1 und 2 einen abstellstandbezogenen Parkscheinanteil von rund 7 Prozent. [37](#) In der Parkzone 21 am Potsdamer Platz mit 1.240 bewirtschafteten Abstellständen sank die mittlere Belegung von 80 Prozent bis über 100 Prozent vor der Einführung der Parkraumbewirtschaftung auf durchschnittlich 51 Prozent danach.
- Die am 1. Oktober 2010 eingeführte Parkraumbewirtschaftung in Berlin Prenzlauer Berg hat an den rund 13.600 Parkständen (vor Einführung der Bewirtschaftung) bzw. 12.400 Parkständen (nachher) im öffentlichen Straßenraum der neuen Parkzonen 41 bis 43 zu einer deutlichen Abnahme des Parkdrucks geführt. Die Anzahl der parkenden Fahrzeuge ist im Straßenraum während der Bewirtschaftungszeit je nach Tageszeit und Wochentag um 2.350 bis 3.050 gesunken. Dies entspricht Rückgängen von 16 Prozent bis 21 Prozent. Der mittlere Belegungsgrad sank wegen der geringeren Parkraumkapazität in geringerem Maß um rund 10 Prozent bis 15 Prozent von tagsüber 103 Prozent auf 91 Prozent, am samstäglichen Abend von 105 auf 91 Prozent. Der Parkscheinanteil lag im Jahr 2011 (Januar bis Oktober) im Tagesdurchschnitt bei 5 Prozent. [38](#)
- Auch aus anderen deutschen Städten liegen Untersuchungen zu bewirtschafteten Gebieten vor. In einer Hamburger Untersuchung zur Einführung des kostenlosen Kurzparkens wurde das Parkverhalten an vier Standorten mit insgesamt rund 400 gebührenpflichtigen Abstellständen untersucht (Burchardplatz, Altstädter Straße, Fuhsbüttler Straße, Osterstraße). [39](#) Zu den Spitzenzeiten herrschte in allen Bereichen sehr hoher Parkdruck mit Belegungen über 100 Prozent. Bezogen auf alle parkenden Fahrzeuge wurde ein durchschnittlicher Parkscheinanteil von 17 Prozent ermittelt; je nach Straßenabschnitt schwankte dieser Wert zwischen 6 Prozent und 36 Prozent. Der Anteil der Parkscheine je Parkstand wird nicht angegeben. Bemängelt wird ein hoher Schwarzparkeranteil (Überziehen der Parkdauer, parken ohne Parkschein, unzulässig parkend) infolge unzureichender Überwachung. Angaben zu Verhaltensänderungen anlässlich der Bewirtschaftung sind aufgrund von fehlenden Daten zum Zustand vor Einführung der Bewirtschaftung nicht möglich.

[38](#) Eigene Berechnung nach Angaben des Bezirksamts Pankow von Berlin vom 18.11.2011 im Rahmen der Machbarkeitsstudie und Wirkungsanalyse zur Parkraumbewirtschaftung Prenzlauer Berg.

[39](#) Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt / Masuch+Olbrisch (Bearb.): Parkraumauslastung / Parkverhalten Hamburg, Dezember 2005.

Die Einführung der Parkraumbewirtschaftung bewirkt infolge des gesunkenen Parkdrucks häufig auch eine Reduzierung des Parksuchverkehrs:

- Eine Vergleichsuntersuchung der TU Berlin in neun Wohnstraßen der Spandauer Vorstadt in Berlin ergab einen mittleren Rückgang des fließenden Kfz-Verkehrs um 31 Prozent. [40](#) Dieser Rückgang wurde auf die Einführung der Parkraumbewirtschaftung zurückgeführt, da andere Einflüsse laut Studie durch die Erhebungsmethode weitestgehend ausgeschlossen werden konnten.
- Die Verkehrsbelastung im untergeordneten Straßennetz der Stadt Wien ging nach Einführung der Bewirtschaftung deutlich zurück. Die durchschnittliche Parkplatzsuchzeit verringerte sich in den Bezirken 6 bis 9 nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung von 9 Minuten auf 3 Minuten. Im 1. Bezirk ging die vom Parkplatzsuchverkehr verursachte Kilometerleistung um rund zwei Drittel zurück. [41](#)
- In Gelsenkirchen, Köln und Tübingen sank die mittlere Parksuchweglänge von rund 75 Meter bis 280 Meter ohne Bewirtschaftung mit der Einführung der Parkraumbewirtschaftung auf einheitlich rund 30 Meter je Parkvorgang. [42](#)

Prognose der verkehrlichen Auswirkungen in Erfurt

Die Prognose der Parkraumnachfrage in Erfurt geht grundsätzlich davon aus, dass die Einhaltung der Regelungen konsequent überwacht wird. Aufgrund der vorliegenden Erfahrungen werden folgende Annahmen getroffen:

- Die heute in der geplanten Begegnungszone abgestellten gebietsfremden Fahrzeuge weichen in den angrenzenden Straßenraum bzw. die angrenzenden Sammelanlagen des jeweiligen Bewohnerparkquartiers außerhalb der Begegnungszone aus.
- Die damit innerhalb der Begegnungszone frei werdenden Kapazitäten werden zum Teil durch Bewohner desselben Quartiers genutzt, die heute ihr Fahrzeug in einem Umkreis von etwa 100 Meter außerhalb der geplanten Begegnungszone parken.
- Durch die Bewirtschaftung und die konsequente Überwachung sinkt der Anteil der gebietsfremden Langparker in den aktuell nicht bewirtschafteten Bereichen um 50 Prozent. Da für den überwiegenden Teil des Untersuchungsgebietes keine Daten zur Verteilung der gebietsfremden Parker auf Kurz- und Langparker vorliegen, wird aus der Erfahrung heraus angenommen, dass

der Anteil der Langparker an den gebietsfremden Parkern in Bereichen ohne bisherige Bewirtschaftung bei etwa 2/3 liegt und

der Anteil der Langparker an den gebietsfremden Parkern in Bereichen mit bisheriger Bewirtschaftung bei etwa 50 Prozent liegt.

Der Unterschied begründet sich daraus, dass die vorhandene Bewirtschaftung auch ohne Überwachung bereits eine gewisse verkehrslenkende Wirkung erreicht hat.

- Aufgrund der aktuellen Bewirtschaftungsregelungen werden für die einzelnen Quartiere folgende Abnahmen der gebietsfremden Parker unterstellt:

Bewohnerparkquartier A:	30 Prozent		Bewohnerparkquartier D:	35 Prozent
Bewohnerparkquartier B:	25 Prozent		Bewohnerparkquartier E:	25 Prozent
Bewohnerparkquartier C:	35 Prozent			

Die Ergebnisse der Prognose werden in Tabelle 10 zusammengefasst.

Mit der Einführung der Begegnungszone sollen die dort vorhandenen öffentlich zugänglichen Abstellstände nur noch Bewohnern, mobilitätseingeschränkten Personen und für Liefer- und Ladevorgänge zur Verfügung stehen. Dadurch werden 300 Parkstände, die zurzeit für Bewohner und alle anderen Nutzer verfügbar sind, künftig nur noch von Bewohnern genutzt werden können. ⁴⁵ Es ist davon auszugehen, dass die heute dort parkenden gebietsfremden Nutzer künftig ihr Fahrzeug in den umliegenden Bereichen abstellen werden. Weiterhin ist anzunehmen, dass ein Teil der Bewohner, die jetzt außerhalb der Begegnungszone parken, ihr Fahrzeug künftig innerhalb der Zone abstellen werden. Die Ergebnisse zeigen, dass unter den getroffenen Annahmen für die Einführung der Begegnungszone kein Neubau weiterer Parkhäuser notwendig ist. Eine Ausweisung von Liefer- und Ladezonen (vgl. Kapitel 3.4.1, S. 40 ff.) hat keine relevanten Auswirkungen auf die Ergebnisse der Prognose.

Tabelle 10: Prognose der Parkraumnachfrage werktags 11 Uhr ^{43 44}

Gebiet NEU	BEGEGNUNGSZONE					
	Straßenraum			Sammelanlagen		
	Angebot	Nachfrage	Belegungsgrad	Angebot	Nachfrage	Belegungsgrad
A	100	100	100 %	0	0	0 %
B	344	260	75 %	68	30	45 %
C	49	50	100 %	0	0	0 %
D	27	20	75 %	0	0	0 %
E	108	100	95 %	0	0	0 %
Summe	628	530	85 %	68	30	45 %
Gebiet NEU	MISCHPARKBEREICH					
	Straßenraum			Sammelanlagen		
	Angebot	Nachfrage Bewohner	Nachfrage Nichtbewohner	Angebot	Nachfrage Bewohner	Nachfrage Nichtbewohner
A	1.220	860	70 %	845	750	90 %
B	200	200	100 %	350	260	75 %
C	564	460	80 %	396	230	60 %
D	1.100	820	75 %	340	200	60 %
E	636	520	80 %	2.698	2.100	80 %
Summe	3.720	2.860	75 %	4.629	3.540	75 %

⁴⁰ Technische Universität Berlin / Genow, Kaden, Börner, Dannenberg: Verkehrs- und Straßengestaltungsstudie Spandauer Vorstadt, Berlin 2002.

⁴¹ Parkraummanagement und Parkraumbewirtschaftung, Berichte des Rechnungshofes Wien 2006/3, 11/2006, S. 42.

⁴² Huber-Erlor: Parkraum als Steuerungsinstrument. In: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, 56. Ergänzungslieferung 04/2010.

⁴³ Abstellstände mit Nutzerbeschränkung und Haltverbote wurden berücksichtigt.

⁴⁴ Stellplätze und Nachfrage auf und um den Petersberg werden nicht berücksichtigt.

⁴⁵ Berücksichtigt wurden Abstellstände mit den folgenden Regelungen: Ohne Einschränkung, Parkdauerbegrenzung, Gebühren mit Parkdauerbegrenzung, Mischparken mit und ohne Parkdauerbegrenzung.

3.6 Weitere Hinweise auf mögliche Maßnahmen

Im Folgenden werden weitere Handlungsmöglichkeiten zum Parkraummanagement erläutert und diskutiert.

3.6.1 Stellplatzeinschränkungssatzung

Nach § 49 der thüringischen Bauordnung sind bei der Errichtung von Anlagen, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr mittels Kraftfahrzeug zu erwarten ist, geeignete Stellplätze oder Garagen herzustellen. Die Herstellung von Stellplätzen und Garagen kann nach § 83 der thüringischen Bauordnung durch die örtliche Bauvorschrift oder durch eine städtebauliche Satzung ausgeschlossen oder beschränkt werden. Der Kommune steht somit ein bedeutendes Instrument zur Steuerung des Angebotes im ruhenden Verkehr zur Verfügung. Da die Steuerung des Parkraumes auf diese Art eine wesentliche Stellschraube zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens ist, wurde vereinbart dieses Instrument in einer gesonderten Untersuchung genauer zu analysieren.

3.6.3 Quartiersgaragen

Quartiersgaragen bieten sowohl die Möglichkeit, Bereiche mit hohem Parkdruck zu entlasten als auch städtebaulich wertvolle Bereiche vom ruhenden Verkehr freizuhalten. Die frei werdenden Flächen können „anwohnerfreundlich mit Bäumen, Grünanlagen und Spielbereichen gestaltet werden.“⁴⁶ Prinzipiell sollen die Abstellstände in Quartiersgaragen vor allem von Anwohnern angemietet werden können. In Frankfurt – Nordend sollen dafür beispielsweise 60 bis 80 Euro pro Monat entrichtet werden. In Düsseldorf kostet ein Stellplatz in einer Quartiersgarage je nach Stadtteil, Standort und Ausstattung zwischen 30 und 93 Euro pro Monat. Dennoch sind diese Garagen in Bereichen mit hohem Leidensdruck nachgefragt.

Durch die überwiegende Nutzung der Quartiersgaragen durch Bewohner ist anzunehmen, dass Verkehrsbelastungen in den Zufahrten in der Regel nur während der Stoßzeiten entstehen. In jedem Fall sollte auf eine umfeldverträgliche Abwicklung geachtet werden. Die Vermietung von Stellplätzen in solchen Garagen an Gewerbetreibende sollte ein Sonderfall sein, um die Belastung durch Lärm- und Luftschadstoffemissionen so gering wie möglich zu halten.

Ein Nachteil von Quartiersgaragen ist, dass ihr Bau abhängig von der Anzahl der Stellplätze zusätzliche finanzielle Mittel benötigt. In Frankfurt – Nordend fielen für den Bau eines Stellplatzes in einer Tiefgarage rund 30.000 Euro an. Dabei ist zu berücksichtigen, dass durch das dortige natürliche Gefälle keine langen Rampen notwendig waren, die zusätzlich Geld kosten. Eine automatische Stapelgarage als Quartiersgarage hätte dort 43.000 Euro je Stellplatz gekostet. In München entstanden für den Bau von 284 Stellplätzen Kosten in Höhe von 11.35 Millionen Euro.⁴⁷ Neben den Baukosten müssen auch Instandhaltungskosten berücksichtigt werden.

⁴⁶ Baulinks 02.2006: München baut automatische Quartiersgarage unter Straße.

Die Landeshauptstadt Erfurt hat die Untersuchung einer Stallplatzbeschränkungssatzung in Auftrag gegeben, welche den Bau von Parkierungsanlagen neu rechtsgültig festlegen soll. Aufgrund dessen ist die Errichtung der Quartiersgaragen nach Fertigstellung der Satzung zu prüfen. Grundsätzlich kommen Quartiersgaragen in Gebieten in Betracht, die nachts **48** einen hohen Parkdruck im Straßenraum aufweisen und keine bzw. nur geringe Kapazitäten in Sammelanlagen bereitstellen. Weiterhin sind die zukünftigen Entwicklungen im Straßenraum und die Belegungsgrade umliegender Gebiete sowie die Angebote der Parkhäuser zu berücksichtigen. In Gebieten mit hohem Parkdruck im Straßenraum, aber freien Kapazitäten in öffentlich zugänglichen Sammelanlagen ist zunächst anzustreben, die Fahrzeuge in die bereits bestehenden Sammelanlagen zu verlagern.

Tabelle 11 zeigt die Ergebnisse eines ersten Screenings anhand der o. g. Kriterien, in welchen Gebieten die Errichtung von Quartiersgaragen vorrangig geprüft werden sollte.

Tabelle 11: Screening zum Standort von Quartiersgaragen

Gebiet	Parkdruck im Straßenraum (Bestand)	Öffentliche Sammelanlagen vorhanden?	Parkhäuser vorhanden?	Weitere Prüfung?
Waldenstraße	120 %	nein	nein	ja
Bonifaciusstraße	116 %	nein	ja (Nachttarif) 49	ja
Andreasviertel	115 %	nein	ja (Nachttarif) 50	ja
Rudolfstraße	100 %	ja (Parkdruck sehr gering)	nein	nein
Brühl	96 %	nein	ja 51	nein
Wenigemarkt	95 %	ja (Parkdruck gering)	nein	nein
Huttenplatz	90 %	ja (Parkdruck mittel)	ja 52	ja

Im Gebiet Waldenstraße ist der Parkdruck sehr hoch. Zudem existieren keine öffentlichen Sammelanlagen oder Parkhäuser, auf bzw. in die Fahrzeuge nachts verlagert werden könnten. Längerfristig entfallen weitere 24 private Abstellstände. Unter der Annahme, dass die dort parkenden Fahrzeuge im Straßenraum abgestellt werden, wird der Parkdruck weiter steigen. Aufgrund dessen sollte der Bau einer Quartiersgarage geprüft werden.

47 Die Kosten für Baukörper hatten dabei einen Anteil von 45 Prozent, für das Parksystem entfielen 30 Prozent und für sonstige Ausgaben 25 Prozent der Kosten.

48 Es ist davon auszugehen, dass der Großteil der parkenden Fahrzeuge nachts von Bewohnern sind.

49 Sparkassenfinanzzentrum: sogenannte Mondscheinparkplätze von Montag – Freitag von 17:00 bis 09:00, am Wochenende und Feiertags von 00:00 bis 24:00 für 36,89 € / Monat.

50 Domplatz: Zwei Euro je Nacht

51 Theater

52 Thüringenhaus

Der Parkdruck in den Gebieten Bonifaciusstraße und Andreasviertel ist im Straßenraum sehr hoch. Vor allem im Gebiet Andreasviertel werden langfristig bestehende private Kapazitäten entfallen, sodass der Parkdruck auch hier unter der Annahme, dass diese heute auch von Anwohnern genutzt und zukünftig zum Teil im Straßenraum abgestellt werden, weiter steigen wird. In beiden Gebieten existieren keine öffentlichen Sammelanlagen. Die Parkhäuser verfügen über Nachttarife. Allerdings bestehen hier nur noch wenige freie Kapazitäten und die Stellplätze können nur nachts genutzt werden. Sowohl im Gebiet Bonifaciusstraße als auch im Gebiet Andreasviertel sind Quartiersgaragen zu prüfen.

Im Gebiet Rudolfstraße ist zwar der Parkdruck im Straßenraum hoch, aber auf den öffentlich zugänglichen Sammelanlagen bestehen noch ausreichend freie Kapazitäten. Der Parkplatz an der Günterstraße ist jedoch zum Erfurter Altstadtfrühling im März bzw. im April für zwei Wochen, für das Oktoberfest im September / Oktober zweieinhalb Wochen und für den Erfurter Weihnachtsmarkt vier Wochen gesperrt. Die dort parkenden Fahrzeuge müssen in den Straßenraum ausweichen, wodurch der Parkdruck steigen wird. Mit der Verstärkung der Kontrollen ist allerdings zu erwarten, dass dieser insgesamt abnehmen wird. Auch wenn der Parkdruck im Straßenraum zu diesen Zeiten hoch sein wird, ist der Nutzen der Quartiersgarage im Vergleich zu den Kosten nicht verhältnismäßig. Zu den Zeiten, zu denen der Parkplatz gesperrt ist, können die Fahrzeuge auch im Straßenraum im naheliegenden Gebiet Bonemilchstraße, in dem der Parkdruck nachts gering ist, abgestellt werden.

Im Straßenraum im Gebiet Brühl sind nur wenige freie Parkkapazitäten vorhanden. Derzeit existiert eine öffentliche Sammelanlage mit 19 Stellplätzen. Diese wird mit Einführung der Begegnungszone entfallen, sodass in dem Gebiet dann keine öffentlichen Sammelanlagen existieren. Das Parkhaus Theater ist nachts nicht geöffnet. Da im naheliegenden Gebiet Bonemilchstraße der Parkdruck gering ist und durch die einzuführende Parkraumbewirtschaftung weiter sinken wird, können Fahrzeuge auch dort geparkt werden. Die ca. 350 wegfallenden privaten Stellplätze werden zum Großteil von Angestellten genutzt. Mit Einführung der Parkraumbewirtschaftung ist anzunehmen, dass zukünftig ein großer Teil davon auf andere Verkehrsmittel umsteigen bzw. sein Fahrzeug außerhalb der Innenstadt abstellen wird.

Das Gebiet Wenigemarkt weist derzeit einen hohen Parkdruck auf. Mit Einführung der Begegnungszone dürfen hier nur noch Bewohner und mobilitätseingeschränkte Personen parken oder Liefer- und Ladevorgänge stattfinden. Es wird angenommen, dass der Parkdruck dadurch sinken wird. Zudem bestehen ausreichend freie Kapazitäten auf der öffentlichen Sammelanlage an der Rathausgasse.

Sowohl im Straßenraum als auch auf Sammelanlagen bestehen im Gebiet Huttenplatz noch freie Kapazitäten. Längerfristig werden jedoch durch den Neubau eines Parkhauses öffentliche Stellplätze im Straßenraum und auf Sammelanlagen entfallen, die heute den Bewohnern zur Verfügung stehen. Das geplante Parkhaus könnte hier auch die Funktion einer Quartiersgarage durch die Zurverfügungstellung ausreichender vermieteter Stellplätze erfüllen.

3.6.3 Instrumente zur Reduzierung der Parkraumnachfrage

Neben den bereits erläuterten Instrumenten und der Parkraumbewirtschaftung bestehen weitere kommunale Handlungsmöglichkeiten zur Steuerung und Beeinflussung der Parkraumnachfrage. Dies sind insbesondere die Förderung des Umweltverbundes sowie Car- und Bikesharing-Angebote.

Förderung des Umweltverbundes

Die Förderung des Umweltverbundes kann die Parkraumnachfrage durch Vermeidung von Kfz-Fahrten langfristig und nachhaltig reduzieren. Neben der Schaffung durchgehender, attraktiver und sicherer Radverkehrsanlagen sowie der Sicherstellung der Freizügigkeit, Barrierefreiheit und Querungssicherheit für den Fußgängerverkehr hat die Förderung des öffentlichen Verkehrs einen hohen Stellenwert.

Förderung des öffentlichen Verkehrs

Handlungsmöglichkeiten zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs bestehen mit folgenden Maßnahmen.

Verknüpfung der Verkehrsarten untereinander

Die Verknüpfung der Verkehrsmittel untereinander ist vor allem für zentrumsferne Gebiete mit geringeren ÖV-Erschließungsqualitäten von Bedeutung, um den Einzugsbereich des öffentlichen Verkehrs zu erweitern. In Frage kommen neben Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen auch Carsharing- und Bikesharing-Angebote.

Die Stadt Erfurt verfügt derzeit über neun Park-and-Ride-Anlagen mit 1.487 Stellplätzen (vgl. Abbildung 29). Mögliche Auswirkungen der Konzeption auf diese Anlagen wurden in Kapitel 3.2.1 (S. 35ff.) erläutert. Mit Radabstellanlagen an Haltestellen und der Verknüpfung mit Angeboten wie Bikesharing oder Carsharing können neue Nutzergruppen für den öffentlichen Verkehr erschlossen werden. Erfurt hat dafür u.a. mit dem Radhaus am Hauptbahnhof bereits ein gutes Beispiel geschaffen.

Abbildung 29: Übersicht der P+R-Anlagen in Erfurt / Quelle: stadtplan.erfurt.de



Ausbauformen und Ausbauqualität der Haltestellen

Mit dem Neu- und Ausbau vorhandener Haltestellen auf einen zeitgemäßen Standard sind Attraktivitätssteigerungen für den ÖPNV verbunden. Besonders vorteilhaft sind, neben einem niederflurgerechten Umbau von Haltestellen, Haltestellenkaps. Haltestellenkaps ermöglichen u.a. eine Beschleunigung des ÖPNV, ein gerades und präzises Anfahren an den Bord, sie erleichtern das Freihalten des Haltestellenbereiches von parkenden Fahrzeugen und vergrößern im Vergleich zu Busbuchten die Wartefläche für die Fahrgäste und schaffen Platz im Seitenraum für das Aufstellen von Wetterschutzeinrichtungen, Fahrkartenautomaten etc. Niederflurgerechte Haltestellen können eine Reduktion der Haltestellenaufenthaltszeit bewirken. Ferner kann allen Fahrgastgruppen und somit auch mobilitätseingeschränkten Personen, ein barrierefreier Zugang zum ÖPNV ermöglicht werden.

Bevorrechtigung des ÖPNVs

Die im Nahverkehrsplan der Stadt Erfurt als Ziel benannte Bevorrechtigung des ÖPNVs trägt dazu bei, die Gesamtreisezeit zu reduzieren und somit den ÖPNV konkurrenzfähiger werden zu lassen. Die grundlegende Struktur für solche Maßnahmen ist in Erfurt vorhanden, jedoch verfügen die Fahrzeuge der auswärtigen Busunternehmen, die in Erfurt Linienverkehr betreiben, noch nicht oder nur teilweise über rechnergestützte Betriebsleitsysteme. Insgesamt sollten die Ziele des Erfurter Nahverkehrsplans weiter verfolgt und die nötigen Maßnahmen umgesetzt werden.

Förderung des Rad- und Fußverkehrs

Die Förderung des Fuß- und Radverkehrs kann zu einer Verlagerung von Fahrten im Kfz-Verkehr auf den nicht motorisierten Verkehr beitragen. Zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs bedarf es einem zusammenhängenden, attraktiven und sicheren Wegenetzes. Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung für die Stadt Erfurt wurden dafür bereits Zielkonzepte erarbeitet.

Auch die Schulwegsicherung ist ein Element zur Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs. Neben definierten Schulwegplänen mit empfohlenen Schulwegrouten und verkehrsregelnden ⁵⁴ sowie baulichen Maßnahmen zum Schutz der Kinder im Straßenraum betrifft dies auch Maßnahmen der Verkehrserziehung und Verkehrsüberwachung. Somit lassen sich u.a. kurze Bring- und Holdienste mit dem Pkw reduzieren.

⁵⁴ Aufgrund der Wahlfreiheit der Schule lässt sich dies oftmals nur schwer umsetzen.

3.6.4 Parkleitsystem

Die Landeshauptstadt Erfurt verfügt über ein dynamisches Parkleitsystem. Damit ist es möglich, die Fahrzeugführer direkt zum nächsten freien Parkplatz zu führen. Die Ziele eines solchen Parkleitsystems sind vielfältig:

- leichte Orientierung insbesondere für Ortsunkundige
- Reduktion und Bündelung des Parksuchverkehrs
- Steigerung der Wirtschaftlichkeit
- Verlagerung des Parkens vom Straßenraum auf Parkieranlagen
- Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl bei Einbeziehung von P+R-Anlagen

Das Parkleitsystem der Landeshauptstadt Erfurt schließt aktuell alle Parkhäuser ein, die eine Kapazität von mehr als 100 Stellplätzen haben. Auf die Einbeziehung von Parkieranlagen mit einer Kapazität von weniger als 100 Stellplätzen wurde bewusst verzichtet, da nach Angaben der Stadt Erfurt Aufwand und Nutzen im keinen vertretbaren Verhältnis stehen.

Die Tiefgarage am Theater ist ebenfalls nicht Bestandteil des Parkleitsystems, da von Seiten des Eigentümers hierzu keine Bereitschaft bestand. Bei zukünftigen Parkhäusern ist nach Aussagen der Stadt Anschluss an das System Bestandteil entsprechender Verträge. An den wichtigen Stadtzufahrten informieren Stadtinformationstafeln neben verkehrsrelevanten Veranstaltungen oder Straßensperrungen auch über das Parkleitsystem. Beispielsweise wird die Gesamtzahl der freien Stellplätze in den angeschlossenen Parkhäusern angezeigt.

Im Bereich des Stadtrings werden die jeweiligen Summen der freien Stellplätze in den jeweiligen Fahrtrichtungen angezeigt. Die freien Stellplätze der einzelnen Parkhäuser werden schließlich im Bereich des Zentrumsrings durch dynamische Wegweiser angezeigt, um unnötigen Verkehr in der Innenstadt zu vermeiden. Insgesamt ist das Erfurter Parkleitsystem schlüssig aufgebaut. Dennoch bedarf das aus dem Jahr 1998 stammende System einiger Erneuerungen. Insbesondere die dynamischen Anzeigen sollten der heute technisch üblichen Kombination von dynamischer Stellplatzanzeige und frei wählbarer Textanzeige angepasst werden. Damit wären auch Informationen zur Begegnungszone kommunizierbar.

Ein Ziel des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Erfurt ist es, die Innenstadt von Kfz-Verkehr zu entlasten. Anstatt die freien Stellplätze in der Innenstadt anzuzeigen, sollten daher die Stadtinformationstafeln an den Stadtzufahrten vorrangig auf das Park-and-Ride-Angebot aufmerksam machen. Mit der Angabe der dort freien Kapazitäten und beispielsweise den Fahrzeiten mit der Bahn bis in die Innenstadt können besonders Ortsunkundige zur Nutzung von Park-and-Ride animiert werden.

3.6.5 Reisebusse

Aufgrund der touristischen Bedeutung Erfurts spielen Reisebusse eine wichtige Rolle. Einerseits sind sie Teil des Parkraumproblems, andererseits ersetzen sie aber eine große Zahl an Pkws, die untergebracht werden müssten, wenn diese Touristen mit dem Kraftfahrzeug anreisen würden. Busstellplätze in der Innenstadt von Erfurt gibt es am Domplatz, am Juri-Gagarin-Ring, am Theater und auf dem Parkplatz in der Günterstraße. Zusätzlich befinden sich nach Angaben der Stadt Erfurt außerhalb der Innenstadt Busstellplätze am Egapark, an der Messe, am Stadion und an der Lobensteiner Straße.

Nach Erhebungen der Stadt Erfurt am Samstag, [55](#) den 01.09.2012, weisen die Busstellplätze noch ausreichend Kapazitäten auf. Dabei ist die Zahl der freien Stellplätze außerhalb höher als in der Innenstadt selbst. Die Konzeption zur Absicherung des ruhenden Verkehrs bei Großveranstaltungen [56](#) kommt dagegen zum Ergebnis, dass auch außerhalb von Großveranstaltungen weitere innenstadtnahe Busstellplätze notwendig sind.

Auch die Untersuchung des Instituts für angewandte Marketing und Kommunikationsforschung e.V. (IMK) aus dem Jahr 2001 kommt zu dem Schluss, dass in der Regel die vorhandenen Kapazitäten am Domplatz zu den touristischen Reisemonaten [57](#) nicht ausreichen, um den Busparkverkehr bedarfsgerecht abzuwickeln. An manchen Tagen bestehen aber noch ausreichend freie Kapazitäten. Insgesamt 90 Prozent aller Reisebusse kommen in der Zeit von 9.30 Uhr bis 14.00 Uhr am Domplatz an und wollen hier parken.

Die höchste Nachfrage wurde in der Untersuchung des IMKs zwischen 10.30 Uhr und 11.30 Uhr festgestellt. Zu diesen Zeiten kam es mehrmals vor, dass Busse keine Parkmöglichkeit fanden. Weiterhin wurde in der Untersuchung festgestellt, dass die Busstellplätze auf dem Parkplatz Günterstraße wenig nachgefragt sind. Eine Kennzeichenerfassung zeigte, dass nur wenige Busse, die ihre Fahrgäste am Domplatz ein- und aussteigen lassen, anschließend auch diese Bereiche aufsuchen.

Die Stadt Erfurt geht davon aus, dass der Reisebustourismus weiter zunehmen wird. Auch aufgrund der zukünftigen Jahresthemen, wie „500 Jahre Reformation 2017“ oder der Bundesgartenausstellung 2021, wird eine Nachfragesteigerung erwartet. Nach Aussagen der Tourismus und Marketing GmbH Erfurt (ETMG) führt das zunehmende Alter der Busreisenden infolge des demografischen Wandels dazu, dass die Busreiseveranstalter gezwungen sind, die Reisenden in das touristische Zentrum zu fahren, da diese nicht bereit und zum Teil auch nicht in der Lage sind, Umstiege oder weitere Laufstrecken in Kauf zu nehmen. Deshalb fordert die ETMG zweckmäßige und alltagstaugliche Haltestellen für Reisebusse zum Ein- und Aussteigen am Domplatz sowie einen verkehrsgünstig gelegenen Parkplatz mit einer entsprechenden Infrastruktur für die Busfahrer, auf dem die Busse abgestellt werden können.

[55](#) Am Tag der Erhebung fanden keine Großveranstaltungen statt.

[56](#) Stadtverwaltung Erfurt: Konzeption zur Absicherung des ruhenden Verkehrs bei Großveranstaltungen. Januar 2009.

[57](#) April bis Juni, September, Oktober und Dezember.

Eine entsprechende Regelung ist aktuell von der Stadt geplant. Damit könnte die Überbelegung der Busabstellstände am Domplatz vermieden und den Fahrgästen ein komfortables Ein- und Aussteigen ermöglicht werden. Zum Parken sollen die Busse dann einen für diese Zwecke geeigneten Parkplatz aufsuchen. Unter der Annahme, dass die Nachfrage konstant bleibt, müssten mit Umsetzung dieses Vorhabens bereits jetzt weitere Busstellplätze geschaffen werden, da die vorhandenen Kapazitäten die zu verlagernde Nachfrage nicht befriedigen können. Da die Nachfrage nach Busabstellständen voraussichtlich weiter steigt, müssen neue Angebote geschaffen werden. Wichtig wäre hierbei auch eine Information der Busfahrer, wo aktuell freie Busstellplätze zu finden sind, um Parksuchverkehr zu vermeiden. Unter diesen Gesichtspunkten besteht der Bedarf, das Busleitsystem für Erfurt weiter auszubauen. Dabei sollten folgende Punkte berücksichtigt werden:

- Aktuelle Ermittlung der Nachfrage an Busstellplätzen,
- Prognose zu der zukünftigen Nachfrage an Busstellplätzen basierend auf der touristischen Entwicklung in Erfurt und dem demografischen Wandel,
- Ausbau des Buspark- und Leitsystems basierend auf den Erfahrungen zur Zeit des Weihnachtsmarktes,
- Schaffung von ausreichend Parkkapazitäten (ggf. mit Mehrfachnutzung) für Busse mit entsprechender Infrastruktur für Busfahrer,
- Aufbau eines geeigneten Systems, um die Belegung der Busstellplätze erfassen zu können und
- Schaffung von Informationssystemen für Busfahrer über freie Kapazitäten.



3.6.6 Großveranstaltung / Weihnachtsmarkt

In der Landeshauptstadt Erfurt findet eine Vielzahl an Großveranstaltungen statt. Dabei dauern einige nur ein bis zwei Tage, andere, wie der Weihnachtsmarkt, gehen über mehrere Wochen. Insgesamt ist die Häufigkeit jedoch als gering einzustufen, sodass ein Neubau von Parkierungsanlagen im Vergleich zum Nutzen die Kosten nicht rechtfertigt. Dennoch sind zu diesen Zeitpunkten Parkraumbedarf und Verkehrsbelastung höher als im Normalfall. Daher wurde die Konzeption zur Absicherung des ruhenden Verkehrs bei Großveranstaltungen erarbeitet. ⁵⁸ Ziel war es, den verschiedenen Ansprüchen gerecht werden ohne die Attraktivität der Events zu mindern. Einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung der Innenstadt leisten hier die Park-and-Ride-Anlagen. Derzeit stehen an acht Standorten in der Landeshauptstadt Erfurt 1.487 ⁵⁸ Park-and-Ride-Stellplätze zur Verfügung, an denen Besucher ihre Fahrzeuge abstellen können um mit dem ÖPNV in die Erfurter Innenstadt zu fahren. Um diese Anlagen weiter zu etablieren und ihre Frequentierung zu steigern, wurden folgende Maßnahmen ergriffen:

- Bedarfsweise Ergänzung der Wegweisung zu den Park-an-Ride-Anlagen,
- Aufstellung großformatiger Park- and-Ride-Hinweisschilder an allen Stadtzufahrten mit Bezug auf den Weihnachtsmarkt,
- Installation einer Anzeige zur Information der Besucher über die Abfahrt der nächsten Straßenbahn an der Park-and-Ride-Anlage Grubenstraße, Urbicher Kreuz und Messe,
- Herstellung einer direkten Zufahrt zur Park-and-Ride-Anlage Grubenstraße,
- Gesonderte Ausweisung der Parkplätze Messe-Nord und Egapark.

Weiterhin gibt es für die Dauer des Weihnachtsmarktes das so genannte Weihnachtsticket. Mit diesem kann im Parkhaus Am Stadion vom 27.11. bis 22.12. oder während des Advents auf dem Parkplatz der Messe Erfurt Wirtschaftseinfahrt für 8,50 Euro ⁵⁹ geparkt werden. Gleichzeitig ist es eine Tageskarte für den ÖPNV, mit der fünf Personen fahren können. Eine Analyse der Stadtwerke Erfurt zu den Belegungen der Park-and-Ride-Anlagen während des Weihnachtsmarktes hat gezeigt, dass diese im Jahr 2008 im Vergleich zum Vorjahr höher frequentiert waren. Dieser Erfolg zeigt, dass das Konzept zur Förderung von Park-and-Ride-Anlagen weiter fortgesetzt werden sollte. Als problematisch ist jedoch zu sehen, dass diese Anlagen teilweise nur noch wenig Kapazitäten bereitstellen. Diese könnten aber um vorhandene Parkierungsanlagen als Ergänzungsfläche erweitert werden.

Zur Zeit des Weihnachtsmarktes ist es Bewohnern der Innenstadt erlaubt, mit gültigem Bewohnerparkausweis in allen bestehenden Bewohnerparkquartieren der Innenstadt zu parken. Aufgrund der erhöhten Parkraumnachfrage und den heute relativ kleinen Bewohnerparkquartieren ist dies positiv zu bewerten, da so die Parkchancen der Bewohner verbessert werden, auch wenn ggf. längere Fußwege in Kauf genommen werden müssen. Mit der empfohlenen Neuordnung und Vergrößerung der Parkzonen ergeben sich für die Bewohner größere Freiheiten bei der Parkplatzsuche. Trotzdem sollte dies auch in Zukunft bei länger andauernden Großveranstaltungen beibehalten werden.

⁵⁸ Quelle: Stadt Erfurt

⁵⁹ Quelle: Stadt Erfurt, Stand 04.12.13

Auch die Abwicklung des ruhenden Verkehres von Reisebussen bei Großveranstaltungen wurde berücksichtigt. Durch ein entsprechendes Busleitsystem werden die Busse zum zentralen Ein- und Ausstiegspunkt am Domplatz geführt. Hier können sie ihre Passagiere ein- und aussteigen lassen, was für diese besonders attraktiv ist, da Fußwege von den z.T. weiter entfernt liegenden Busparkplätzen entfallen. Anschließend werden die Busse vom Überwachungs- und Einweisungspersonal zu entsprechenden Busstellplätzen geleitet.

Neben den bestehenden Busparkplätzen werden zusätzlich z.B. auf Fahrstreifen des Juri-Gagarin-Rings oder dem Parkplatz Günterstraße Busstellplätze eingerichtet. Durch die Sperrung des Parkplatzes werden die dort abgestellten Fahrzeuge in den Straßenraum gedrängt, wodurch der Parkdruck steigt. Zu Zeiten der Großveranstaltungen muss für dieses Problem eine Antwort gefunden werden. In Kombination mit einem Einbahnstraßensystem werden zusätzlich zu den bestehenden Busstellplätzen 115 Stellplätze bereitgestellt. Weiterhin sind zur Zeit des Weihnachtsmarktes Reserveparkplätze am Stadtrand eingerichtet, die jedoch nur eine geringe Akzeptanz aufweisen. In Zukunft werden die Flächen im Brühl, die während des Weihnachtsmarktes für Busse freigehalten wurden, bebaut und stehen nicht mehr zur Verfügung. Hier sind Ersatzmaßnahmen zu planen.

Den Busfahrern wird beim Auffinden freier Stellplätze durch Funkkontakt geholfen. Gespräche mit dem Personal am 15.12.2012 vor Ort und eigene Beobachtungen zeigen, dass die bestehenden Kapazitäten sowohl am Ein- und Ausstiegspunkt als auch an den Parkierungsorten selbst ausreichend sind. Die Ein- und Aussteigevorgänge dauern in der Regel weniger als fünf Minuten. In Ausnahmefällen sind es bis zu zehn Minuten. Auch die Resonanz von Besuchern und Fahrern war positiv. Daher wird empfohlen, dieses System auch weiterhin beizubehalten.



3.6.7 Elektromobilität

Der Bundesrat hat am 29.11.2013 einen Gesetzentwurf beschlossen, durch den Regelungen zu Parkvorrechten und Parkgebührenbefreiungen für Elektrofahrzeuge und andere besonders emissionsarmer Fahrzeuge in das Straßenverkehrsgesetz aufgenommen werden sollen. [60](#)

Der Deutsche Städtetag bezieht zu den entsprechenden Anträgen in einem Rundschreiben wie folgt Stellung:

„Eine Regelung für das rechtssichere Halten und Parken und die Reservierung von Flächen an Ladesäulen im öffentlichen Raum wird von hier unterstützt. Gebührenerleichterungen im ruhenden Verkehr werden dagegen weiterhin sehr kritisch gesehen: 1) Elektrofahrzeuge unterscheiden sich im Raumbedarf im ruhenden Verkehr nicht von anderen Fahrzeugen; 2) An Ladesäulen brauchen Elektrofahrzeuge einen Anreiz zum zügigen Laden – eine Gebührenbefreiung/-ermäßigung wäre dort kontraproduktiv; 3) Privilegien nur für Elektrofahrzeuge sind klimapolitisch nicht darstellbar.“ [61](#)

Die Anordnung von Ladestationen innerhalb der geplanten Begegnungszone in Erfurt würde deren Ziel entgegenstehen, diesen Bereich durch die Beschränkung der Einfahrtberechtigung von Verkehr zu entlasten. Ladestationen bzw. Ausnahmegenehmigungen für besonders emissionsarme Fahrzeuge sollten daher vorzugsweise außerhalb der Begegnungszone entsprechend den zukünftig ggf. vorhandenen gesetzlichen Regelungen umgesetzt werden.

[60](#) Drucksache 710/13 des Bundesrates vom 27.09.2013.

[61](#) Deutscher Städtetag/Thomas Kiel: Privilegien für Elektrofahrzeuge und andere Fahrzeuge mit besonders geringem Kohlendioxid- und Schadstoffausstoß im öffentlichen Straßenraum. Rundschreiben vom 18.11.2013.

[62](#) Das Gebiet Petersbergareal soll aufgrund seiner besonderen Bedeutung und denn starken Wechselwirkungen zu den nördlichen Grenzen des Untersuchungsgebietes gesondert untersucht werden.

3.7 Zusammenfassung und Stufenkonzept

Im Folgenden sind die wichtigsten Ergebnisse der Parkraumkonzeption für die Innenstadt von Erfurt zusammengefasst:

- Der Parkdruck ist im gesamten Untersuchungsgebiet hoch. Besonders hohe Belegungsgrade weisen tags die Gebiete Wenigemarkt, Brühl, Walden- und Bonifaciusstraße auf. Nachts ist der Parkdruck vor allem in den Gebieten Andreasviertel, Waldenstraße, Petersbergareal, Bonifaciusstraße und Rudolfstraße sehr hoch.
- In den unbewirtschafteten Gebieten ist die hohe Belegung des Parkraumes auf die Nutzerkonkurrenz zurückzuführen. Verbunden mit den hohen Belegungsgraden sollte in den Gebieten Bonemilchstraße und Bonifaciusstraße eine Parkraumbewirtschaftung eingerichtet werden. [62](#)
- Da mit der Einführung der Begegnungszone den rechtlichen Rahmenbedingungen nicht mehr Rechnung getragen werden kann, müssen die Bewohnerparkquartiere neu zugeschnitten werden. Die Gebietsgröße wurde so gewählt, dass einerseits den Bewohner möglichst große Freiheiten bei der Wahl eines Parkstandes gewährt werden können, es aber andererseits nicht zu unerwünschtem Binnenverkehr innerhalb der Quartiere kommt. Die genaue Gebietsabgrenzung ist bei der Umsetzung anhand der örtlichen Gegebenheiten zu überprüfen und ggf. in Teilbereichen anzupassen.
- Die bisherigen kleinteiligen und uneinheitlichen Parkregelungen führen zu erhöhtem Parksuchverkehr und sind für ortsfremde nur schwer zu verstehen. Daher sollten diese vereinheitlicht werden. Es wird empfohlen außerhalb der geplanten Begegnungszone an allen Straßen Mischparken einzuführen. Hier darf entweder mit gültigem Parkschein oder mit Bewohnerparkausweis bzw. Ausnahmegenehmigung geparkt werden.
- Mit der Vereinheitlichung der Parkregelung sollten auch die Bewirtschaftungszeiten und Parkscheingebühren angepasst werden. In Abstimmung mit dem Auftraggeber wird eine Gebühr in Höhe von 1,50 Euro je Stunde von Montag bis Freitag zwischen neun und 20 Uhr sowie Samstag von neun bis 16 Uhr empfohlen.
- Für die verkehrliche Wirksamkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen ist eine konsequente Überwachung notwendig. Mit der jetzigen Personalstruktur kann das Bürgeramt dies nicht leisten. Es sind Maßnahmen und Handlungskonzepte zu erarbeiten, wie der Personalbedarf künftig gedeckt werden kann.

Darüber hinaus werden folgende Empfehlungen gegeben:

- Da Autofahrer in der Regel kostenfreie Abstellstände bevorzugen, können durch die Bewirtschaftung Verdrängungseffekte entstehen. Daher sollten die Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr in den umliegenden Gebieten der Erfurter Innenstadt nach der Umstrukturierung geprüft werden.

- Durch Quartiersgaragen können Bereiche mit sehr hohem Parkdruck entlastet werden. Möglicherweise kommen diese Anlagen in den Gebieten Waldenstraße, Bonifaciusstraße, Andreasviertel und Huttenplatz in Betracht. Eine abschließende Beurteilung sollte erfolgen, wenn die Parkraumkonzeption umgesetzt ist und ein entsprechender Wirkungszeitraum vergangen ist.
- Das Erfurter Parkleitsystem ist grundsätzlich schlüssig aufgebaut. Die Ausstattung des Systems entspricht dem Stand von 1998. Daher wird empfohlen dieses an die heute üblichen Standards anzupassen. Bei zukünftigen Parkhäusern sollte ein Anschluss an das System bereits Bestandteil entsprechender Verträge sein.
- Nach Planung der Stadt Erfurt sollen Busse zukünftig am Domplatz nur noch halten dürfen, um dort die Reisenden ein- und aussteigen zu lassen. Anschließend sollen die Busse zum Parken für diesen Zweck geeignete Anlagen aufsuchen. Bereits heute reichen die Parkkapazitäten für Busse in Erfurt nicht aus. Das Busparksystem in Erfurt ist an die zukünftige Planung und Nachfrage anzupassen. Dabei sollen auch künftige Großereignisse, wie z.B. die BUGA 2021, berücksichtigt werden.
- Gerade zu Großveranstaltungen wie dem Erfurter Weihnachtsmarkt steigt der ohnehin schon hohe Parkdruck in der Innenstadt weiter an. Einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung der Innenstadt nicht nur zu Großveranstaltungen können Park-and-Ride-Anlagen leisten. Um die Nutzung der Anlagen weiter zu steigern sollte ein den Ansprüchen entsprechendes Park-and-Ride-Konzept erarbeitet werden.

Stufenkonzept

Die Umsetzung dieser Konzeption ist mit einem hohen finanziellen und organisatorischen Aufwand verbunden. Da die Kapazitäten der Stadtverwaltung für die Umsetzung der nötigen Maßnahmen begrenzt sind, ist eine stufenweise Umsetzung notwendig. Unmittelbar nach dem Beschluss zur Umsetzung der Parkraumkonzeption ist die sachgerechte Information der Bürger für die Akzeptanz der verkehrlichen Maßnahmen von essentieller Bedeutung.

Um die gewünschte verkehrliche Wirkung zu erzielen, ist die stringente Überwachung des Parkraumes unverzichtbar. Dafür ist ein entsprechender Personalstab bereitzustellen. Kontrollschwerpunkte bei einer etwaigen etappenweisen Einstellung des Personals sind von den praktischen Erfahrungen des Bürgeramtes nach Umsetzung der Konzeption abhängig und können deshalb nicht abgeschätzt werden. Die Erstellung einer Personalstrategie für die Überwachung der Regelungen hat im Vorfeld der Umsetzung eine hohe Priorität und sollte unmittelbar mit Beschluss zur Umsetzung der Konzeption erfolgen. Parallel zur Erarbeitung der Personalstrategie ist die Parkgebührenordnung anzupassen.

Die derzeit ausgegebenen Bewohnerparkausweise sind bis zu zwei Jahre gültig. Bei der Neuordnung der Bewohnerparkquartiere ist deshalb eine Übergangszeit von zwei Jahren empfehlenswert. So kann vermieden werden, dass die neuen Bewohnerparkausweise der Bewohnerparkquartiere zur gleichen Zeit ausgegeben werden müssen. Dafür sind im Vorfeld Übergangsregelungen zu definieren.

Die Einführung von Mischparken in den bisher nicht bewirtschafteten Gebieten sollte bei der Umsetzung der Konzeption an erster Stelle stehen, um unkontrollierte Verdrängungseffekte in diese Gebiete bei der Einführung der Begegnungszone zu vermeiden. Neue Parkscheinautomaten werden voraussichtlich in zwei Schritten angeschafft. Zuerst sollten sie in den Bereichen aufgestellt werden, die neu bewirtschaftet werden. Auch die Beschilderung sollte als erstes in diesen Bereichen eingerichtet werden.

Voraussetzungen für die Begegnungszone sind die Neueinteilung der Bewohnerparkquartiere und die Anordnung von Mischparken in den Bewohnerparkquartieren A und B, um den rechtlichen Anforderungen zu genügen. Mit der Einführung der Begegnungszone müssen im Vorfeld neue Parkscheinautomaten und die entsprechende Beschilderungen installiert werden. In den Bewohnerparkquartieren E, D und C können die rechtlichen Anforderungen auch vor der Änderung der bestehenden Parkregelungen erfüllt werden, sodass die Umsetzung und Aufstellung der Automaten und Beschilderungen hier nach der Einführung der Begegnungszone möglich ist.

Die notwendigen Maßnahmen werden in drei Blöcke aufgeteilt (vgl. Abbildung 30):

Maßnahmenblock 1

Allgemeine vorbereitende Maßnahmen,

Maßnahmenblock 2

Neueinteilung der Bewohnerparkquartiere, Einführung der Begegnungszone und von Mischparken in den bisher nicht bewirtschafteten Gebieten Bonifaciusstraße und Bonmilchstraße sowie den Bewohnerparkquartieren A und B außerhalb der Begegnungszone,

Maßnahmenblock 3

Einführung von Mischparken in den Bewohnerparkquartieren C, D und E außerhalb der Begegnungszone.

Maßnahmenblock 1

Vor der Einführung der neuen Parkregelungen müssen folgende allgemeine vorbereitende Schritte berücksichtigt werden:

- Information der Bürger,
- Erstellung einer Personalstrategie und Einstellung der Überwachungskräfte,
- Anpassung und Beschluss der Parkgebührenordnung (einheitliche Parkgebührenzone für die Innenstadt mit einer Gebühr in Höhe von 1,50€/h, Anpassung der Bewirtschaftungszeiten),
- Detaillierte Abgrenzung der Bewohnerparkquartiere unter Berücksichtigung der vorhandenen Stadtstrukturen,
- Erarbeitung und Beschluss von Übergangsregelungen für die vorhandenen Bewohnerparkausweise,
- Vorbereitung auf Antragsbearbeitung neuer Bewohnerparkausweise in den hinzukommenden Bewirtschaftungsgebieten,
- Grundsatzbeschluss zur künftigen Beschilderung (Strecken- oder Zonenbeschilderung),
- Bestandsaufnahme des ruhenden Verkehrs in den Gebieten, die an die Erfurter Innenstadt angrenzen.

Die genannten Arbeiten können parallel zueinander erfolgen.

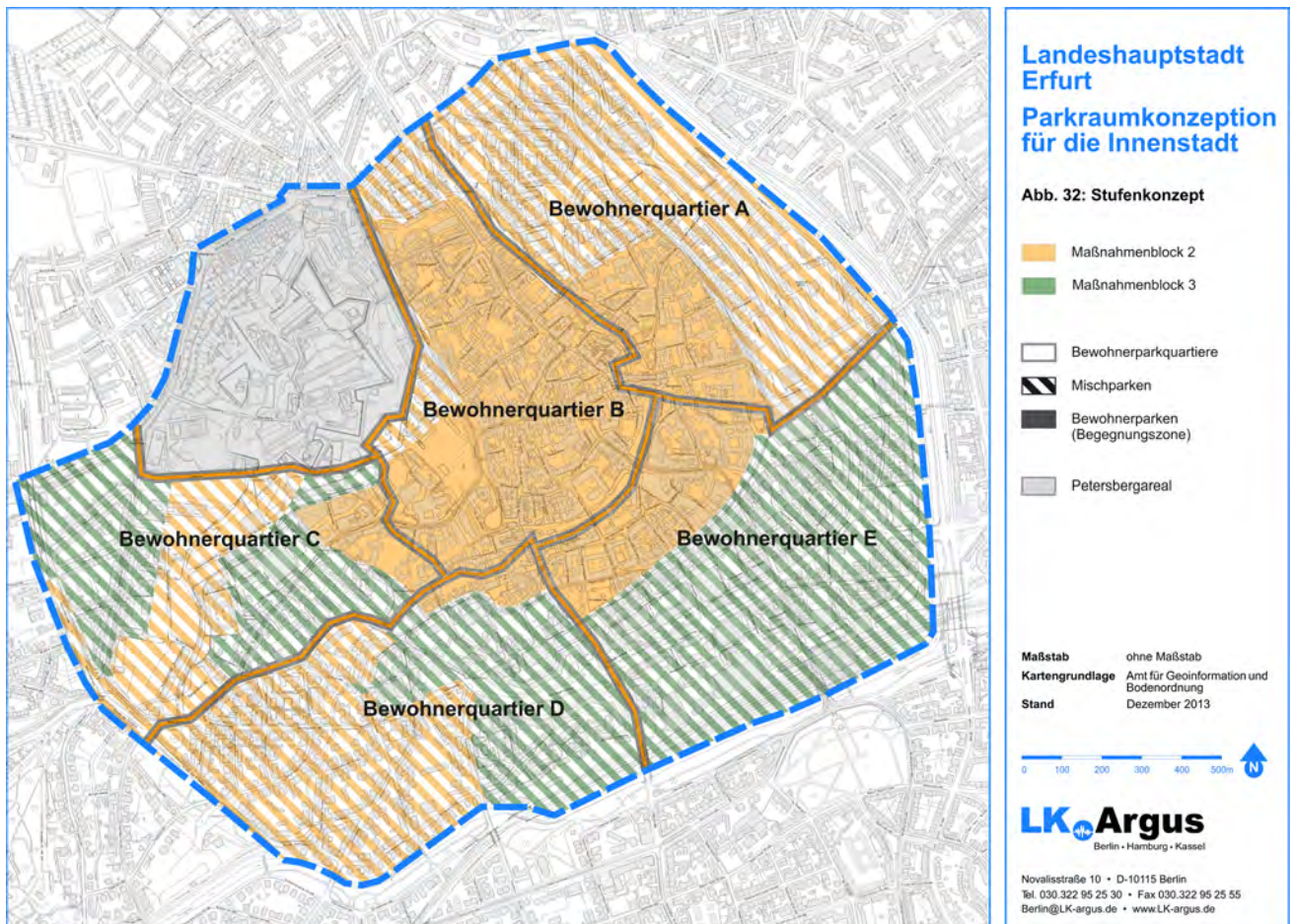
Maßnahmenblock 2

- Erarbeitung einer Beschilderungskonzeption für
 - die Neuaufteilung der Bewohnerparkquartiere,
 - die Anordnung von Mischparken in den bisher nicht bewirtschafteten Gebieten Bonifaciusstraße und Bonemilchstraße,
 - die Begegnungszone und
 - die Anordnung von Mischparken in den Bewohnerparkquartieren A und B außerhalb der Begegnungszone,
- Parkscheinautomatenstandortprüfung für die genannten Mischparkbereiche,
- Ausschreibung der Parkscheinautomaten und Anschaffung der Beschilderung,
- Bereitstellung (Herstellung und Ausgabe) der Bewohnerparkausweise,
- Aufstellung der Beschilderung und der Parkscheinautomaten.

Maßnahmenblock 3

- Erarbeitung einer Beschilderungskonzeption für die Anordnung von Mischparken in den verbleibenden
- Bereichen der Bewohnerparkquartiere C, D und E außerhalb der Begegnungszone,
- Parkscheinautomatenstandortprüfung für die genannten Mischparkbereiche,
- Ausschreibung der Parkscheinautomaten und Anschaffung der Beschilderung,
- Bereitstellung (Anschaffung und Ausgabe) der Bewohnerparkausweise,
- Aufstellung der Beschilderung und der Parkscheinautomaten.

Abbildung 30: Stufenkonzept / LK Argus



Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Einwohnerdichte 2011	5
Tabelle 2:	Motorisierungsgrad 2011	7
Tabelle 3:	Parkraumangebot (Werktag 11 Uhr)	9
Tabelle 4:	mittlerer Parkraumbelungsgrad an den erfassten Parkständen (Werktag 11 Uhr)	14
Tabelle 5:	mittlerer Parkraumbelungsgrad an den erfassten Parkständen (Werktag 3 Uhr)	14
Tabelle 6:	kurzfristige Änderungen des Parkraumangebotes im Straßenraum und in Sammelanlagen	24
Tabelle 7:	kurzfristige Änderung der Belegung im Straßenraum und in Sammelanlagen	24
Tabelle 8:	Anteil an gebietsfremden Langzeitparkern an allen parkenden Fahrzeugen	28
Tabelle 9:	Grundlagendaten für die Prognose der Parkraumnachfrage werktags 11 Uhr	45
Tabelle 10:	Prognose der Parkraumnachfrage werktags 11 Uhr	49
Tabelle 11:	Screening zum Standort von Quartiersgaragen	51
Tabelle 12:	kurzfristige Änderung der Kapazität im Straßenraum	68
Tabelle 13:	kurzfristige Änderung der Kapazität auf öffentlichen Sammelanlagen	68
Tabelle 14:	kurzfristige Änderungen des Parkraumangebotes im Straßenraum	68
Tabelle 15:	kurzfristige Änderungen des Parkraumangebotes in Sammelanlagen	69
Tabelle 16:	kurzfristige Änderung der Belegung im Straßenraum	69
Tabelle 17:	kurzfristige Änderung der Belegung in Sammelanlagen	70
Tabelle 18:	kurzfristige Änderung der Kapazität auf privaten Flächen	70
Tabelle 19:	längerfristige Änderungen der Kapazität auf öffentlichen und privaten Flächen	70
Tabelle 20:	langfristige Änderung der Kapazität öffentlich zugänglicher Abstellstände	71
Tabelle 21:	langfristige Änderung der Kapazität privat zugänglicher Stellplätze	71

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Abgrenzung des Untersuchungsgebietes	3
Abbildung 2:	Teilgebiete in Anlehnung an die vorhandenen Bewohnerquartiere	3
Abbildung 3:	Einwohnerdichte 2011	4
Abbildung 4:	Motorisierungsgrad 2011	6
Abbildung 5:	Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet	10
Abbildung 6:	mittlerer Parkraumbelastungsgrad tagsüber und nachts (gesamtes Untersuchungsgebiet)	12
Abbildung 7:	mittlerer Parkraumbelastungsgrad tagsüber und nachts (unbewirtschaftete Gebiete)	13
Abbildung 8:	Parkraumbelastungsgrad im Straßenraum nach Quartierseinteilung (Werktag 11 Uhr)	15
Abbildung 9:	Parkraumbelastungsgrad in Sammelanlagen nach Quartierseinteilung (Werktag 11 Uhr)	15
Abbildung 10:	Parkraumbelastungsgrad im Straßenraum nach Quartierseinteilung (Werktag 3 Uhr)	16
Abbildung 11:	Parkraumbelastungsgrad in Sammelanlagen nach Quartierseinteilung ohne Berücksichtigung der Öffnungszeiten (Werktag 3 Uhr)	16
Abbildung 12:	Parkraumbelastungsgrad in ausgewählten Straßenräumen (Werktag 21 Uhr)	17
Abbildung 13:	Routen der Kennzeichenerfassung im nicht bewirtschafteten Gebiet	18
Abbildung 14:	Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen erfassten Fahrzeugen im Gebiet Petersbergareal	20
Abbildung 15:	Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen erfassten Fahrzeugen im Gebiet Bonemilchstraße	20
Abbildung 16:	Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen erfassten Fahrzeugen im Gebiet Bonifaciusstraße	20
Abbildung 17:	kurz- und längerfristige Entwicklung der Kapazität in öffentlichen und privaten Bereichen (vgl. Anhang 3)	22
Abbildung 18:	Beschilderungsbeispiele für Gebührenpflicht im Mischprinzip	30
Abbildung 19:	Mittlere Parkdauer bei Gebührenpflicht ohne Parkdauerbegrenzung an 13.000 gebührenpflichtigen Parkständen in Berlin-Mitte	31
Abbildung 20:	Beschilderungsbeispiele für Parkscheibenregelungen im Mischprinzip	31
Abbildung 21:	Beschilderungsbeispiele für Bewohnerparken	31
Abbildung 22:	Empfehlung zur Neuordnung des Parkraumangebotes	33
Abbildung 23:	Empfehlung zur Neuordnung der Bewohnerquartiere	34
Abbildung 24:	vorgeschlagene Beobachtungsgebiete	35
Abbildung 25:	Parkgebührenordnung, Stand 18.11.2011	38
Abbildung 26:	Empfehlung zu den Parkgebühren (Variante 1)	39
Abbildung 27:	Empfehlung zu den Parkgebühren (Variante 2)	39
Abbildung 28:	Erreichbarkeit der Geschäfte	41
Abbildung 29:	Übersicht der P+R-Anlagen in Erfurt	53
Abbildung 30:	Stufenkonzept	64

Anhang

- Anhang 1 Parkraumangebot im Straßenraum nach Parkregelungen (Werktag 11 Uhr)
- Anhang 2 Parkraumangebot in Sammelanlagen nach Parkregelungen (Werktag 11 Uhr)
- Anhang 3 Kurz- und längerfristige Entwicklung der Kapazität in öffentlichen und privaten Bereichen
- Anhang 4 Prozentuale Verteilung der Parkstände zwischen Bewohnern und anderen Nutzergruppen

Anhang 1

Parkraumangebot im Straßenraum nach Parkregelung (Werktag 11 Uhr)

Quartier	ohne Einschrän- kung	Parkdauer- begrenzung	Bewohner- parken	Gebühren- pflicht mit Parkdauer- begrenzung	Parkdauer- begrenzung (Bewohner frei)	Gebühren- pflicht mit Parkdauer- begrenzung (Bewohner frei)	temp. Haltverbot / eingeschränk- tes Haltverbot	Behinderten- abstellstände	sonstige Nutzer- beschränkung	Gesamt
A	8	12	225	44	15	88	0	11	2	405
B	109	27	440	21	77	222	7	12	11	926
C	13	27	241	0	30	88	0	8	10	417
D	0	0	62	0	18	35	3	6	8	132
E	0	0	239	0	11	0	0	3	1	254
F	0	0	52	28	25	44	0	10	31	190
G	3	6	176	0	43	37	0	3	0	268
H	0	22	81	0	38	0	0	9	25	175
K	113	54	421	0	15	0	0	6	2	611
L	0	22	239	0	35	0	0	2	2	300
Unb.	872	44	0	0	0	0	2	13	22	953
Summe	1.118	214	2.176	93	307	514	12	83	114	4.631

Anhang 2

Parkraumangebot in Sammelanlagen nach Parkregelung (Werktag 11 Uhr)

Quartier	ohne Einschrän- kung	Parkdauer- begrenzung	Bewohner- parken	Gebühren- pflicht	Gebühren- pflicht mit Parkdauer- begrenzung	Gebühren- pflicht mit Parkdauer- begrenzung (Bewohner frei)	Behinderte abstell- stände	sonstige Nutzerbe- schränkung	Gesamt
A	0	0	0	47	64	170	0	0	281
B	0	61	265	1.165	29	165	7	28	1.720
C	0	0	0	1.117	0	143	0	0	1.260
D	0	0	12	0	0	56	0	0	68
E	0	0	0	350	0	0	0	0	350
F	0	0	0	110	0	0	0	0	110
G	0	0	0	0	0	0	0	0	0
H	0	0	0	75	0	0	0	36	111
K	60	0	38	214	0	0	0	35	347
L	0	0	0	0	0	122	0	15	137
Unb.	164	61	0	219	0	0	4	0	448
Summe	224	122	315	3.297	93	656	11	114	4.832

Anhang 3

Tabelle 12: kurzfristige Änderung der Kapazität im Straßenraum

Gebiet	Projekt	Projekt-bezeichnung	Änderung je Projekt	Änderung je Gebiet	Ersatz-maßnahmen	Bilanz je Projekt	Bilanz je Gebietes
A - Neuwerkstraße	Baustelle entfällt	N1	+7	+7		+7	+7
B - Östlicher Ring	Parkhaus Reglermauer	Ö1	-42			-42	
	TA-Hochhaus	Ö2	-5	-70		-5	-60
	Neuerbe/Meyfartstraße	Ö3	-23		+10	-13	
D - Wenigemarkt	Rathausbrücke	WE1	-14	-14		-14	-14
E - Andreasviertel	Baustelle entfällt	A1	+31			+31	
	Baustelle entfällt	A2	+1	+36		+1	+36
	Baustelle entfällt	A3	+4			+4	
F - Domplatz	Baustelle entfällt	D1	+1	+1		+1	+1
K - Huttenplatz	Umbau nördliche Johannesstraße	H1	-8	-8		-8	-8

Tabelle 13: kurzfristige Änderung der Kapazität auf öffentlichen Sammelanlagen

Gebiet	Projekt	Projekt-bezeichnung	Änderung der Kapazität	Änderung je Gebiet	Ersatz-maßnahmen	Bilanz je Projekt	Bilanz je Gebietes
A - Neuwerkstraße	Borngasse	N2	-47	-47		-47	-47
B - Östlicher Ring	Parkhaus Reglermauer	Ö1	-56	-56	+154	+98	+198 bis +248
	TA-Hochhaus	Ö2			+100 bis +150	+100 bis +150	
F - Domplatz	An den Graden	D2	-110	-110		-110	-110
H - Brühl	Parkplatz Petersberg	Bü1	-19	-19		-19	-19

Tabelle 14: kurzfristige Änderungen des Parkraumb Angebotes im Straßenraum

Quartier	Abstellstände Bestand	zukünftige Reduktion	zukünftige Erweiterung	Abstellstände Prognose	zukünftige Änderung der Kapazitäten	prozentuale Änderung der Kapazitäten
A - Neuwerkstraße	405	0	+7	412	+7	+2%
B - Östlicher Ring	926	-70	+10	866	-60	-6%
C - Südlicher Ring	417	0	0	417	0	0%
D - Wenigemarkt	132	-14	0	118	-14	-11%
E - Andreasviertel	254	0	+36	290	+36	+14%
F - Domplatz	190	0	+1	191	+1	+1%
G - Waldenstraße	268	0	0	268	0	0%
H - Brühl	175	0	0	175	0	0%
K - Huttenplatz	611	-8	0	603	-8	-1%
L - Rudolfstraße	300	0	0	300	0	0%
Petersbergareal	300	0	0	300	0	0%
Bonemilchstraße	126	0	0	126	0	0%
Bonifaciusstraße	527	0	0	527	0	0%
Summe	4.631	-92	+54	4.593	-38	-1%

Tabelle 15: kurzfristige Änderungen des Parkraumangebotes in Sammelanlagen

Quartier	Abstellstände Bestand	zukünftige Reduktion	zukünftige Erweiterung	Abstellstände Prognose	zukünftige Änderung der Kapazitäten	prozentuale Änderung der Kapazitäten
A - Neuwerkstraße	281	-47	0	234	-47	-17%
B - Östlicher Ring	1.720	-56	+254/+304	1.918	+198	+12%
C - Südlicher Ring	1.260	0	0	1.260	0	0%
D - Wenigemarkt	68	0	0	68	0	0%
E - Andreasviertel	350	0	0	350	0	0%
F - Domplatz	110	-110	0	0	-110	-100%
G - Waldenstraße	0	0	0	0	0	0%
H - Brühl	111	-19	0	92	-19	-17%
K - Huttenplatz	347	0	0	347	0	0%
L - Rudolfstraße	137	0	0	137	0	0%
Petersbergareal	225	0	0	225	0	0%
Bonemilchstraße	117	0	0	117	0	0%
Bonifaciusstraße	106	0	0	106	0	0%
Summe	4.832	-232	+254	4.854	+22	0%

Tabelle 16: kurzfristige Änderung der Belegung im Straßenraum

Quartier	heutige Nachfrage	Abstellstände Bestand	Überdeckung/ Unterdeckung Bestand	Abstellstände Prognose	Überdeckung/ Unterdeckung Prognose
A - Neuwerkstraße	350	405	+60	412	+60
B - Östlicher Ring	700	926	+230	866	+170
C - Südlicher Ring	280	417	+140	417	+140
D - Wenigemarkt	160	132	-30	118	-40
E - Andreasviertel	240	254	+10	290	+50
F - Domplatz	170	190	+20	191	+20
G - Waldenstraße	320	268	-50	268	-50
H - Brühl	210	175	-40	175	-40
K - Huttenplatz	570	611	+40	603	+30
L - Rudolfstraße	270	300	+30	300	+30
Petersbergareal	290	300	+10	300	+10
Bonemilchstraße	110	126	+20	126	+20
Bonifaciusstraße	570	527	-40	527	-40
Summe	4.240	4.631	+400	4.593	+360

Tabelle 17: kurzfristige Änderung der Belegung in Sammelanlagen

Quartier	heutige Nachfrage	Abstellstände Bestand	Überdeckung/ Unterdeckung Bestand	Abstellstände Prognose	Überdeckung/ Unterdeckung Prognose
A - Neuwerkstraße	200	281	+80	234	+30
B - Östlicher Ring	1.430	1.720	+290	1.918	+490
C - Südlicher Ring	1.120	1.260	+140	1.260	+140
D - Wenigemarkt	70	68	0	68	0
E - Andreasviertel	190	350	+160	350	+160
F - Domplatz	70	110	+40	0	-70
G - Waldenstraße	0	0	0	0	0
H - Brühl	70	111	+40	92	+20
K - Huttenplatz	320	347	+30	347	+30
L - Rudolfstraße	40	137	+100	137	+100
Petersbergareal	150	225	+80	225	+80
Bonemilchstraße	90	117	+30	117	+30
Bonifaciusstraße	30	106	+80	106	+80
Summe	3.780	4.832	+1.070	4.854	+1.090

Tabelle 18: kurzfristige Änderung der Kapazität auf privaten Flächen

Gebiet	Projekt	Projekt- bezeichnung	Änderung der Kapazität	Änderung je Gebiet	Ersatz- maßnahmen	Bilanz je Projekt	Bilanz je Gebietes
B - Östlicher Ring	Parkhaus Reglermauer	Ö1			+56	+56	
	TA-Hochhaus	Ö2	-17	-41		-17	+15
	Neuerbe/Meyfartstraße	Ö3	-24			-24	
E - Andreasviertel	Georgsgasse	A4	-47	-47	+15	-32	-14
	Kleine Ackerhofsgasse	A5			+18	+18	
Bonemilchstraße	Brühl Benaryplatz	Bo1	-27	-70		-27	-70
	Wohnungsbau	BO2	-43			-43	
Summe			-158	-158	+89	-69	-69

Tabelle 19: längerfristige Änderungen der Kapazität auf öffentlichen und privaten Flächen

Gebiet	Projekt	Projekt- bezeichnung	Änderung der Kapazität öffentlich	Änderung der Kapazität privat	Bilanz je Projekt	Bilanz je Gebietes
A - Neuwerkstraße	Parkhaus Löbertor	N3	+100 bis +200	-67	+33 bis +133	+6 bis +106
	Taschengasse	N4	-14	-13	-27	
B - Östlicher Ring	ICE-City	Ö4	+492 bis +992	-133	+379 bis +879	+379 bis +879
C - Südlicher Ring	ICE-City West	SÖ1		-124	-124	-124
E - Andreasviertel	Schließung Baulücken	A7		-82	-82	-82
G - Waldenstraße	Augustinerstraße	WA1		-24	-24	-24
K - Huttenplatz	Am Hügel	H2	-13 bis +237	+20	+7 bis +257	+7 bis +257
Petersberg	Andreasgärten	P1	(-204)		(-204)	(-204)
Bonemilchstraße	Brühl-Süd	BO3	-7	-352	-359	-359
Bonifaciusstraße	Puschkinstraße	BF1	-14		-14	-14
Summe			+544 bis +1.394	-755	-211 bis +639	-211 bis +639

Tabelle 20: langfristige Änderung der Kapazität öffentlich zugänglicher Abstellstände

Gebiet	Projekt	Projektbezeichnung	öffentlicher Straßenraum	öffentliche Sammelanlagen	Gesamt öffentlicher Bereich	Ersatzmaßnahmen öffentlich	Änderung der Kapazität öffentlich
A - Neuwerkstraße	Parkhaus Löbertor	N3		-300	-314	+400 bis +500	+100 bis +200
	Taschengasse	N4	-14				-14
B - Östlicher Ring	ICE-City Ost	Ö4	-8		-8	+500 bis +1.000	+492 bis +992
C - Südlicher Ring	ICE-City West	SÖ1			-0		
E - Andreasviertel	Schließung Baulücken	A7			-0		
G - Waldenstraße	Augustinerstraße	WA1			-0		
K - Huttenplatz	Am Hügel	H2		-184	-184	+171 bis +421	-13 bis +237
Petersberg	Andreasgärten	P1		(-204)	(-204)		(-204)
Bonemilchstraße	Brühl-Süd	BO3	-7		-7		-7
Bonifaciusstraße	Puschkinstraße	BF1	-14		-14		-14
Summe							+544 bis +1.394

Tabelle 21: langfristige Änderung der Kapazität privat zugänglicher Stellplätze

Gebiet	Projekt	Projektbezeichnung	private Flächen	Ersatzmaßnahmen privat	Änderung der Kapazität öffentlich
A - Neuwerkstraße	Parkhaus Löbertor	N3	+67		+67
	Taschengasse	N4	-13		-13
B - Östlicher Ring	ICE-City Ost	Ö4	-113		-133
C - Südlicher Ring	ICE-City West	SÖ1	-124		-124
E - Andreasviertel	Schließung Baulücken	A7	-82		-82
G - Waldenstraße	Augustinerstraße	WA1	-24		-24
K - Huttenplatz	Am Hügel	H2	-59	+79	+20
Bonemilchstraße	Brühl-Süd	BO3	-415	+63	-352
Summe			-897	+142	-755

Anhang 4

Abbildung 33: Prozentuale Verteilung der Bewohnerparkstände und anderer Nutzergruppen, werktags 11 Uhr

Gebiet NEU	Bewohnerparkstände	Parkstände Nichtbewohner	Parkstände Gesamt	Bewohnerparkstände	Mischparkstände
A	95	2.070	2.165	4%	96%
B	385	577	962	40%	60%
C	47	912	959	5%	95%
D	27	1.440	1.467	2%	98%
E	102	3.340	3.442	3%	97%
Summe	656	8.339	8.995	7%	93%

Abbildung 34: Prozentuale Verteilung der Bewohnerparkstände und anderer Nutzergruppen, nachts 03 Uhr

Gebiet NEU	Bewohnerparkstände	Parkstände Nichtbewohner	Parkstände Gesamt	Bewohnerparkstände	Mischparkstände
A	95	2.070	2.165	4%	96%
B	385	577	962	40%	60%
C	47	912	959	5%	95%
D	27	1.440	1.467	2%	98%
E	102	3.340	3.442	3%	97%
Summe	656	8.339	8.995	7%	93%

Impressum



Herausgeber

Landeshauptstadt Erfurt
Stadtverwaltung

Redaktion

Amt für Stadtentwicklung
und Stadtplanung
Löberstraße 34
99096 Erfurt

Amtsleiter
Paul Börsch

Bearbeiter
Achim Kintzel
Astrid Strutz
Sabine Dümmler

Bearbeitung durch



LK Argus GmbH

Novalisstraße 10
10115 Berlin

Berabeiter
Dr.-Ing. Eckhart Heinrichs
Dipl.-Ing. Michael Schreiber
Dipl.-Ing. Sonja Patermann
Anne-Susan Hänisch B.Sc.

Fotos / Grafiken

Stadtverwaltung Erfurt
LK Argus GmbH

Kartengrundlage

Amt für Geoinformation und
Bodenordnung

Druck

Starke Druck & Werbe-
erzeugnisse GbR
Sondershausen

Redaktionsschluss

Dezember 2014

