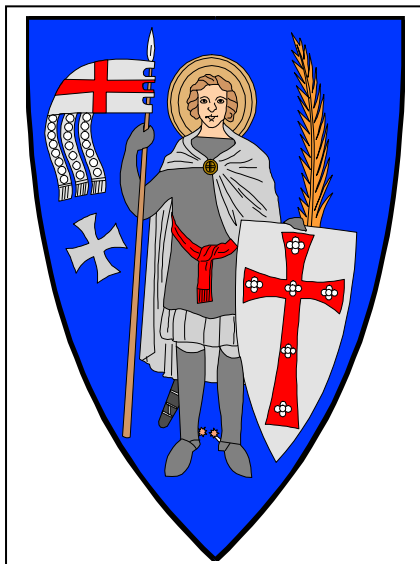
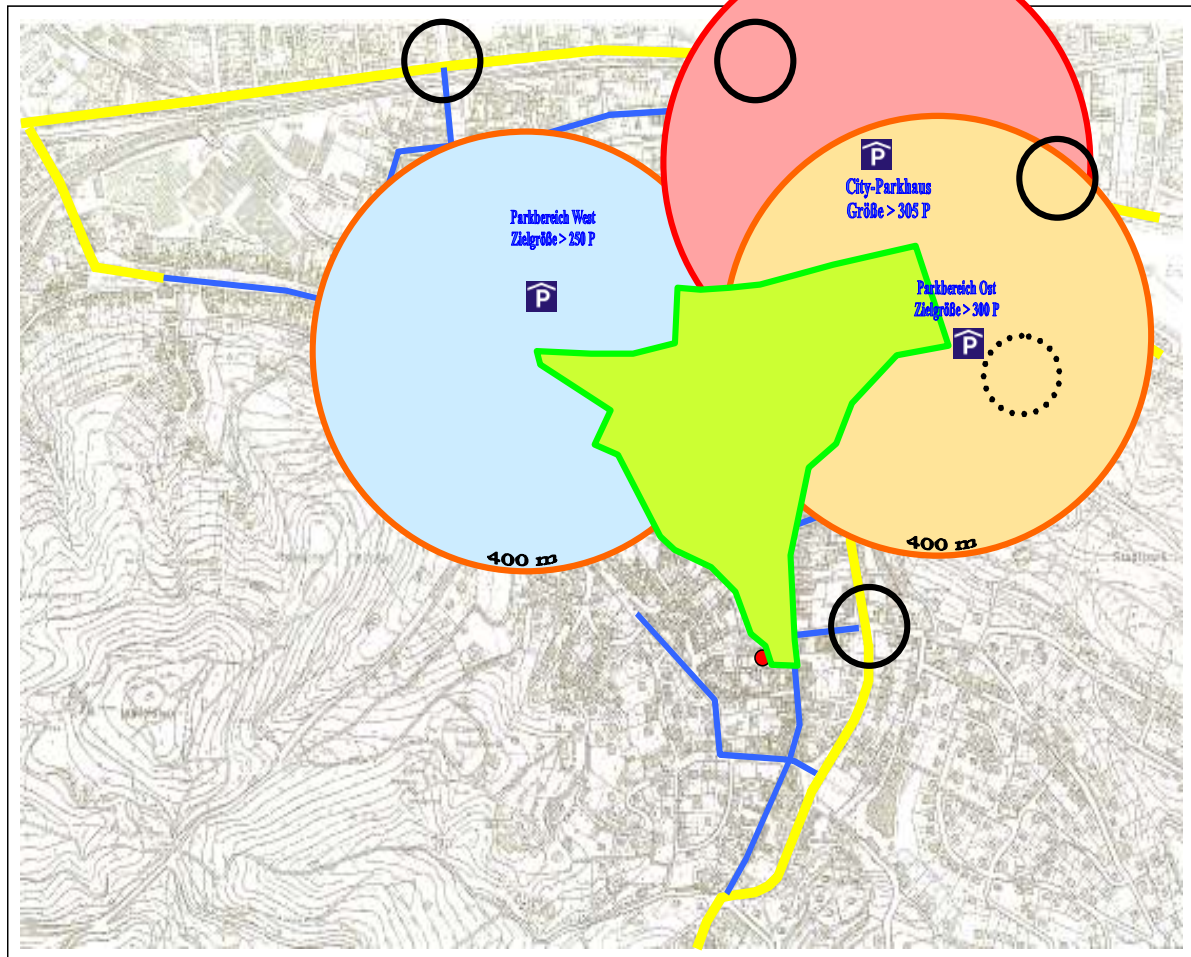


Parkraum- konzept



Verkehrsentwicklungsplan Innenstadt Ruhender Verkehr

Planungsbüro von Mörner + Jünger

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Klaus Krüger und Harald Jünger

Aufgestellt: Suhl, November 2003

Überarbeitet: Suhl, September 2004

Überarbeitung

Stadtverwaltung Eisenach, Abt. Stadtentwicklung

Bearbeiter: Dipl.-Ing. FH Hans Schrön

Überarbeitet: Eisenach, März 2007

Inhalt

	Seite
1. Vorbemerkungen, Aufgabe, Planungsziele und Untersuchungsgebiet	2
1.1 Vorbemerkungen	2
1.2 Aufgabe	3
1.3. Planungsziele	3
1.4 Untersuchungsgebiet	4
2. Bestandsaufnahmen	5
2.1 vorliegende Verkehrsdaten	5
2.2 Straßennetz und Verkehrsführung	6
2.3 Regelung zum Parken heute und Stellplatzangebot	6
2.4 Parkraumbewirtschaftung	8
2.5 Verkehrserhebungen zum Parken	8
2.5.1 Parkraumerfassung Herbst 2003	8
2.5.2 Belegung City-Parkhaus	11
3. Stellplatzbilanz heute	12
4. Beurteilung des Bestandes	14
5. zukünftiger Parkraumbedarf	17
5.1 Änderungen im Stellplatzangebot	17
5.1.1 entfallende Parkierungseinrichtungen wegen sich ändernder Flächennutzung	17
5.1.2 entfallende Stellplätze wegen neuer Straßenraum- und Platzgestaltung	18
5.2 zusätzlicher Stellplatzbedarf aus neuen Nutzungen	19
6. Stellplatzbilanzen für die Zukunft	19
6.1 Prognosebilanz ohne neue Maßnahmen	19
6.2 Prognosebilanz mit neuen Maßnahmen	21
7. Planungskonzepte	22
7.1 neue Parkierungseinrichtungen	22
7.1.1 Parkierungsanlage Ost	22
7.1.2 Parkierungsanlage West	23
7.2 neues Regelungskonzept	23
7.3 Parken von Reisebussen	25
8. Zusammenfassung und Empfehlungen	26

1. Vorbemerkungen, Aufgabe, Planungsziele und Untersuchungsgebiet

1.1 Vorbemerkungen

Bereits in früheren Planungen, so auf der Grundlage des Verkehrsentwicklungsplanes 1994, sind Konzepte und Maßnahmen für den ruhenden Verkehr entwickelt worden. Im aktuellen Verkehrsentwicklungsplan Innenstadt, Stand November 2001, sind Grundsatzlösungen vorgeschlagen bzw. Planungsfragen aufgeworfen worden, die in nachfolgenden Planungsschritten zu überprüfen bzw. zu beantworten sind. Die derzeit noch offenen Fragen betreffen:

- Unterbringung des Parkplatzbedarfes für den Einkaufs- und Erledigungsverkehr, z.B. in Parkieranlagen,
- Stellplätze für Besucher / Tourismus, auch Stellplätze für Busse,
- Parkvorrechte für Bewohner,
- Stellplatzangebote für Beschäftigte der Innenstadt,
- Bewirtschaftung des Parkraumes.

Die flächenmäßig große und historisch wertvolle Innenstadt Eisenachs zeigt viel urbanes Leben in historischer Umgebung. Sie ist dem Grunde nach zu Fuß und mit dem öffentlichen Verkehr gut erreichbar, zeichnet sich durch hohe Bebauungsdichte, vielfältige Nutzung und Funktionsmischung aus. Alle Vorhaben sind deshalb darauf ausgerichtet,

- die Erreichbarkeit der Innenstadt für Fußgänger, Radfahrer und für den Busverkehr weiter zu verbessern,
- den Liefer- und Andienungsverkehr sicherzustellen,
- den Bewohnern annehmbare Alternativen in der Nutzung des privaten Kraftfahrzeuges anzubieten.

Dies kann in der vorhandenen städtebaulich-verkehrlichen Struktur der Innenstadt nur in einem Nebeneinander der Verkehrsarten erfolgen. Es erfordert, flächendeckend verkehrsberuhigte Maßnahmen einzuführen, denen ein Verkehrsführungs- und Parkraumkonzept unterlegt ist, die aufeinander abgestimmt und in „Maß und Zahl“ diese Anforderungen erfüllen und keine konkurrierenden Wirkungen hervorrufen dürfen.

Aus diesem Grunde wurde vereinbart, aufbauend auf dem vorliegenden Verkehrsentwicklungsplan Bereich Innenstadt der Stadt Eisenach, den Abschnitt Ruhender Verkehr zu beplanen.

1.2 Aufgabe

Es ist für die Innenstadt von Eisenach ein stadtmäßigliches, nutzerfreundliches, zeitgemäß modernes und die beabsichtigte Entwicklung der Stadt förderndes Parkraumkonzept zu entwickeln. Dabei sind folgende Planungsfragen zu klären:

- Wie sind das vorhandene Parkraumkonzept in der Innenstadt, die bestehende Parkraumbewirtschaftung und das Stellplatzangebot zu beurteilen?
- Stimmt die vorliegende Stellplatzbilanz überhaupt sowie auch differenziert nach den Bedarfswerten der Nutzergruppen? Wo und in welchem Ausmaß bestehen Defizite und Nachteile?
- Wo und wie sind bezogen auf das derzeitige Verkehrskonzept Maßnahmen erforderlich?
- Wie sind Maßnahmen zu gestalten, zu regeln und zu dimensionieren, damit sie auch zum zukünftigen Verkehrskonzept der Innenstadt passen?
- Wo und wie kann bzw. in welchem Umfang muss Ersatz geschaffen werden, wenn heute vorhandene Stellplätze anderweitig genutzt werden?
- Welches Konzept zur Parkraumbewirtschaftung ist einzurichten, damit die verkehrlichen und stadtentwicklerischen Ziele und eine wirtschaftliche Betreibung erreicht werden? Welche Planungs- Zeitstufen sind zu berücksichtigen? Wie, wo und in welchem räumlichen und zeitlichen Bereich sind Parkgebühren sinnvoll und wie sollten diese gestaffelt werden?

Die Untersuchungen sind in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung durchzuführen, um zu sichern, dass die gesamtplanerischen Ziele ausreichend beachtet und die örtlichen Gegebenheiten gewahrt werden.

Bei der Planung sind folgende Programmunterlagen und sonstige Vorgaben zu beachten:

- Verkehrsentwicklungsplan Innenstadt, Stand November 2001,
- Konzeptüberlegungen Neuordnung des Parkraumes in der Innenstadt,
- Verkehrsentwicklungsplan Eisenach, Stand März 1994,
- Zielkonzept Stadterneuerung,
- Gestaltungskonzept Innenstadtstraßen Eisenach,
- laufende Planungen in der Innenstadt und zum Straßennetz (B 19).

Der Grundtenor der Untersuchung ist darauf zu richten, in den vorhandenen städtebaulichen Strukturen durch eine flächendeckende Verkehrsberuhigung das Gebiet der Innenstadt aufzuwerten, vorhandene Qualitäten zu erhalten und weiter auszuprägen.

1.3. Planungsziele

Abgestimmt auf die Zielsetzung der Stadt und auf Grundlage der im Verkehrsentwicklungsplan Innenstadt 2001 formulierten Strategie ist für den Planungsraum Innenstadt ein Parkraumkonzept zu erarbeiten. Dabei sind folgende übergeordnete Zielsetzungen zu beachten:

- Die Innenstadt von Eisenach soll für Bewohner, Besucher, Kunden und Beschäftigte ein interessanter und attraktiver Ort sein, der als Ort für Einkauf und Erledigung, für Besuch, Verweilen und Besichtigung, zum Wohnen und zum Arbeiten reizt und einlädt. Dazu gehört auch, dass anhand eines Parkraumkonzeptes Stellplätze für alle Nutzergruppen angeboten werden, die angemessen dimensioniert und

verkehrlich günstig erschlossen sind, wobei eine wirtschaftliche Betreuung zu sichern ist.

- Die Regelungen und die Anlagen für den ruhenden Verkehr müssen einfach und einprägsam sein. Sie müssen möglichst in ein Parkleitsystem eingebunden werden, welches gleichermaßen das vorgesehene Verkehrskonzept stützt und auch für Fremde eine gute Orientierung bewirkt.
- Durch eine konsequente, ziel- und zukunftsorientierte Parkraumbewirtschaftung ist zu erreichen, dass die für die einzelnen Nutzergruppen vorgehaltenen Stellplätze auch diesen zugute kommen.
- Die Dimensionierung des Stellplatzangebotes hat so zu erfolgen, dass zumindest für Bewohner, Besucher und Kunden in der Innenstadt eine angemessene Größe und eine wirtschaftliche Betreuung erreicht wird.
- Parkgebühren sind zur Regelung des Parkens in bestimmten Bereichen unerlässlich. Regelungen und Gebühren sind jedoch so zu gestalten, dass möglichst keine Standortnachteile bewirkt werden.
- Parkraumkonzept, Einrichtungen für den ruhenden Verkehr wie Parkieranlagen und die Vorschläge zur Parkraumbewirtschaftung müssen an die Zeitstufen zur Entwicklung des Straßennetzes und die damit verbundene Verkehrsführung mit deren Restriktionen angepasst sein.

1.4 Untersuchungsgebiet

Die Lage des Untersuchungsgebietes in der Innenstadt von Eisenach ist in einer Übersicht im **Bild 1** dargestellt. Im **Bild 2** ist die Unterteilung in das engere Untersuchungsgebiet und in das erweiterte Untersuchungsgebiet angegeben. Das engere Untersuchungsgebiet der Innenstadt, das wie dargestellt in vier Teilgebiete (A bis D) aufgeteilt ist, hat insgesamt folgende Begrenzung:

- Bahnanlagen im Norden,
- Bahnhof, Bahnhofstraße und Wartburgallee im Osten,
- Domstraße und Neustadt im Süden,
- Katharinenstraße und August-Bebel-Straße im Westen.

Das erweiterte Untersuchungsgebiet besteht aus den Teilgebieten E 1, E 2 und E 3, die im Nordosten, Südosten und Süden an das engere Untersuchungsgebiet angrenzen. In diesen Teilgebieten wird erwartet, dass der Parkdruck aus der Innenstadt, besonders wegen der dort nicht in großer Zahl vorhandenen zeitlich unbegrenzt und kostenfrei nutzbaren Stellplätze, in die Randbereiche ausweicht und dort besondere Belastungen bewirkt.

2. Bestandsaufnahmen

Im Rahmen der Bestandsaufnahmen wurden vorliegende Angaben und Erkundungen zusammengestellt, die vorhandene verkehrliche Infrastruktur überprüft, bestehende Regelungen und das Parkraumbewirtschaftungskonzept aufgenommen, das vorhandene Stellplatzangebot erfasst und die heutige Nachfrage (Stellplatzbelegung) an einem repräsentativen Werktag ermittelt.

2.1 vorliegende Verkehrsdaten

Von der Stadt wurden differenzierte Aufnahmen zum Stellplatzangebot im öffentlichen und öffentlich zugänglichen Raum durchgeführt. Die Ergebnisse liegen für die Innenstadt vor. Auf dieser Grundlage wurde durch Vor-Ort-Abgleiche eine Aktualisierung für das engere Untersuchungsgebiet (A – D) vorgenommen. Für die erweiterten Untersuchungsgebiete (E1 – E3) wurden eigene Erhebungen durchgeführt. Auf diesen Grundlagen wurden danach die Verkehrszählungen vorbereitet.

Von der Stadt wurde ebenfalls das Stellplatzangebot im privaten Raum aufgenommen. Die Daten umfassen die private Stellplatznutzung auf privaten Flächen der Innenstadt wurden für die Untersuchung zur Verfügung gestellt und sind im **Bild 3.3** kartiert.

Die Belegungsangaben für die vorhandene Parkierungsanlage "City-Parkhaus" wurden von der Stadt in Form von Listen zur Verfügung gestellt und ausgewertet. Weiterhin wurde die aktuelle Parkgebührenordnung der Stadt übergeben.

Angaben zu öffentlich genutzten Flächen, die in privater Hand sind und in der nächsten Zeit nicht mehr zur Verfügung stehen, stellte die Stadt ebenfalls zur Verfügung. Dabei handelt es sich u.a. auch um folgende größere Flächen mit zum Teil großem Stellplatzangebot:

- Parkplatz Karl-Marx-Straße,
- Parkplatz Predigerplatz,
- Parkplatz Waldhausstraße.

Einfluss auf den ruhenden Verkehr haben auch Verkehrsbelastungen im fließenden Verkehr. Befunde hierzu liegen ausreichend aktuell aus dem Verkehrsentwicklungsplan Innenstadt Stand 2001 vor. Es handelt sich dabei um Daten aus der Kennzeichenerfassung an einem Kordon mit 10 Erfassungsstellen um das Untersuchungsgebiet und der Knotenstromzählung an 24 Knotenpunkten vom 15. Mai 2001 und der Verkehrsbefragung vom 17. Mai 2001 an drei repräsentativen Querschnitten der Innenstadt.

Folgende Ergebnisse werden hervorgehoben:

- Die Verkehrsbelastungen im Straßennetz weisen vergleichsweise hohe Zahlen und einen hohen Anteil an Durchgangsverkehr durch die Innenstadt auf. Die höchste Belastung tritt in der Georgestraße zwischen Hospitalstraße und Wydenbrugkstraße mit ca. 14.500 Kfz/Tag auf, die sich auf die Fahrtrichtungen stark asymmetrisch verteilt und unter anderem auf das Ein-Richtungsstraßensystem zurückzuführen ist. Mit hohen Belastungen wurden außerdem die Hospitalstraße (ca. 9.000 ... 12.000 Kfz/Tag), die Clemdastraße (ca. 11.000 Kfz/Tag), die Marktumfahrt (ca. 8.300 Kfz/Tag) und auch das Ein-Richtungsstraßenpaar Sophienstraße/Alexanderstraße mit ca. 8.500 bis 9.500 Kfz/Tag festgestellt.
- Durchgangsverkehr durch die Innenstadt wurde bei den Kennzeichenerfassung und bei der Verkehrsbefragung ermittelt. Das Ergebnis weist aus, dass der Verkehr zu

etwa 25 % aus Durchgangsverkehr besteht. Das heißt, dass mehr als jeder Vierte das Stadtzentrum von Eisenach durchfährt, vermutlich um Engpässe und Stauungen an anderen Stellen zu umgehen.

- Bei der Verkehrsbefragung wurden insgesamt 2.010 Kfz-Führer in der Innenstadt erfasst und die Daten Uhrzeit, Fahrzeugart, Fahrzeugbesetzung, Herkunftsort, Fahrtziel und Fahrtzweck aufgenommen. Die Auswertung zeigte folgende Ergebnisse. Es wurden etwa 350 Kfz-Fahrten (ca. 17%) im Binnenverkehr der Innenstadt (Untersuchungsgebiet), ca. 540 Kfz-Fahrten (ca. 27%) im Durchgangsverkehr, ca. 330 Kfz-Fahrten (ca. 16%) im Quellverkehr und ca. 790 Kfz-Fahrten (fast 40%) im Zielverkehr festgestellt. Beim Zielverkehr der Innenstadt dominiert der Fahrtzweck "zur Wohnung" mit knapp 57% aller Fahrten. Ca. 27% der Zielverkehrsfahrten sind "zur Arbeit" und nur ca. 16% der Fahrten sind Fahrten zum Einkauf oder zu einer Erledigung gewesen. Beim Quellverkehr der Innenstadt dominiert der Fahrtzweck "von der Wohnung" mit knapp 48% aller Angaben. Ca. 30% kommen "von der Arbeit" und nur 22% der Fahrten hatten den Zweck "Einkauf oder Erledigung" in der Innenstadt.

Im **Bild 10** sind für das Innenstadtzentrum die derzeitigen Nutzungen kartiert. Die Darstellung zeigt auf, dass sich im ausgewiesenen Bereich eine besondere Konzentration ergeben hat, welche Kunden, Besucher und Beschäftigte in vermutlich großer Zahl anzieht.

2.2 Straßennetz und Verkehrsführung

Das relevante Straßennetz und die heutige Verkehrsführung sind im **Bild 4** dargestellt. Herauszustellen ist, dass im Innenstadtzentrum nahezu alle Straßen als Ein-Richtungsstraßen geregelt sind. Dies bewirkt, dass häufig Umwege erzwungen werden, wovon in besonderem Maße der Parkplatzsuchverkehr betroffen ist.

2.3 Regelung zum Parken Herbst 2003 und Stellplatzangebot

In ergänzenden Aufnahmen zu den Regelungen und zum abschnittweisen Stellplatzangebot wurden die von der Stadt bereits ermittelten Angaben aktualisiert. Im **Bild 3.1** sind die Regelungen für den gesamten Untersuchungsraum kartiert. Folgende Ergebnisse werden herausgestellt:

- Im Bereich der Innenstadt besteht ein stark aufgeteiltes Angebot an Stellplätzen. Die Anlagen sind über das Straßennetz verbunden, wobei zum Teil wegen der Ein-Richtungsregelungen im engen Straßenraum längere Wege in Kauf zu nehmen sind. Die Folgen sind Parkplatzsuchverkehr und lange An- und Abfahrtswege.
- Günstig gelegene größere Anlagen für den ruhenden Verkehr bestehen im Nahbereich des Innenstadtzentrums nicht.
- Im Innenstadtzentrum sind alle Stellplätze bewirtschaftet, und es werden überwiegend per Parkscheinautomat Parkgebühren (in drei Gebührenzonen aufgeteilt) erhoben. Nur wenige Stellplätze sind durch Zeitbegrenzung mit Parkscheibe bewirtschaftet.
- Nur in den Randbereichen des engeren Untersuchungsgebietes und vor allem in den Teilgebieten E1 bis E3 stehen unbewirtschaftete Stellplätze zur Verfügung, die kostenfrei, z.B. auch von Langzeitparkern genutzt werden können. Der größte Teil des engeren UG ist im Nordwesten (Katharinenstraße, August-Bebel-Straße und Werneburgstraße) angesiedelt und vom Zentrum relativ weit entfernt.

- In den erweiterten Untersuchungsgebieten sind in der Regel freie Stellplätze vorhanden.
- Die nicht zum Parken verfügbaren Bereiche sind entweder durch Verkehrsbeschränkungen (eingeschränktes oder absolutes Haltverbot) geregelt oder können durch die vorhandenen Querschnitte nicht beparkt werden.
- Es besteht ein starres Parkleitsystem. Dynamische und situationsbezogene Hinweise fehlen außer den Anlagen für das Cityparkhaus an der Rennbahn. Stellplätze für Reise- und Wohnmobile sind in der Karl- Marx- Straße ausgewiesen.

Im **Bild 3.2** ist das Angebot an öffentlichen und öffentlich genutzten Stellplätzen lokalisiert angegeben. Folgende Ergebnisse werden herausgestellt:

- Das Stellplatzangebot des engeren Untersuchungsgebietes beträgt 1.790 P zuzüglich 305 P im Parkhaus. Diese teilen sich auf die Zählgebiete auf mit Gebiet A = 345 P, Gebiet B = 479 P (ohne Parkhaus), Gebiet C = 430 P und Gebiet D = 537 P.
- Für kostenfreies Parken von 30 Minuten bis zu 1 Stunde stehen 109 P und bis zu 2 Stunden stehen 90 P zur Verfügung.
- Größere und leistungsfähige Anlagen stehen im engeren UG mit dem City-Parkhaus (305 P) sowie mit den Großparkplätzen Karl-Marx-Straße (181 P) und Waldhausstraße (252 P) zur Verfügung. Die Anlagen liegen zum Einkaufsbereich mit einer Luftlinienentfernung von 400 m und mehr entfernt.
- Für freies Parken in der Innenstadt (engeres UG) gibt es ca. 550 Stellplätze, die vorwiegend in den Randbereichen Süd und West angeordnet sind.
- Die erweiterten Untersuchungsgebiete haben ein Stellplatzangebot von insgesamt 626 P, das kostenfrei und zeitlich unbeschränkt genutzt werden kann. Im nordöstlichen Bereich E1 sind 261 P, im südöstlichen Bereich E2 sind 216 P und im südwestlichen Gebiet E3 149 P vorhanden.
- Für Busse stehen Stellplätze mit Gebühr auf dem Frauenplan (ca. 8 P) sowie auf dem Parkplatz Waldhausstraße (ca. 6 P) und mit Zeitbeschränkung auf 3 h im östlichen Abschnitt der Schillerstraße (3 P) zur Verfügung.
- Gesondert ausgewiesene Stellplätze für Reise-/Wohnmobile sind in der Karl-Marx-Straße (ca. 10 PP) ausgewiesen.

Aus einer Erhebung der Stadt ist das private Stellplatzangebot zur privaten Nutzung bekannt. Die Ergebnisse sind im **Bild 3.3** dargestellt, wobei die Angaben lokalisiert sind. Es ist davon auszugehen, dass außerdem noch in einer zusammen größeren Anzahl einzelne Stellplätze und kleine Anlagen vorhanden sind, die nicht erfasst werden konnten, wodurch das tatsächliche private Angebot noch höher ausfällt. Folgende Ergebnisse werden herausgestellt:

- Im Untersuchungsgebiet stehen (nach der Erfassung der Stadt) ca. 1.990 Stellplätze zur Verfügung.

Anmerkungen: Unter Berücksichtigung der Shell Pkw-Szenarien des Pkw-Bestands ist für 2003 eine Pkw-Dichte von ca. 0,5485 Pkw/Einwohner anzunehmen. Mit einer Einwohnerzahl von ca. 7.500 Einwohner im Untersuchungsgebiet ergibt sich der Stellplatzbedarf zu 4.110 P. Dieser ist etwa doppelt so hoch wie das heute vorhandene Angebot. Die Differenz von mehr als 2.000 Stellplätze kann vermutlich nicht durch die nicht erfassten privaten Stellplätze ausgeglichen werden. Demnach ist anzunehmen, dass Bewohner in erheblichem Umfang auf Stellplätze im öffentlichen Straßenraum angewiesen sind (selbst dann, wenn in der Innenstadt eine unterdurchschnittliche Motorisierung vorliegt).

- Die privaten Stellplätze sind meist in kleineren Anlagen aufgegliedert und über das Innenstadtgebiet relativ gleichmäßig verteilt. Nur in 10 Anlagen sind mehr als 50 P ausgewiesen.
- Es ist zu berücksichtigen, dass die privaten Stellplätze häufig auf vorhandenen Baulücken eingerichtet sind. Nach einer Bebauung dieser Grundstücke in Zukunft werden die Stellplätze damit verlorengehen, das Angebot verringern und gleichzeitig einen höheren Bedarf auslösen. **(Daraus ist abzuleiten, dass bei zukünftigen Bauvorhaben besonderer Wert auf die Ausweisung von ausreichenden Stellplätzen zu legen ist.)**

2.4 Parkraumbewirtschaftung

Von der Stadt liegen Angaben zur derzeitigen Parkraumbewirtschaftung vor. Folgende Sachverhalte und Befunde werden hervorgehoben:

- Das Parken auf öffentlichen Straßen und Plätzen wird mit Parkscheinautomaten in den Zeiten, von Montag bis Freitag, von 9.00 Uhr bis 17.00 Uhr mit Parkgebühren bewirtschaftet.
- Für den Frauenplan und das Mariental (außerhalb des Untersuchungsgebietes) wird zusätzlich noch Samstag von 9.00 Uhr bis 17.00 Uhr eine Gebühr erhoben.
- Das bewirtschaftete Gebiet wird in drei Zonen I, II und III aufgeteilt.
- Die Gebühren betragen für Busse 2,60 €/h und für alle anderen Fahrzeuge in der Zone I = 0,30 € je 20 Minuten, in der Zone II = 0,20 € je 20 Minuten und in der Zone III = 0,20 € je 30 Minuten.
- Für die Parkplätze Waldhausstraße (Zone II) und Karl-Marx-Straße (Zone III) können Monats-, Wochen oder Tageskarten erworben werden. Bei der Benennung der Straßen und Plätze für die Zone I wurden die Esplanade, der Pfarrberg (Post) und die Johannisstraße nicht aufgeführt. Dafür aber die Helenenstraße in der aber eine Regelung mit Zeitbegrenzung auf 1 h ausgeschildert ist.
- Die Gebühren für das City-Parkhaus betragen 0,40 € je 30 Minuten, maximal 5,50 € (Tageskarte) und Nachteinstellung 1,50 €. An Sonn- und Feiertagen werden 0,50 € je Stunde erhoben. Die Gebühren für Dauerparker liegen nicht vor.

2.5 Verkehrserhebungen zum Parken

2.5.1 Parkraumerfassung Herbst 2003

Vorbereitung und Durchführung

Zur Ermittlung der Belegung der Stellplätze im öffentlichen Raum bzw. auf öffentlich zugänglichen Flächen zu unterschiedlichen Zeiten und unterschieden nach Parkdauer und Nutzergruppen wurden besondere Verkehrszählungen per Kennzeichenerfassung durchgeführt. Folgendes wird hierzu hervorgehoben:

- Am Mittwoch, dem 15.10.2003, wurde in der Zeit von 4:00 Uhr (Nachterhebung) bis 20:00 Uhr in den im **Bild 2** kartierten Untersuchungsgebieten eine Parkraumerhebung per Kennzeichenerfassung durchgeführt. Dieses Verfahren ermöglicht einfach die Ermittlung von Belegung und Parkdauer.
- Der Zähltag war ein Markttag. Die Durchführung wurde in Abstimmung mit der Stadt so gewählt, weil an anderen Tagen in bestimmten Bereichen Einschränkungen wegen der Straßenreinigung bestehen.
- Erfasst wurden, eingeteilt nach Gebieten und Straßenbereichen sowie unterteilt nach Zeitintervallen, die Kennzeichen der abgestellten Fahrzeuge. Aus

Datenschutzgründen wurden nur die Buchstaben und Ziffern hinter der Herkunftskennung vermerkt. Zusätzlich wurden die verschiedenen Fahrzeugarten vermerkt.

- Die Zählintervalle waren für das engere und erweiterte UG differenziert. In den Teilgebieten A...D des engeren UG wurde die Erfassung im Zeitraum von 9:00 bis 18:00 Uhr in ½ Stunden-Intervallen, sonst in 1-Stunden-Intervallen vorgenommen, im erweiterten UG (E1...E3) im 2 Stundenrhythmus.

Am Zähltag, an dem für die Zählung Personal der Stadtverwaltung Eisenach eingesetzt wurde, herrschten „reguläre“ Verhältnisse; weder die Witterung noch sonstige Ereignisse lassen Zweifel an der Repräsentativität der Ergebnisse zu.

Hinweise zu Methodik und Auswertung

In allen Rundgängen wurden „stellplatzscharf“ die Kennzeichen der geparkten Fahrzeuge aufgenommen. Durch einen Vergleich der Kennzeichen können die Belegung je Zeitintervall und Teilabschnitt, die Parkdauer und auch im gesamten Untersuchungsgebiet an anderen Stellplätzen wieder vorkommende Kennzeichen (dasselbe Fahrzeug, anderer Stellplatz zu anderer Zeit) festgestellt werden.

Über die Zuordnung von Verhaltensmuster kann außerdem eine Aufteilung nach Nutzergruppen vorgenommen werden. Für die vorliegende Untersuchung geschah dies für drei Gruppen:

- Bewohner,
- Besucher/Kunden
- Beschäftigte

nach den nachfolgenden Festlegungen. Dabei gibt es auch Fälle, in denen eine Zuordnung nicht eindeutig vorgenommen werden kann. So können Beschäftigte nur kurz parken, weil sie zwischenzeitlich mit dem Fahrzeug dienstlich unterwegs sind. Ebenso ist nicht auszuschließen, dass Besucher/Kunden über einen längeren Zeitraum von 4 Stunden Stellplätze belegen. Diese besonderen Verhaltensweisen sind aber Ausnahmen, wodurch die Aussagegenauigkeit in der Regel nicht signifikant beeinflusst wird.

Bewohner

Die in der Nachtzählung im Zeitraum von 4.00 bis 5.00 Uhr abgestellten Fahrzeuge wurden vereinfachend den Bewohnern zugeordnet. Über einen Kennzeichenvergleich mit den festgestellten Kennzeichen der anderen Rundgänge/Erfassungen lassen sich die Belegung von Stellplätzen durch Bewohner je Intervall und die Parkdauerverteilung je Teilgebiet und insgesamt feststellen.

Beschäftigte

Beschäftigte belegen Stellplätze in der Regel wenigsten 4 Stunden (Halbtagsbeschäftigte) bzw. ca. 8 Stunden, bei einer üblichen Ankunftszeit zwischen 6.30 und 8.30 Uhr. Unschärfen treten auf, wenn ein Kfz z.B. dienstlich genutzt wird. (Diese konnten zum Teil erkannt werden, z.B. wenn das Kfz im gleichen Untersuchungsgebiet mit Pausen wiederholt aufgefunden wurde.)

Besucher und Kunden

Besucher und Kunden treten in aller Regel als Kurzparker bzw. mit einer Parkdauer von weniger als vier Stunden auf. Anhand dieses Musters sind die Parkierungsstellen und die Parkdauerverteilung feststellbar.

Auswertung und Ergebnisse

Die Zählungen wurden quartierweise und insgesamt ausgewertet. Dabei hat es sich auch gezeigt, dass Erfassungsfehler aufgetreten sind. Die vergleichsweise geringen Ungenauigkeiten wurden korrigiert.

Folgende Anmerkungen werden vorangestellt:

- Die Ergebnisse sind in den im **Anhang** enthaltenen Tabellen, Auswertung Stellplatzbelegung, je Untersuchungsgebiet und je Zählintervall getrennt aufgeführt.
- Die Tabellen enthalten im einzelnen die ausgewerteten Daten der Kennzeichenerfassung mit Werten (je Teilgebiet – Straßenzug bzw. Platz) für Stellplätze verfügbar, Stellplätze belegt, Auslastung in Prozent und Aufschlüsselung in Anwohner, Langzeitparker (Beschäftigte) mit Parkzeit >4 Std. und Kurzzeitparker (Besucher/Kunde). In der abschließenden Tabelle ist eine Zusammenstellung der Zählintervalle unterteilt nach Nutzern enthalten. Hier wird auch die maximale Belegung für die Nutzergruppen mit Angabe der zutreffenden Zeit sowie der prozentualen Auslastung ausgewiesen.
- Die **Tabellen Überlastung (Anhang)** stellen die in den Untersuchungsgebieten vorherrschenden maximalen Belegungen der Straßenzüge dar. Je Zeitintervall wird die Belegung >90% noch grafisch dokumentiert. Die lfd. Nr. ist zur besseren Auffindung im **Bild 3.2** den betreffenden Stellplätzen zugeordnet.
- Die Auswertungsergebnisse werden in den Tabellen (**Anhang**) für die maximalen Belegungen und Aufteilungen nach Nutzern in den **Bildern 5, 6 und 7** dargestellt.
- Im **Bild 5** ist der Innenbereich zusammengefasst und wird dem erweiterten UG gegenüber gestellt. Die grafische Auswertung mit Balkendiagrammen unterteilt nach belegt, Anwohner, Beschäftigte und Besucher/Kunde wird jeweils für die zutreffende Spitzenstunde angezeigt.

Folgende Ergebnisse, dargestellt im **Bild 5**, werden herausgestellt:

- In der **Innenstadt (A – D)** tritt die maximale Belegung um 11.30 Uhr mit 1.284 Parkern (entsprechend 72%) auf. Davon betragen die Anteile: Anwohner 214 P (12%), Beschäftigte 437 P (24%) und Besucher/Kunden 633 P (35%).
- Das **Gebiet E1 (NO)** zeigt eine maximale Belegung um 10.00 Uhr mit 203 P (78%) – davon die Anteile: Anwohner 70 P (27%), Beschäftigte 104 P (40%) und Besucher/Kunden 29 P (11%).
- Das **Gebiet E2 (SO)** zeigt eine maximale Belegung um 12.00 Uhr mit 173 P (80%) – davon die Anteile: Anwohner 57 P (27%), Beschäftigte 85 P (40%) und Besucher/Kunden 31 P (14%).
- Das **Gebiet E3 (SW)** zeigt eine maximale Belegung um 04.00 Uhr mit 140 P (93%) – davon die Anteile: Anwohner 140 P (93%), Beschäftigte 0 P und Besucher/Kunden 0 P.

Im **Bild 6** sind die Teilgebiete der Innenstadt getrennt dargestellt. Hier ist folgendes hervorzuheben:

- Im **Teilgebiet A** der Innenstadt zeigt sich die maximale Belegung um 15.00 Uhr mit 274 P (79%) – davon Anwohner 53 P (15%), Beschäftigte 70 P (20%) und Besucher/Kunden 151 P (44%).

- Das **Teilgebiet B** zeigt die max. Belegung um 11.00 Uhr mit 322 P (67%) – davon Anwohner 17 P (4%), Beschäftigte 57 P (12%) und Besucher/Kunden 248 P (52%).
- Das **Teilgebiet C** zeigt die max. Belegung um 11.30 Uhr mit 257 P (60%) – davon Anwohner 27 P (6%), Beschäftigte 102 P (24%) und Besucher/Kunden 128 P (30%).
- Das **Teilgebiet D** zeigt die max. Belegung auch um 11.30 Uhr mit 468 P (87%) – davon Anwohner 112 P (21%), Beschäftigte 193 P (36%) und Besucher/Kunden 163 P (30%).

Im **Bild 7** ist der maximale Stellplatzbedarf für Bewohner als Auswertung des Nachrundganges (4.00 Uhr) grafisch dargestellt. Hierzu wird folgendes herausgestellt:

- Die Zusammenfassung der **Innenstadt (A – D)** zeigt eine Belegung mit 693 Parkern. Dies entspricht einer Auslastung von 39%.
- Das **Teilgebiet A** zeigt eine Belegung mit 214 Parkern, entsprechend 62%.
- Das **Teilgebiet B** zeigt eine Belegung mit 78 Parkern, entsprechend 16%.
- Das **Teilgebiet C** zeigt eine Belegung mit 132 Parkern, entsprechend 31%.
- Das **Teilgebiet D** zeigt eine Belegung mit 269 Parkern, entsprechend 50%.
- Das erweiterte **Gebiet E1** (NO) zeigt eine Belegung mit 160 Parkern. Dies entspricht einer Auslastung von 61%.
- Das erweiterte **Gebiet E2** (SO) zeigt eine Belegung mit 144 Parkern. Dies entspricht einer Auslastung von 67%.
- Das erweiterte **Gebiet E3** (SW) zeigt eine Belegung mit 140 Parkern. Dies entspricht einer Auslastung von 94%.

Die **Bilder 8, 8.1 bis 8.4** veranschaulichen mit Diagrammen die Stellplatzbelegungen über den Zeitablauf (nach Rundgängen) für den Vormittag und den Nachmittag mit einer Aufteilung nach Nutzern und in Gegenüberstellung zum Gesamtstellplatzangebot. Dabei ist im **Bild 8** das Innenstadtgebiet zusammengefasst. In den **Bildern 8.1 bis 8.4** sind jeweils die Ergebnisse für die Teilgebiete A bis D dokumentiert. Die **Bilder 9.1 bis 9.3** zeigen analoge Diagramme (nach Rundgängen und Nutzergruppen) für die erweiterten Gebiete E1 bis E3.

Die Beurteilung der Ergebnisse erfolgt im **Abschnitt 4**.

2.5.2 Belegung City-Parkhaus

Die Belegung des Parkhauses wurde bei der Kennzeichenerfassung nicht mit aufgenommen. Hierfür wurden die von der Stadt Eisenach zur Verfügung gestellten Angaben, die in Form von Drucklisten vorliegen, ausgewertet. Als ein Ergebnis wird festgestellt, dass wegen der unterschiedlichen Basisdaten eine Zusammenfassung mit den Zählenden nicht möglich ist. Es wird deshalb die Auswertung der ermittelten Daten (City-Parkhaus für den 15.10.2003) auf die Ausweisung folgender Schlüsselwerte beschränkt:

- Im Parkhaus sind 305 Stellplätze eingerichtet.
- 162 Stellplätze (ca. 53 %) sind an Dauerparker per Monats- oder Wochenkarte vermietet.
- Bezogen auf Kurzparker wurden 95 Parkvorgänge am Untersuchungstag erfasst. Davon haben 60 Parkvorgänge länger als 4 Stunden gedauert.

Die Beurteilung der Ergebnisse erfolgt im **Abschnitt 4**.

3. Stellplatzbilanz Herbst 2003

In der folgenden Tabelle sind die ermittelten Schlüsselwerte in einer Bilanzierung zusammengestellt.

Bilanz für öffentliche und öffentlich nutzbare Stellplätze

Gebiet	Stellplatzzahl	Maximale Belegung	Anteil in Prozent
A	345	274	79%
B *	479	322	67%
C	430	257	60%
D	537	468	87%
Summe A-D	1.791	1.284	72%
E1	261	203	78%
E2	216	173	80%
E3	149	140	94%

B * Stellplatzzahl ohne City-Parkhaus

Aufteilung der maximalen Belegung auf die Nutzergruppen

Gebiet	Bewohner	Bes./Kunden	Beschäftigte
A	53	151	70
B *	17	248	57
C	27	128	102
D	112	163	193
Summe A-D	214	633	437
E1	70	29	104
E2	57	31	85
E3	140	0	0

Maximale Belegungsanzahl je Nutzergruppe

Gebiet	Bewohner	Bes./Kunden	Beschäftigte
A	214	151	75
B *	77	248	71
C	131	131	112
D	269	170	200
Summe A-D	691	700	458
E1	160	35	111
E2	144	31	85
E3	140	36	48

Zusätzlich zur Gegenüberstellung von Angebot und Nachfrage werden folgende einzelne Ergebnisse herausgestellt:

- Im Innenstadtgebiet insgesamt steht einem Angebot von 1.791 Stellplätzen nachts eine Nachfrage von 693 P (ca. 39%), vormittags von 1.284 P (um 11.30 Uhr, ca.

- 72%), nachmittags von 1.117 P (um 13.00 Uhr, ca. 62%) und von 996 P am Abend, ca. 56% entgegen.
- Im Teilgebiet A steht einem Angebot von 345 Stellplätzen nachts eine Nachfrage von 214 P (ca. 62%), vormittags von 261 P (um 10.00 Uhr), nachmittags von 274 P (um 15.00 Uhr, ca. 79%) und 242 P abends (ca. 70%) entgegen.
 - Im Teilgebiet B steht einem Angebot von 479 Stellplätzen nachts eine Nachfrage von 78 P (ca. 16%), vormittags von 322 P (um 11.00 Uhr, ca. 67%), nachmittags von 236 P (um 15.00 Uhr, ca. 49%) und von 213 P am Abend (ca. 44%) entgegen.
 - Im Teilgebiet C steht einem Angebot von 430 Stellplätzen nachts eine Nachfrage von 132 P (ca. 31%), vormittags von 257 P (um 11.30 Uhr, ca. 60%), nachmittags von 239 P (um 13.00 und 14.00 Uhr, ca. 56%) und 206 P am Abend (ca. 48%) entgegen.
 - Im Teilgebiet D steht einem Angebot von 537 Stellplätzen nachts eine Nachfrage von 269 P (ca. 50%), vormittags von 468 P (um 11.30 Uhr, ca. 87%), nachmittags von 409 P (um 13.30 Uhr, ca. 76%) und 335 P am Abend (ca. 62%) entgegen.
 - Das erweiterte Untersuchungsgebiet E1 zeigt ein Angebot von 261 Stellplätzen und eine Nachfrage von nachts 160 P (ca. 61%), vormittags von 203 P (um 10.00 Uhr, ca. 78%) und von 143 P am Abend (ca. 55%).
 - E2 zeigt ein Angebot von 216 Stellplätzen und eine Nachfrage von nachts 144 P (ca. 67%), vormittags von 173 P (um 12.00 Uhr, ca. 80%) und 125 P am Abend (ca. 58%).
 - E3 zeigt ein Angebot von 149 Stellplätzen und eine Nachfrage von nachts 140 P (ca. 94%), tagsüber von 105 P von (14.00 bis 16.00 Uhr, ca. 70%) und 133 P am Abend (ca. 89%).

Für die einzelnen Nutzergruppen wird folgendes festgestellt:

- Die höchsten Anteile bei der Belegung durch Bewohner sind im Gebiet E3 (**149***) (Nacht, 94%), E2 (**216***) (Nacht, 67%), E1 (**261***) (Nacht, 61%) und in den Innenstadt-Gebieten A (**345***) (Nacht, 62%) und D (**537***) (Nacht, 50%) anzutreffen. In den Gebieten C und B sind sie gering und liegen unter 31% bzw. 16%.
- Die Anteile für Beschäftigte betragen im Zählgebiet A (**345***) maximal 76 P (12.00 Uhr) ca. 22%, in B (**479***) maximal 71 P (13.00 Uhr) ca. 15%, in C (**430***) maximal 112 P (12.30 Uhr) ca. 26% und im Gebiet D (**537***) mit maximal 200 P um 12.00 Uhr ca. 37%. In den erweiterten Gebieten ergeben sich maximale Werte zu: 111 P, ca. 43% um 12.00 Uhr in E1 (**261***), 85 P, ca. 39% um 12.00 Uhr in E2 (**216***) und 48 P, ca. 32% um 12.00 Uhr in E3 (**149***).
- Für Besucher und Kunden zeigt sich folgendes Ergebnis. Die maximalen Werte sind wie folgt zu verzeichnen: Gebiet A (**345***) 155 P um 17.00 Uhr, ca. 45%, Gebiet B (**479***) 248 P um 11.00 Uhr, ca. 52%, Gebiet C (**430***) 131 P um 19.00 Uhr, ca. 30% und Gesamt in der Innenstadt 643 P von 10.30 bis 11.00 Uhr, ca. 36%. In den erweiterten Gebieten für E1 (**261***) 35 P um 18.00 Uhr, ca. 13%, für E2 (**216***) 31 P von 10.00 bis 12.00 Uhr, ca. 14% und für E3 (**149***) 36 P um 20.00 Uhr, ca. 24%.

* Basiszahlen aus „Bilanz für öffentliche und öffentlich nutzbare Stellplätze“ Stellplatzzahl

4. Beurteilung des Bestandes

Die Beurteilung des Bestandes erfolgt zusammenfassend qualitativ und quantifiziert nach einzelnen Gesichtspunkten. Der Schwerpunkt der Beurteilung liegt dabei im engeren Untersuchungsgebiet.

Stellplatzangebot und Nachfrage

- Insgesamt steht in der Innenstadt einem Stellplatzangebot im öffentlichen Raum/öffentlich zugänglich (ohne Parkhaus) von knapp 1.800 Stellplätzen eine maximale Auslastung von rund 1.320 Parkern gegenüber. Das heißt, dass selbst in der Spitzenzeit rund 500 Stellplätze (ca. 28 %) - mehr als ein Viertel - frei sind. Also besteht rechnerisch ein Überangebot.
- Bezogen auf die Teilgebiete A...D und E1...E3 treten hinsichtlich Angebot und Belegung Unterschiede auf. Dabei zeigt es sich, dass im engeren UG im Teilgebiet D aufgrund der unbeschränkt nutzbaren und kostenfreien Stellplätze die höchste Auslastung vorliegt.
 - A: 345 Stellplätze, maximale Belegung 274 Parker (79 %)
 - B: 479 Stellplätze, maximale Belegung 322 Parker (67 %)
 - C: 430 Stellplätze, maximale Belegung 257 Parker (60 %)
 - D: 537 Stellplätze, maximale Belegung 468 Parker (87 %)

 - E1: 260 Stellplätze, maximale Belegung 203 Parker (78 %)
 - E2: 215 Stellplätze, maximale Belegung 173 Parker (80 %)
 - E3: 150 Stellplätze, maximale Belegung 140 Parker (93 %)
- Bereichs- und straßenzugweise, vor allem konzentriert um das Innenstadtzentrum, treten Voll-Auslastungen und auch Überlastungen (Falschparker zusätzlich zur Auslastung) auf. Aus- und Überlastungen grenzen dabei häufig an Abschnitte mit Leerständen an. Dies zeigt, dass die Parker besondere Ansprüche stellen und möglichst nahe am Ziel der Fahrt parken wollen, bzw. auch, dass das Parkleitsystem nicht ausreichend funktioniert.
- Das stark aufgeteilte und aus vielen Straßenabschnitten und kleineren Plätzen bestehende Stellplatzangebot wird als sehr ungünstig beurteilt, u.a. weil es unübersichtlich ist, teils lange Wege beim Suchverkehr auslöst und kein effektives Parkleitsystem ermöglicht.
- Stellplatzangebote in größeren Anlagen bestehen (Waldhausstraßen-Parkplatz mit ca. 250 Plätzen, Parkhaus mit ca. 300 Plätzen) nur außerhalb vom Zentrum. Sie erfordern lange und problembehaftete Fußwege (z.B. die Querung von Bahnhofstraße/Wartburgallee).

Parkhaus

- Das Parkhaus weist sich durch seine unattraktive Lage mit vergleichsweise langen Wegen in das Stadtzentrum aus und ist von konkurrierenden und teilweise billigeren Angeboten umgeben.
- Für das Parkhaus liegt eine sehr schlechte Auslastung vor. Das für Kurzparker freie Angebot von knapp 150 Stellplätzen wird werktags nur von etwa 100 Parkern am Tag genutzt. Bei einer annähernd wirtschaftlichen Umschlagziffer von >3 Parker/Stellplatz müssten wenigstens 500 Kurzparker auftreten.
- Der an Dauerparker vermietete Anteil ist mit über 50 % des Stellplatzangebotes vergleichsweise hoch und stellt dabei die Wirtschaftlichkeit der Anlage in Frage.

qualifiziertes Angebot für Nutzergruppen - Bewohner

- Für Bewohner sind insgesamt zu wenige private Stellplätze vorhanden. In der Innenstadt (engeres UG) sind nachts fast 700 Kfz im öffentlichen Raum abgestellt.

- Tagsüber treten in den bewirtschafteten Abschnitten eher geringe Anteile an Bewohnerparkern auf. Dies ist vermutlich auch auf nicht ausreichende Anpassungen im Bewirtschaftungskonzept (Parkdauerbeschränkungen, Gebühren) zurückzuführen.
- Im Randgebiet E3 (südlich Domstraße) sind nachts die Stellplätze nahezu ausgelastet. Dies ist als deutlicher Hinweis auf ein bestehendes Defizit zu werten, das z.B. durch die Herstellung von (privaten) Quartier-Parkierungsanlagen auszugleichen ist.

qualifiziertes Angebot für Nutzergruppen - Besucher und Kunden

- Für Besucher und Kunden treten im Innenstadtzentrum lokal zeitweilige Defizite auf. Dabei entsteht offen der Eindruck, dass zu wenige günstig zu den zentralen Einrichtungen angeordnete Stellplätze vorgehalten werden. Dies wirkt sich als Nachteil in der Beurteilung (von Besuchern und Kunden) von Lagegunst und Qualität für die Eisenacher Innenstadt aus.
- Insgesamt fehlt eine günstig zum Zentrum gelegene, leistungsfähige und gut an das Hauptstraßennetz angeschlossene größere Parkierungsanlage, die per Parkleitsystem für weniger Ortskundige ein qualifiziertes Angebot darstellt.
- Weiter vom Zentrum entfernte Stellplätze werden nicht im erwünschten Maß angenommen, auch weil sie Fremden nicht bekannt sind und weil sie im Ein-Richtungsstraßen-System nicht gut erreicht werden können.

qualifiziertes Angebot für Nutzergruppen - Beschäftigte

- Dauerparkende Beschäftigte sind im öffentlichen Raum im Zentrum von Eisenach unerwünscht. Die Umsetzung des Wunsches gelingt durch die bestehenden Regelungen weitgehend.
- In den Randbereichen werden die unregelmäßig verteilten Stellplätze von Beschäftigten der Innenstadt belegt, wobei einzelne Abschnitte fast durchgehend ausgelastet sind. Für andere Nutzergruppen - vor allem für Bewohner - bleibt dort kein Raum.

Stellplatzanordnung und Parkplatzsuchverkehr

- Das Stellplatzangebot ist in der Innenstadt auf eine Vielzahl an Straßenabschnitten und Plätze mit jeweils eher kleiner Stellplatzzahl aufgeteilt. Eine erkennbare Systematik, die auch Ortsunkundigen hilft, besteht nicht.
- Durch das flächig verteilte Stellplatzangebot wird verstärkt Parkplatzsuchverkehr erzeugt. Die damit verbundenen unerwünschten Belastungen (Lärm, Abgas und Trennwirkungen) werden durch das größtenteils vorhandene Einrichtungsstraßensystem auf Grund fehlender Platzverhältnisse noch verstärkt.
- Das starre Parkleitsystem in Kombination mit fehlenden größeren Parkierungseinrichtungen ist zur Ordnung und Führung des Verkehrs nicht im erwünschten Ausmaß tüchtig.

Parkraumbewirtschaftung und Gebühren

- Der zentrale Bereich der Innenstadt ist nahezu vollständig bewirtschaftet. Damit wird die beabsichtigte Bevorzugung von Kurzparkern (=Kunden und Besucher) erreicht.
- In den bewirtschafteten Abschnitten liegen (Innenstadt Nordost, Teilgebiet B) kostenpflichtige und kostenfreie Abschnitte ohne erkennbare Systematik in unmittelbarer Nachbarschaft. Hierdurch wird nachteilig Suchverkehr erzeugt, weil die Parker zunächst Gebühren vermeiden wollen.
- Die Gebührenstaffelung - besonders hinsichtlich der Tagessätze - ist nicht immer logisch. Es treten teils höhere Gebühren als mit Höchststundenzahlen auf.

Reisebusse

- Für Reisebusse besteht kein Leitsystem, über das Ortsunkundige zu zentrumsnahen Ein- und Aussteigestellen geführt werden.
- Die Busstellplätze am Frauenplan werden von dort länger parkenden Bussen blockiert.
- Der Busabstellplatz im Bereich des AWE-Stammwerkes (H.-Erhardt-Platz) liegt von der Innenstadt weit abgelegen. Es ist kaum zumutbar, dort Touristen aussteigen und zu Fuß zur Innenstadt mit Lutherhaus usw. gehen zu lassen. Deshalb kann der H.-Erhardt-Platz nur eine Übergangslösung darstellen, bis eine günstigere Ziellösung realisiert werden kann. Es wird von der Stadt angestrebt, den Regionalbusbahnhof in der Müllerstraße als Ziellösung zu fixieren.
- Weitere Kurzzeitparkplätze befinden sich in der Katharinenstraße (1 PP, beschränkt auf 1h), Markt (1 PP, beschränkt auf 1h), Residenzhaus (1 PP, beschränkt auf 1h), Lutherhaus (2 PP, beschränkt auf 2h). Die zeitliche Begrenzung soll für die Katharinenstraße und den Markt auf 2h bis 20 Uhr erweitert werden.

Parkdisziplin

- In der Innenstadt treten regelmäßig Falschparker auf. Es wird im absoluten und im eingeschränkten Haltverbot geparkt (vermehrt nach 17.00 Uhr), die Höchstparkdauer wird nicht immer eingehalten. Dabei wird das "übliche Maß" im Vergleich mit anderen Städten gewahrt.

Hinweis:

Die im Konzept enthaltenen Untersuchungsergebnisse basieren auf dem Bestand vom 15.10.2003. Darin enthalten ist der Großparkplatz Waldhausstraße.

Mit Neuschaffung von 550 – 600 Parkplätzen im Zusammenhang mit der Errichtung des Fachmarktzentnums am „Tor zur Stadt“ entstehen öffentliche Parkmöglichkeiten in etwa der gleichen Größenordnung wie bislang auf dem Parkplatz Waldhausstraße. Es wird eingeschätzt, dass sich das Parkverhalten an die Bestandssituation von 2003 wieder annähern wird. Somit wird eine neue Untersuchung unter der Maßgabe des Wegfalles des Parkplatzes Waldhausstraße als entbehrlich eingeschätzt.

5. zukünftiger Parkraumbedarf

Der zukünftige Parkraumbedarf resultiert wesentlich aus den Nutzungen in der Innenstadt und deren Folgen, die bereits heute, wie im **Bild 10** dargelegt, großen Raum einnehmen. Dabei hat sich in den vergangenen Jahren gezeigt, dass sich die Innenstadt mit der Fußgängerzone dem Konkurrenzdruck von Einkaufsmärkten "auf der grünen Wiese" und auch dem aus anderen Städten stellen muss.

In der automobilen Gesellschaft hängt der Erfolg zentraler Einkaufs- und Dienstleistungsbereiche auch davon ab, dass die verkehrliche Erschließung funktioniert. Nachteile werden nur dann akzeptiert, wenn Qualität und Vielfalt des Warenangebotes Abstriche z.B. beim Parken rechtfertigen. Neue Einkaufszentren siedeln sich in der Regel am Stadtrand an leistungsfähigen Straßen an und bieten kostenfreies Parken mit Parkplatzgarantie. Sie ergänzen das Angebot der Stadt und treten gleichzeitig als Konkurrent für die Innenstadt auf.

Für Eisenach müssen Änderungen eingeleitet werden, wenn der Stellenwert gehalten werden soll. **Dazu gehört, dass das heute stark aufgeteilte Stellplatzangebot in günstig gelegenen, gut erschlossenen leistungsfähigen Anlagen konzentriert wird.** Damit werden gute Voraussetzungen für die beabsichtigte Erweiterung der Fußgängerzone geschaffen, wie auch für neue Nutzungen z.B. auf heute brach liegenden oder unvorteilhaft genutzten Flächen. Außerdem muss geprüft werden, ob und wo heutige Stellplätze entfallen, wenn andere Flächennutzungen eingerichtet werden sollen

5.1 Änderungen im Stellplatzangebot

5.1.1 entfallende Parkierungseinrichtungen wegen sich ändernder Flächennutzung

Infolge zu erwartender Umnutzungen von privaten Flächen durch Neubauten und Veränderungen im Besitzstand ist im beplanten Untersuchungsgebiet mit Veränderungen des Stellplatzangebotes zu rechnen. Im einzelnen handelt es sich um folgende Flächen, die im **Bild 11** kartiert sind:

- Der **Parkplatz Waldhausstraße** ist - bedingt durch die Entkontamination der Parkplatzfläche im Bereich der Waldhausstraße und des Bahnhofsvorplatzes entfallen. Betroffen sind 252 ebenerdige Stellplätze.
- Der **Parkplatz Karl-Marx-Straße** ist ebenfalls eine private Fläche und gegenwärtig von der Stadt Eisenach angemietet. Es muss damit gerechnet werden, dass sich perspektivisch auch hier die Nutzung ändert. Hierdurch würden 181 Stellplätze entfallen.
- Für die Fläche des **Parkplatzes Predigerplatz** ist Gleiches zutreffend. Es muss auch damit gerechnet werden, dass durch den Eigentümer eine Änderung der Nutzung erfolgt. Es entfallen damit zusätzlich 44 Stellplätze.

Die Gesamtsumme für die entfallenden Stellplätze aus zur Zeit in privater Hand befindlichen Flächen beträgt **477 Stellplätze**.

5.1.2 entfallende Stellplätze wegen neuer Straßenraum- und Platzgestaltung

Es ist durch städtebauliche Planungen und Maßnahmen mit der Verringerung des Stellplatzangebotes im öffentlichen Raum der Innenstadt von Eisenach zu rechnen. Durch Aussagen der Stadt sowie auf Grundlage der Konzeptplanungen des Verkehrsentwicklungsplanes Innenstadt, Stand November 2001, ist bekannt, dass dies für die nachfolgend benannten Bereiche - Esplanade, Frauenplan, Johannisplatz, Karlsplatz, Lutherplatz und Theaterplatz sowie Clemdastraße, Georgenstraße, Hospitalstraße und Wydenbrugkstraße - zutrifft. Dargestellt sind die betreffenden Bereiche im **Bild 11**.

- **Umgestaltung des Karlsplatzes** einschließlich der Johannisstraße. Der Karlsplatz stellt sich heute in einer Gestaltung dar, die wesentlich von nicht mehr benötigten Flächen für den Kfz-Verkehr geprägt wird, und es sind noch Fragmente in Form erhaltener Schienenabschnitte aus der Zeit vorhanden, als in Eisenach Straßenbahnen fuhren. Auf dem im Stadtgefüge bedeutenden Karlsplatz soll mehr Raum für Fußgänger geschaffen werden, wozu eine umfangreiche Umgestaltung erforderlich ist. In Anlehnung an den zwischenzeitlich durchgeführten Workshop zur Gestaltung des Karlsplatzes soll der Karlsplatz den Charakter eines weitläufigen Stadtplatzes mit hoher Aufenthaltsqualität erhalten. Durch eine Umgestaltung des Karlsplatzes mit Johannisstraße werden 42 P entfallen.
- **Frauenplan und Johannisplatz** - Zur Beseitigung gestalterischer und funktionaler Defizite sind beide Plätze umzugestalten. Ziel ist es, dass die Plätze nicht wie bisher als Parkplatz mit eher zufälligen Restflächen, sondern als Stadtplatz verstanden werden. Reisebusse sollen nur zum Ein- und Aussteigen halten und dort möglichst nicht parken. Stellplätze für Reisebusse können beispielsweise im Bereich H.-Erhardt-Platz und zukünftig in der Müllerstraße realisiert werden. Die Gestaltung der Plätze ist im Rahmen der nachfolgenden Planungsarbeiten zu klären. Dabei sind die Gesichtspunkte von Stadtgeschichte und Raumgefüge zu beachten, ohne dass deshalb neuzeitliche Bedürfnisse, die auch mit dem Auto zusammenhängen, vernachlässigt werden. Durch die Umgestaltungen werden am Frauenplan ca. 15 P von 30 P entfallen und am Johannisplatz alle 15 P entfallen.
- **Theaterplatz** - Der ursprünglich klassizistisch ausgebildete Platz wird heute dominant als Fläche für den fließenden und ruhenden Verkehr genutzt. Die repräsentierende Platzgestalt ist dabei kaum mehr abzulesen. Im Rahmen nachfolgend zu entwickelnder Planungen für die Umgestaltung des Theaterplatzes sind die Verkehrsflächen neu zu ordnen, dabei ist das Parken zurückzudrängen und der Charakter eines Vorplatzes zum Theater deutlich herauszuarbeiten. Die Umgestaltung wird ca. 23 P weniger anbieten, so dass nur noch 20 P verbleiben.
- **Georgenstraße** - Zur Beseitigung vorhandener Defizite und Mängel soll die Georgenstraße zwischen Hospitalstraße und der Einmündung in den Markt umfangreich umgestaltet werden. Dabei ist beachtet, dass der Abschnitt östlich der Wydenbrugkstraße als Tor/Eingangsbereich zur Fußgängerzone zu verstehen ist. Ein konzeptionell ausgearbeiteter Lösungsvorschlag ist im VEP dargestellt. Durch die Umgestaltungen werden sich 6 P mehr ergeben.
- **Wydenbrugkstraße** - Aufgrund des derzeitigen Straßenzustandes ist eine baldige Erneuerung erforderlich. Im „Mittelfristigen Verkehrsentwicklungsplan (VEP

Innenstadt)“ ist dazu eine neue Querschnitteinteilung vorgeschlagen, die von einer Einengung der Fahrbahn auf eine Breite von 5,50 m ausgeht und den gewonnenen Raum für Fußgänger nutzt. Es wird der Vorschlag hervorgehoben, nach dem zur Vermeidung zu hoher Kfz-Geschwindigkeiten begrünte Engstellen (Bäume oder Rankgerüste) hergestellt werden sollen, in denen kein Kfz-Begegnungen möglich sind. Durch die Umgestaltung dieses Straßenraumes wird eine zusätzliche Stellplatzanzahl von ca. 10 P erzielt.

- **Hospitalstraße und Clemdastraße** - Zur Umgestaltung des Querschnittes ist im VEP Innenstadt für die Hospitalstraße ein Vorschlag dargestellt. Es wird in zwei Alternativen (für die Clemdastraße sinngemäß) vorgeschlagen, den zur Zeit 8,50 m breiten Fahrbahnquerschnitt auf 6,50 m zurückzubauen und beidseits Maßnahmen für den Radverkehr zu ergreifen. Als Änderung ergeben sich hier in der Clemdastraße ca. 16 P weniger und in der Hospitalstraße ca. 9 P weniger im Angebot.
- **Esplanade und Lutherplatz** - Nach Planungsvorstellungen der Stadt sollen die heutigen Parkplätze umgestaltet und nicht mehr zum Parken genutzt werden bzw. nicht mehr für Pkw-Parker zur Verfügung stehen. Die Esplanade soll als fahrverkehrsfreier Stadtplatz gestaltet werden, am Lutherplatz sollen für den Reisebusverkehr Ein- und Aussteigestellen mit Kurzzeit-Parkplatz geschaffen werden. Damit entfallen 40 P.

Durch die vorgenannten Maßnahmen, die im **Bild 11**, unter den Punkten 1 bis 8 zusammengefasst wurden, resultiert eine effektive Stellplatzreduzierung von ca. 150 P.

Als Zusammenfassung der vorgenannten Änderungen errechnet sich aus den einzelnen Maßnahmen und den 477 entfallenden Stellplätzen auf privaten Flächen ein Gesamtverlust von ca. **625 Stellplätzen**.

5.2 zusätzlicher Stellplatzbedarf aus neuen Nutzungen

Es liegen für die Untersuchung keine konkreten Angaben zu neuen Nutzungen vor. Allerdings bewirkt die vorgesehene Erweiterung der Fußgängerzone dort Umnutzungen - z.B. die Ansiedlung von Läden und zentralen Einrichtungen. Daraus resultiert ein derzeit nicht zu beziffernden zusätzlicher Bedarf an Stellplätzen. Außerdem ist zu erwarten, dass in der Innenstadt derzeit brach liegende Grundstücke wieder bebaut werden sowie dass derzeit leerstehende sanierungswürdige Gebäude wieder in Betrieb gehen. Werden dort, was in der Innenstadt zu erwarten ist, Läden, Gaststätten usw. eingerichtet, so resultiert auch hieraus ein zusätzlicher Bedarf.

6. Stellplatzbilanzen für die Zukunft

6.1 Prognosebilanz ohne neue Maßnahmen

Die im Punkt 5.1 beschriebenen Maßnahmen (**Bild 11**) der Umnutzung der privaten Flächen und der Umgestaltung der Flächen im öffentlichen Straßenraum führen zu einer Reduzierung des Stellplatzangebotes um 625 P. Dies bedeutet, dass von dem heute vorhandenen Stellplatzangebot von 1.790 P + 305 P im City-Parkhaus mit zusammen rund 2.100 P in Zukunft nur noch 1.471 P zur Verfügung stehen. Dies entspricht einer Reduzierung um ca. 33%.

Dem zukünftigen Stellplatzangebot steht ein aus der Verkehrserhebung ermittelter heutiger Bedarf von maximal 1.284 P entgegen. Infolge der weiter ansteigenden Motorisierung (wirkt sich hauptsächlich auf Stellplatzbedarf Bewohner und Besucher aus) sowie aus den zu erwartenden neuen und geänderten Flächennutzungen (wirkt sich hauptsächlich auf Kunden und Beschäftigte aus) wird vereinfachend ein Zuschlag von + 10 % angesetzt. Damit ergibt sich ein maximaler gleichzeitiger Stellplatzbedarf von rund 1.400 P.

Die Gegenüberstellung von Stellplatzangebot und Stellplatzbedarf weist beinahe einen theoretischen Ausgleich auf, jedoch treten bereichsweise erhebliche Defizite auf. Somit ist qualitativ insgesamt ein Minderangebot bei gleichzeitiger Vollbelegung aller Stellplätze zu erwarten. Zusätzlich ist als gravierender Nachteil zu befürchten, dass Parksuchfahrten deutlich zunehmen und dabei entsprechende Mehrbelastungen auftreten.

Die entfallenden Stellplätze sind heute überwiegend den Kurzparkern gewidmet. Für Dauerparker (Beschäftigte) und für Bewohner ergeben sich trotzdem ebenfalls Nachteile. Diese werden sich jedoch in eher geringer Zahl ausweisen und können hinsichtlich der Bewohner durch besondere und ohnehin wünschenswerte Maßnahmen (Schaffung privater Stellplätze) ausgeglichen werden. Beschäftigte werden in andere Randbereiche ausweichen. Im erweiterten UG stehen dazu tagsüber Stellplätze zur Verfügung.

Bilanz für öffentliche Stellplätze in der Innenstadt – ohne neue Maßnahmen

Gebiet	Stellplatzzahl neu	zukünftiger Stellplatzbedarf Prognosezuschl.	Differenz-Angebot/ Belegung	Auslastung max.Belegung /Anzahl
A	273	301*	- 28	1,10
B	509	354*	+ 155	0,70
C	236	283*	- 47	1,20
D	453	515*	- 62	1,14
Summe A-D	1.471	1.412**	+ 59	0,96

* maximale Belastung je Teilgebiet zu verschiedenen Zeiten

** maximale gleichzeitige Belastung im Untersuchungsgebiet

Fazit

Zur Wahrung einer angemessenen Bilanz sind dringend Maßnahmen erforderlich. Geschieht dies nicht, ist mit gravierenden Nachteilen hinsichtlich Standortqualität und Wettbewerbsfähigkeit für die gesamte Innenstadt zu rechnen.

Zur Vermeidung der zuvor aufgezeigten Vollausslastung muss eine tolerable Überkapazität hergestellt werden, die gleichzeitig quartierweise Defizite vermeidet. Dazu wird eine Spanne von ca. + 20 % für angemessen erachtet, die auch aus der Berücksichtigung des nach wie vor verbleibenden räumlich stark aufgeteilten Stellplatzangebotes und dem Fehlen eines situationsabhängigen Parkleitsystems resultiert. Hieraus ermittelt sich ein erforderliches Stellplatzangebot von wenigstens 1.700 öffentlichen bzw. öffentlich zugänglichen Stellplätzen.

6.2 Prognosebilanz mit neuen Maßnahmen

Im später folgenden Abschnitt 7.1 sind Maßnahmen überprüft und vorgeschlagen worden, die das Prognose-Konzept darstellen. Danach sollen am Rand der Innenstadt zwei neue Parkieranlagen mit zusammen ca. 450 Stellplätzen hergestellt werden.

Aus neuen Nutzungen, besonders im Zusammenhang mit der Parkieranlage am Ostrand des Zentrums ist ein zusätzlicher Bedarf zu berücksichtigen. Dieser wird vereinfacht mit ca. 200 Stellplätzen eingeschätzt. Unter Beachtung der im Abschnitt zuvor dargelegten Gründen wird auch für dieses Prognoseszenario eine geplante Überkapazität von + 20 % vorgesehen. Daraus resultiert eine anzustrebende Stellplatzzahl von ca. 1.950 P.

Bilanz für öffentliche Stellplätze in der Innenstadt – mit neuen Maßnahmen

Gebiet	Stellplatzzahl neu	zukünftiger Stellplatzbedarf Prognosezuschl.	Differenz-Angebot/Belegung	Auslastung max.Belegung /Anzahl
A	573	301*	+ 272	0,53
B	509	354*	+ 155	0,70
C	486	283*	+ 203	0,58
D	453	515*	- 62	1,14
Summe A-D	2.021	1453**	+568	0,70

* maximale Belastung je Teilgebiet zu verschiedenen Zeiten

** maximale gleichzeitige Belastung im Untersuchungsgebiet

Fazit

Die Aufstellung zeigt eine positive Bilanz. Die niedrigen Belegungsziffern entsprechen den gemachten Vorgaben. Sie ermöglichen dabei, in den Randbereichen mit stark aufgeteiltem Angebot z.B. Parkvorrechte für Bewohner einzuführen.

Das Stellplatzdefizit im Teilgebiet D kann toleriert werden, da die rechnerische Überkapazität im Teilgebiet C (Parkierungseinrichtung West liegt direkt angrenzend an D) das Defizit mit Reserven gut abdeckt.

7. Planungskonzepte

Ausgehend von der Bestandsbeurteilung und den dabei festgestellten Mängeln, Schwachstellen und Nachteilen wurden Planungskonzepte entwickelt. Diese Konzepte sollen die Nachteile ausräumen, zumindest abmildern.

Auf der Ebene der Verkehrsentwicklungsplanung werden die Lösungen nur "im Grundsatz" entwickelt. Dabei ist jedoch sichergestellt, dass die Vorschläge technisch ausgeführt werden können und mit dem Vorschriften- und Regelwerk vereinbar sind.

7.1 neue Parkierungseinrichtungen

Im VEP - Innenstadt sind bereits Vorschläge für neue leistungsfähige Parkierungsanlagen und zu deren anzustrebenden Standorten gemacht worden. Diese Vorschläge haben sich in der hier vorgenommenen Analyse des Zustandes als richtige Vorgaben zum Abbau von Schwachstellen und Nachteilen erwiesen. Dabei hat es sich auch gezeigt, dass die Maßnahmen in der nächsten Zeit angegangen werden müssen, da sich in verschiedenen Abschnitten gravierende Verluste für das bisherige Stellplatzangebot abzeichnen. So ist bereits in der nächsten Zeit damit zu rechnen, dass durch die Bebauung des derzeit von der Stadt angemieteten Parkplatzes Karl-Marx-Straße und durch den Wegfall des Parkplatzes Waldhausstraße wegen des Straßenneubaus einschließlich der im B6 geplanten Bebauung alleine fast 450 Stellplätze entfallen. Es ist zu befürchten, dass eine ausbleibende oder verspätete Reaktion zum Ausbleiben von Kunden und Besuchern führt, womit sich ein weiterer Rückgang der Attraktivität der Innenstadt einleitet. Danach wird es fraglich, ob die stadtentwicklerischen Ziele, in denen u.a. eine Erweiterung der Fußgängerzone Innenstadt vorgesehen ist, erreicht werden können.

Nachfolgend wird auf die vorgeschlagenen neuen Anlagen, die im **Bild 12** kartiert sind, vertiefend eingegangen.

7.1.1 Parkierungsanlagen Ost

Zur Schaffung von Ersatz für den entfallenden Parkplatz Waldhausstraße soll vor dem Nicolaitor eine leistungsfähige Parkierungsanlage eingerichtet werden. Dabei ist erwogen, die Anlage von der verlegten B19 über Müllerstraße und Bahnhofstraße zu erschließen, damit auch für weniger Ortskundige Übersicht und Orientierung geboten werden kann.

Die Parkierungsanlage liegt sehr günstig zum Zentrum der Stadt. In einem Umkreis mit einer Luftlinienentfernung von 400 m sind nahezu die gesamte Innenstadt mit der Fußgängerzone sowie der Einkaufsbereich Bahnhofstraße abgedeckt. Eine kurze Anbindung zum neuen Busbahnhof und an die Schiene sind ebenfalls gewährleistet.

Parameter und Grundsätze

- ⊖ Parkierungsanlage im Zusammenhang mit der Neubebauung nach B6,
- Stellplatzangebot 550 P als Ersatz einschließlich der für die Neubebauung erforderlichen Parkplätze (für Besucher und Beschäftigte),

- kostenpflichtige Bewirtschaftung mit der Bevorzugung von Kurzparkern (Dauermieter nachts), möglichst Einbindung in eine einheitliche Betreuung aller öffentlich genutzten Parkplätze,
- verkehrliche Erschließung straßenseitig zur Bahnhofstraße, fußgängerseitig direkt vor das Stadttor (Nicolaitor),
- Einbindung der Parkieranlage in ein dynamisches Parkleitsystem.

7.1.2 Parkieranlage West

Zur Schaffung von Ersatz für den in Zukunft entfallenden Parkplatz Karl-Marx-Straße sowie für den Parkplatz Predigerplatz soll am Westrand der Innenstadt eine leistungsfähige Parkieranlage eingerichtet werden. Dabei ist erwogen, die Anlage von Hinter der Mauer/Sophienstraße (bedeutende Erschließungsstraße der Innenstadt) aus zu erschließen. Außerdem ist noch zu klären, ob eine Anbindung direkt an die Hospitalstraße realisiert werden kann, um möglichst kurze Wege von und zum städtischen Hauptstraßennetz (Rennbahn) zu schaffen.

Die Parkieranlage liegt günstig zum Westbereich des Zentrums der Stadt. In einem Umkreis mit einer Luftlinienentfernung von 400 m sind der Markt, Schloss, Rathaus, Post sowie der Einkaufsbereich Georgenstraße/Alexanderstraße abgedeckt.

Parameter und Grundsätze

- Parkieranlage als Parkplatz, Parkhaus, ggf. auch als Tiefgarage,
- Stellplatzangebot 250 P als Ersatz,
- kostenpflichtige Bewirtschaftung mit der Bevorzugung von Kurzparkern (Dauermieter nachts), möglichst Einbindung in eine einheitliche Betreuung aller öffentlich genutzten Parkplätze,
- verkehrliche Erschließung straßenseitig zur Sophienstraße / Hospitalstraße, fußgängerseitig direkt zur Georgenstraße (Schwarzer Brunnen),
- Einbindung der Parkieranlage in ein dynamisches Parkleitsystem.

7.2 neues Regelungskonzept

In der Innenstadt sind in Zentrumsnähe nahezu alle Stellplätze mit Gebührenpflicht geregelt. Dies bewirkt dabei auch, dass Kurzparker für einen raschen Einkauf oder zu einer nur kurz währenden Erledigung zur Einsparung der Kosten die Innenstadt meiden. Dabei verlagern sich die Tätigkeiten und Einkäufe häufig in Stadtabschnitte ohne Parkgebühren, auch in Einkaufsmärkte mit breiter Angebotspalette "auf der grünen Wiese". Dort sind Zeitungen, Brot und Brötchen erhältlich, können Lotto-Scheine abgegeben werden, stehen Geldautomaten usw. ... und es stehen auch kostenlose Parkplätze in großer Zahl zur Verfügung.

Diese Entwicklung ist auch in anderen Städten erkannt worden und hat zur Diskussion um gebührenfreie Kurzparkzeiten in sonst gebührenpflichtigen Stadtabschnitten geführt. Aktuell wurde dazu in der 8. KW 2003 vom Bundesrat festgelegt, dass Kommunen auf Grundlage neuer Regelungen Kurzparken von der Gebührenerhebung ausnehmen dürfen. Einzelheiten zum Verfahren sollen die Kommunen dabei selbst regeln.

Für die Innenstadt von Eisenach wird vorgeschlagen, ergänzend zur bisherigen Lösung mit Parkscheinautomaten, eine ergänzende Regelung einzuführen, die ein

minutengenaues Abrechnen der Parkzeit alternativ zulässt. Damit wird beabsichtigt, weitere Abwanderungen von Kunden und Besuchern zu stoppen, Kunden zurückzugewinnen und die Innenstadt insgesamt wieder interessanter zu machen. Erwünscht ist, dass Läden, Unternehmen und auch Behörden mit dieser neuen Regelung werben und dabei den bisherigen Standortnachteil in einen Vorteil umkehren.

Im **Bild 13** ist der Bereich gekennzeichnet, in dem diese Regelungen eingeführt werden sollen. Dabei ist nachfolgend durch eine begleitende Untersuchung zu prüfen, ob die Regelung auf diesen Bereich beschränkt bleiben soll, ob die gesamte Innenstadt einzubeziehen ist oder ob der Bereich kleiner zu wählen ist. Hierzu eignen sich Belegunگزählungen per Kennzeichenerfassung und Kennzeichenverfolgung, die über Vorher-Nachher-Vergleiche die Auswirkungen auf

- Summe der Parker insgesamt und je Teilbereich,
 - Belegung je Abschnitt nach Parkdauer,
 - Verlagerungs- und Verdrängungseffekte,
 - Akzeptanz und Einhaltung der neuen Regelung
- im Sinne einer Erfolgskontrolle aufzeigen und ggf. Folgemaßnahmen begründen können.

Folgende Abgrenzung ist für den Startversuch vorgesehen:

- Goethestraße im Norden,
- Karlsplatz und Marienstraße im Osten,
- Lutherstraße im Süden,
- vor der Hospitalstraße im Westen.

Änderungen sind nur in den Abschnitten erforderlich, in denen derzeit Gebühren erhoben werden; Bereiche mit Parkscheibenregelung bleiben unverändert. Zur "technischen" Umsetzung des Vorschlages wird angemerkt, dass die Gebührenerhebung heute per Parkscheinautomat bzw. im City-Parkhaus per Ticket erfolgt.

Für das zukünftige Konzept wird folgendes Vorgehen vorgeschlagen:

- In den betroffenen Stadtabschnitten wird per Beschilderung vorgegeben, wie das minutengenaue Parken geregelt ist.
- Die Parkscheinautomaten bleiben nach wie vor stehen und behalten auch weiterhin ihre Funktion.
- Gleiches gilt für das City-Parkhaus.

Flankierende Maßnahmen

Damit die in Deutschland neuen Regelungen, die auch zum Vorteil der Verkehrsteilnehmer gedacht sind, bekannt gemacht werden, ist eine umfangreiche Vorarbeit erforderlich. Dazu gehört, dass die Öffentlichkeit wirksam über das Vorhaben, über die Ziele der Stadt, die zum Einsatz der Regelung geführt haben und über die Einzelheiten zum Verfahren informiert wird. Dies sollte in geeigneter Form u.a. durch Pressemitteilungen geschehen, und es können die Einzelhandelsunternehmen eingeschaltet werden, damit die ihrer Kundschaft Informationen weiterreichen.

Eine weitere flankierende Maßnahme stellt die zuvor bereits beschriebene begleitende verkehrliche Untersuchung dar, durch die im Verfahrensablauf gewonnenen Erkenntnisse in die Anpassung des Systems an die Erfordernisse der Stadt angepasst werden können.

7.3 Parken von Reisebussen

Eisenach ist eine für den Tourismus nicht nur wegen der buchstäblich herausragenden Wartburg bedeutende Stadt. Dementsprechend kommen Besucher aus allen Regionen Deutschlands sowie aus dem Ausland, auch mit dem Reisebus. Neben "einheimischen" und routinierten Busfahrern kommen auch häufig weniger ortskundige Fahrer in die Stadt und suchen, da die städtischen Ziele in der Innenstadt liegen, hier Abstellmöglichkeiten für die Busse.

Bei der Entwicklung und Festlegung von Konzepten sind die organisatorischen und wirtschaftlichen Bedingungen der Tourismusbranche und die Anforderungen der Besucher zu beachten. Besucher kommen zum Sehen (weniger zum Gehen); sie wollen nah an die Attraktionen gebracht werden, an Stellen wo in angenehmer Umgebung genügend Platz für die Besuchergruppe und "ihr" Fahrzeug vorgehalten wird. Sind die Besucher aus dem Bus ausgestiegen, dann brauchen sie ihn zunächst nicht mehr. Kommen sie nach der Besichtigung z.B. aus dem Lutherhaus heraus, dann soll der Bus bereits auf sie warten; lange Wege durch weniger anschauliche Randbereiche der Innenstadt kommen schon gar nicht in Frage.

Derzeit sind in der Innenstadt Busabstellplätze am Frauenplan vorhanden. Am Markt, in der Katharinenstraße, an Residenzhaus und Lutherhaus befinden sich Stellplätze mit Parkdauerbeschränkung. Auf dem H.-Erhardt-Platz, der nördlich der Rennbahn und damit weit entfernt von der Innenstadt liegt, sind Abstellplätze für Busse eingerichtet.

Im **Bild 14** ist ein Vorschlag zum zukünftigen Verkehrsablauf für Reisebusse zusammengestellt. Folgende Merkmale kennzeichnen den Vorschlag:

- Der heutige Busplatz am Frauenplan wird zu Gunsten einer neuen Platzgestaltung reduziert werden. Nach Zusammenführung von Regional und Stadtbushof zu einem Zentralen Bushof (ZOB) gegenüber des Hauptbahnhofes ist der Regionalbusbahnhof als zentraler Reisebusparkplatz mit der notwendigen Infrastruktureinrichtung umzurüsten. Zwischenzeitlich können Reisebusse im Bereich des AWE Stammwerkes (Heinrich-Erhardt-Platz) parken.
- Für Reisebusse sind im Hauptstraßennetz Zielbeschilderungen aufzustellen. Diese Schilder weisen auf die Haltepositionen zum Ein- und Aussteigen und auf den Abstell / Parkplatz hin.
- An den Knoten Rennbahn/ Hospitalstraße und Wartburgallee/ Grimmelsgasse werden per Beschilderung Hinweise auf die Bushalteplätze zum Ein- und Aussteigen gegeben. Die Wegeführung erfolgt
 - zum Haltebereich Lutherplatz über Grimmelsgasse, Frauenberg, Goldschmiedenstraße hin sowie Lutherstraße, Frauenplan, Grimmelsgasse zur Wartburgallee und danach zum Abstellplatz zurück;
 - zum Haltebereich Frauenplan über die Grimmelsgasse hin und zurück.
 - zum Parkplatz Müllerstraße über die neue B 19 bzw. über die Rennbahn
 - zum Haltebereich Katharinenstraße über Kasseler Straße hin und Hospitalstraße zum Abstellplatz;
 - zum Haltebereich Markt über Georgenstraße hin und über Lutherstraße, Grimmelsgasse zum Abstellplatz.

8. Zusammenfassung und Empfehlungen

Aufgabe

Abgestimmt auf die bisherigen Planungen, insbesondere auf den Verkehrsentwicklungsplan Innenstadt, war für die Innenstadt von Eisenach für den ruhenden Verkehr ein schlüssiges und flächendeckendes Konzept zu entwickeln. Dabei wurde der Schwerpunkt auf die Frage gelegt, ob die Anlagen und Einrichtungen des Bestandes für die beabsichtigte zukünftige Entwicklung ausreichen oder ob z.B. neue Anlagen erforderlich werden (ja oder nein, wo, wie groß und wann?), ob Änderungen im Regelungskonzept erforderlich sind und wie diese zu gestalten sind. Dies sollte auf einer umfassenden Analyse des heutigen Zustandes und auf zukunftssträchtigen neuzeitlichen Konzepten basieren und in konkretisierte Vorschläge einmünden.

Bestandsaufnahmen

Zur Erfassung des Zustandes wurden umfangreiche Aufnahmen vorgenommen. Dazu gehören u.a. die Kartierung von Stellplatzangebot (unterteilt nach öffentlichem und privatem Angebot), Regelungen und Einrichtungen für den ruhenden Verkehr und eine Verkehrserhebung, bei der quartier- und abschnittsweise die Belegung der Stellplätze, die Parkdauerverteilung, die Aufteilung der Parker nach Nutzergruppen und das Parkverhalten ermittelt und festgestellt wurden.

Ergebnisse und Stellplatzbilanz

Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme sind in den **Bildern 3 bis 10** in einer weitgehenden Differenzierung dargestellt. Hervorgehoben wird, dass bezogen auf das Stellplatzangebot von ca. 1.790 Stellplätzen im öffentlichen Raum (ohne City-Garage) gleichzeitig nur maximal ca. 1.280 Stellplätze (ca. 72 % des Angebotes) belegt waren, jedoch in den zentrumsnahen Abschnitten länger währende Auslastungen und auch Überlastungen festgestellt wurden und dass die Belastungen in der Innenstadt bereichsweise deutliche Schwankungen aufweist. Für das City-Parkhaus wurde eine insgesamt sehr niedrige Auslastung ermittelt.

In der Stellplatzbilanz wurde ausgewiesen, dass in der Summe ausreichend viele Stellplätze vorgehalten werden, obwohl bereichsweise erkennbare Defizite bestehen. Davon betroffen sind besonders zentrumsnahe Stellplätze für Kurzparker (Kunden und Besucher).

Beurteilung des Zustandes

Aus der Beurteilung des Zustandes wird herausgestellt, dass als Nachteil das räumlich sehr stark aufgeteilte Stellplatzangebot und das Fehlen leistungsfähiger, gut erschlossener und dem Zentrum zugeordneter Parkieranlagen auffällt.

zukünftig entfallende Parkieranlagen und Stellplätze

Wegen der zukünftigen Inanspruchnahme von Flächen, die heute dem ruhenden Verkehr gewidmet sind und für andere Zwecke (Bebauung, Entkontamination, Straßenbaumaßnahme B 19) sowie wegen vorgesehenen Maßnahmen zur Stadt-, Straßen- und Platzgestaltung benötigt werden, entfallen in der Innenstadt insgesamt mehr als 620 Stellplätze. (Entfallen ist bereits der Parkplatz Waldhausstraße. Die entfallenen Stellplätze werden durch eine Zusatzfläche in der Karl-Marx-Straße vorübergehend ausgeglichen).

Stellplatzbilanzen für die Zukunft

Ohne die Schaffung von Ersatz wird im ruhenden Verkehr ein gravierendes Defizit entstehen, wodurch voraussichtlich der Stellenwert der gesamten Innenstadt beeinträchtigt und die vorgesehene Stadtentwicklung stark gestört wird. Mit den vorgeschlagenen Planungsmaßnahmen kann die Stellplatzbilanz ausgewogen gestaltet werden. Damit werden für die beabsichtigte Stärkung der Innenstadt notwendige Voraussetzungen geschaffen.

Planungsmaßnahmen - Parkieranlagen

Die Hinweise aus dem VEP-Innenstadt aufgreifend, dargestellt im **Bild 12**, werden im Osten und im Westen der Innenstadt leistungsfähige und gut erschlossene Parkieranlagen in den Abschnitten Bahnhofstraße - Waldhausstraße (ca. 550 Stellplätze, darin enthalten sind ca. 200 öffentliche Stellplätze) und Hinter der Mauer (ca. 250 Stellplätze) vorgeschlagen. Diese Anlagen liegen günstig zum Stadtzentrum und gleichen die Stellplatzverluste gegenüber heute aus. Zusätzlich ist über ein dynamisches Parkleitsystem der Verkehr unter Vermeidung von störenden Parkplatzsuchfahrten auf möglichst direktem Weg zu nahe gelegenen Anlagen mit freien Stellplätzen zu führen.

neue Regelungen

Zur Stärkung der Innenstadt ist vorgeschlagen, die Parkzeit über geeignete elektronische Geräte minutengenau abzurechnen. Der Geltungsbereich ist im **Bild 13** abgegrenzt. Diese Regelung ist vom Bundesrat aktuell und gegenüber dem bisherigen Recht neu und als zulässig erklärt worden. Es ist damit beabsichtigt, der Abwanderung von Kunden- und Besucherströmen Einhalt zu gebieten und den Standortnachteil (zumindest teilweise) in einen Standortvorteil umzukehren. Wenn die Stadt hier rasch reagiert, so kann, entsprechende Publizierung vorausgesetzt, ein die Aufmerksamkeit der gesamten Region erregender Akzent gesetzt werden, der sich rasch zu einem Erfolg für die vorgesehene Aufwertung der Innenstadt entwickeln kann.

Ordnung Reisebusverkehr

Für den Reisebusverkehr sind in der Innenstadt, wie im **Bild 14** dargestellt, günstig zu den Zielen des Tourismus gelegene Haltepunkte zum Ein- und Aussteigen angelegt und ausgestaltet. Zusätzlich ist nach Zusammenlegung des Regional- und Stadtbusbahnhofes der Regionalbusbahnhof als zentraler Reisebusparkplatz mit der notwendigen Infrastruktureinrichtung umzurüsten. Das gesamte System soll über ein Wegeleitsystem einfach dargeboten werden.

Empfehlungen

- Es wird empfohlen, die Parkieranlagen Ost und West als Ersatz für in Zukunft entfallende Stellplätze herzustellen. Die nötigen Schritte zur weitergehenden Planungsuntersetzung sind möglichst kurzfristig einzuleiten.
- Zur Stärkung der Innenstadt wird die rasche Einführung von minutengenaue Abrechnung der Parkzeit empfohlen. Die Einführung sollte durch eine verkehrliche Untersuchung zur Erfolgskontrolle und zur Ermittlung eventueller Folgemaßnahmen begleitet werden.
- Die für den Reisebusverkehr vorgeschlagenen Maßnahmen mit Haltepositionen zum Ein- und Aussteigen im Bereich der für den Tourismus wichtigen Abschnitten sind umzusetzen.

Verzeichnis der Abbildungen

- Bild 1:** Übersicht
- Bild 2:** Abgrenzung Untersuchungsgebiet
- Bild 3.1:** Regelungen zum Parken heute
- Bild 3.2:** Stellplatzangebot heute
(öffentliche und öffentlich genutzte Stellplätze)
- Bild 3.3:** Stellplatzangebot privat
(private Nutzung auf privaten Flächen)
- Bild 4:** Verkehrsführung heute
- Bild 5:** max. Stellplatzbelegung und Aufteilung nach Nutzern
Innenbereich
- Bild 6:** max. Stellplatzbelegung je Teilgebiet und Aufteilung nach Nutzern
- Bild 7:** max. Stellplatzbelegung Bewohner
(Rundgang Nacht – 04:00 Uhr)
- Bild 8:** Stellplatzbelegung für Innengebiet A ... D
Vormittag und Nachmittag mit Aufteilung nach Nutzern
- Bild 8.1:** Stellplatzbelegung für Innengebiet A
Vormittag und Nachmittag mit Aufteilung nach Nutzern
- Bild 8.2:** Stellplatzbelegung für Innengebiet B
Vormittag und Nachmittag mit Aufteilung nach Nutzern
- Bild 8.3:** Stellplatzbelegung für Innengebiet C
Vormittag und Nachmittag mit Aufteilung nach Nutzern
- Bild 8.4:** Stellplatzbelegung für Innengebiet D
Vormittag und Nachmittag mit Aufteilung nach Nutzern
- Bild 9.1:** Stellplatzbelegung für erweitertes Gebiet E1
mit Aufteilung nach Nutzern
- Bild 9.2:** Stellplatzbelegung für erweitertes Gebiet E2
mit Aufteilung nach Nutzern
- Bild 9.3:** Stellplatzbelegung für erweitertes Gebiet E3
mit Aufteilung nach Nutzern
- Bild 10:** Innenstadtbereich Nutzungen
- Bild 11:** zukünftige Stellplatzsituation Innenstadt

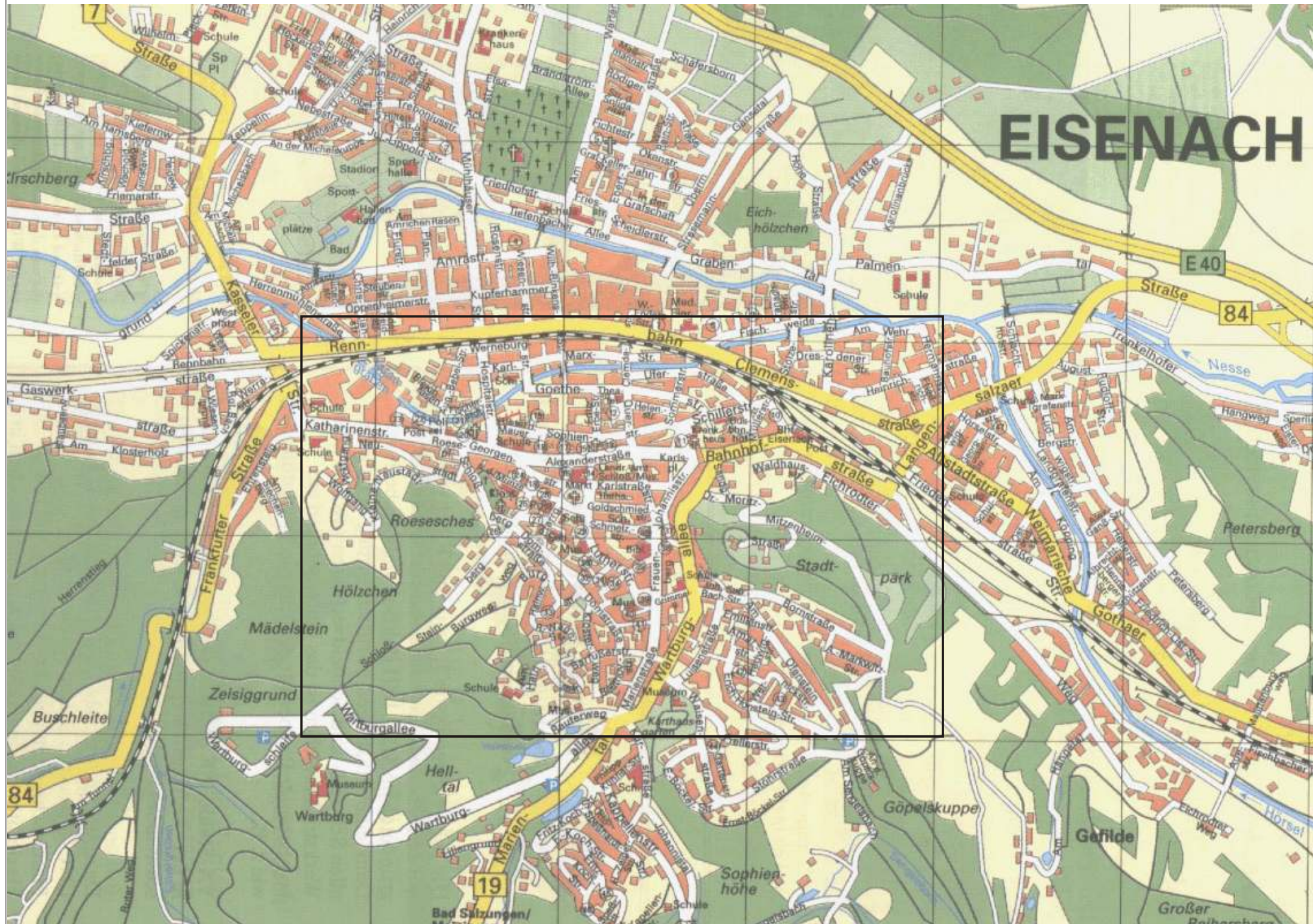
(nach Umnutzung privater Flächen und Umgestaltung im öffentlichen Raum)

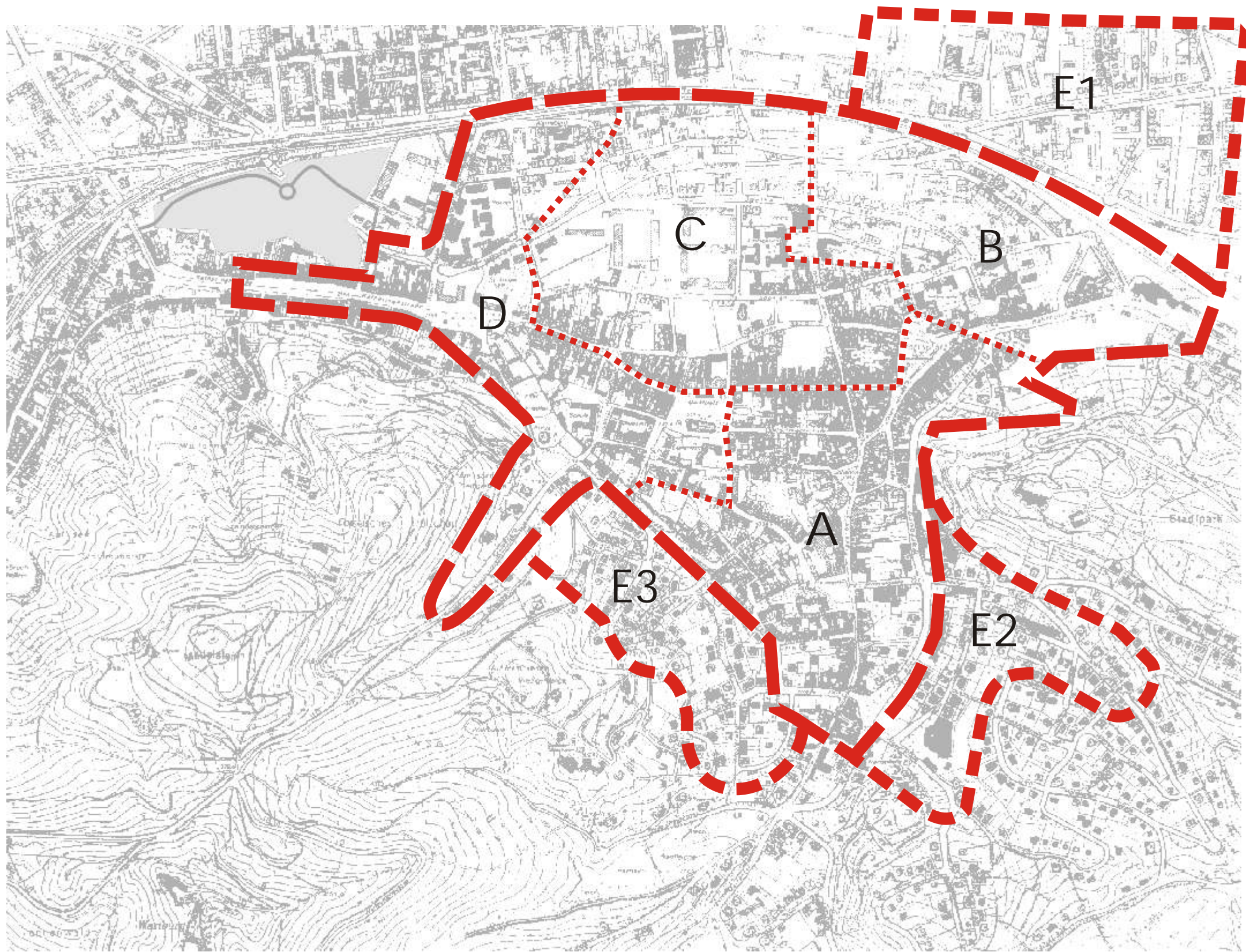
- Bild 12:** Planungsmaßnahmen Konzept Parkbereiche
Bild 13: Planungsmaßnahme Minutengenaueres Parken
Bild 14: Planungsmaßnahmen Reisebusse

Verzeichnis der Anlagen

- Auswertung Stellplatzbelegung, engeres Untersuchungsgebiet A
Auswertung Stellplatzbelegung, engeres Untersuchungsgebiet B
Auswertung Stellplatzbelegung, engeres Untersuchungsgebiet C
Auswertung Stellplatzbelegung, engeres Untersuchungsgebiet D
Auswertung Stellplatzbelegung, erweitertes Untersuchungsgebiet E1
Auswertung Stellplatzbelegung, erweitertes Untersuchungsgebiet E2
Auswertung Stellplatzbelegung, erweitertes Untersuchungsgebiet E3
Auswertung Stellplatzbelegung, engeres Untersuchungsgebiet A, Überlastung
Auswertung Stellplatzbelegung, engeres Untersuchungsgebiet B, Überlastung
Auswertung Stellplatzbelegung, engeres Untersuchungsgebiet C, Überlastung
Auswertung Stellplatzbelegung, engeres Untersuchungsgebiet D, Überlastung
Auswertung Stellplatzbelegung, erw. Untersuchungsgebiet E1, Überlastung
Auswertung Stellplatzbelegung, erw. Untersuchungsgebiet E2, Überlastung
Auswertung Stellplatzbelegung, erw. Untersuchungsgebiet E3, Überlastung

Übersichtsplan





Abgrenzung Untersuchungsgebiet

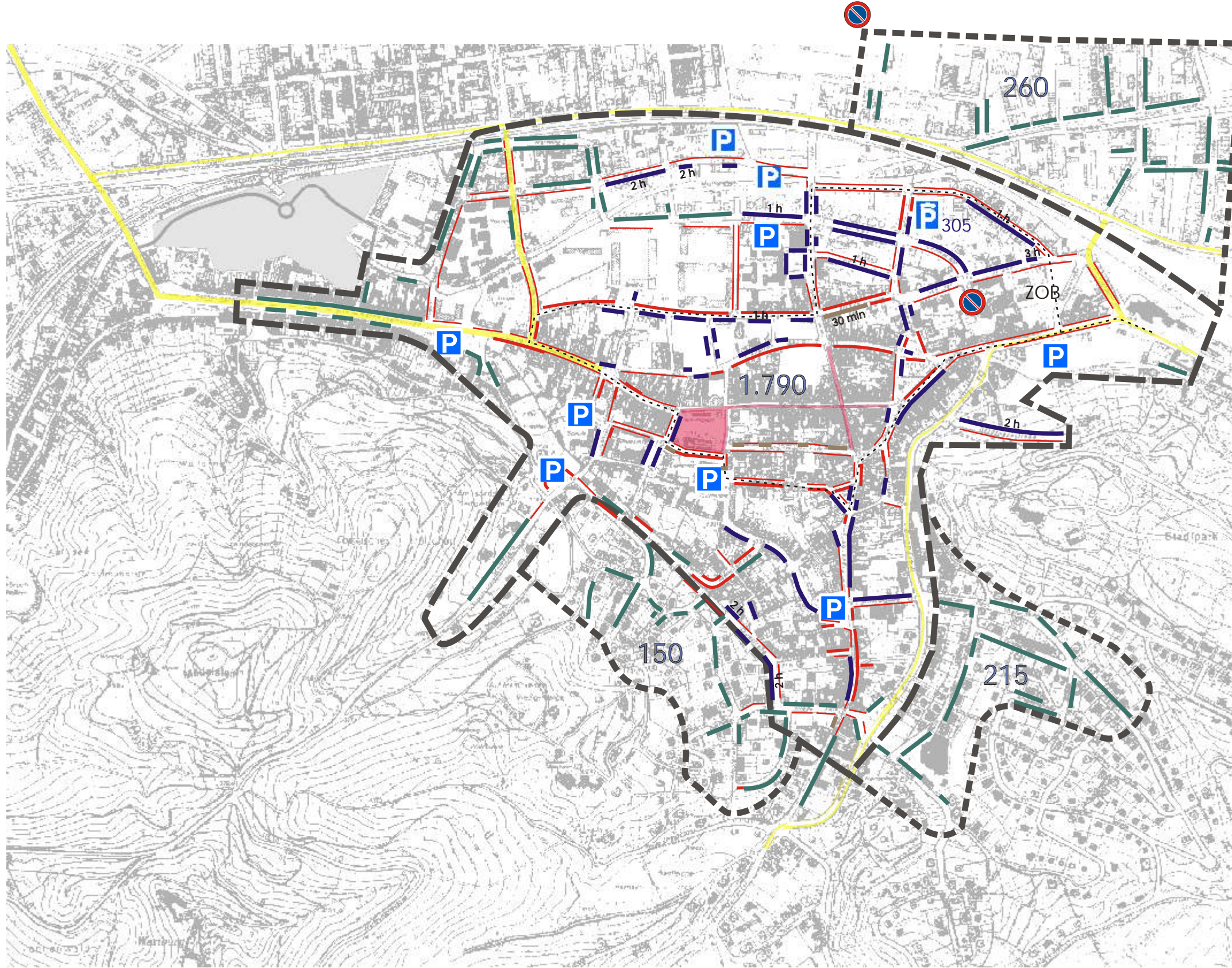
A...D: engeres Untersuchungsgebiet

E1...E3: erweitertes UG

Für Parkraumerhebung
am 15.10.2003

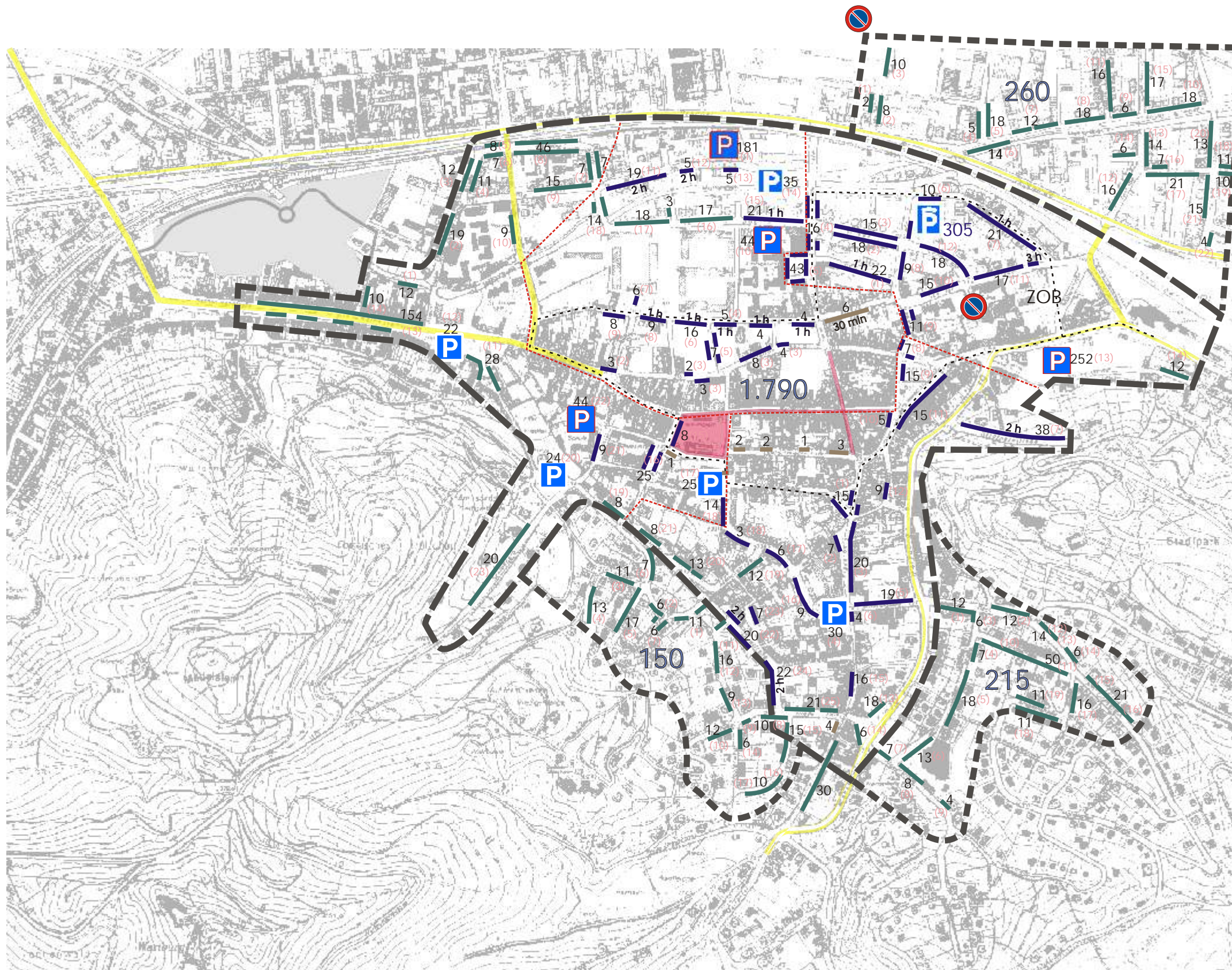


Regelungen zum Parken heute












- Hauptverkehrsstraßen
- Fußgängerzone
- Parken mit Automat/Parkscheibe
- Parken 30 Minuten
- Parken frei
- 260 Stellplatzanzahl
- Parkverbot, eingeschränktes Haltverbot
- absolutes Haltverbot
- Citybus



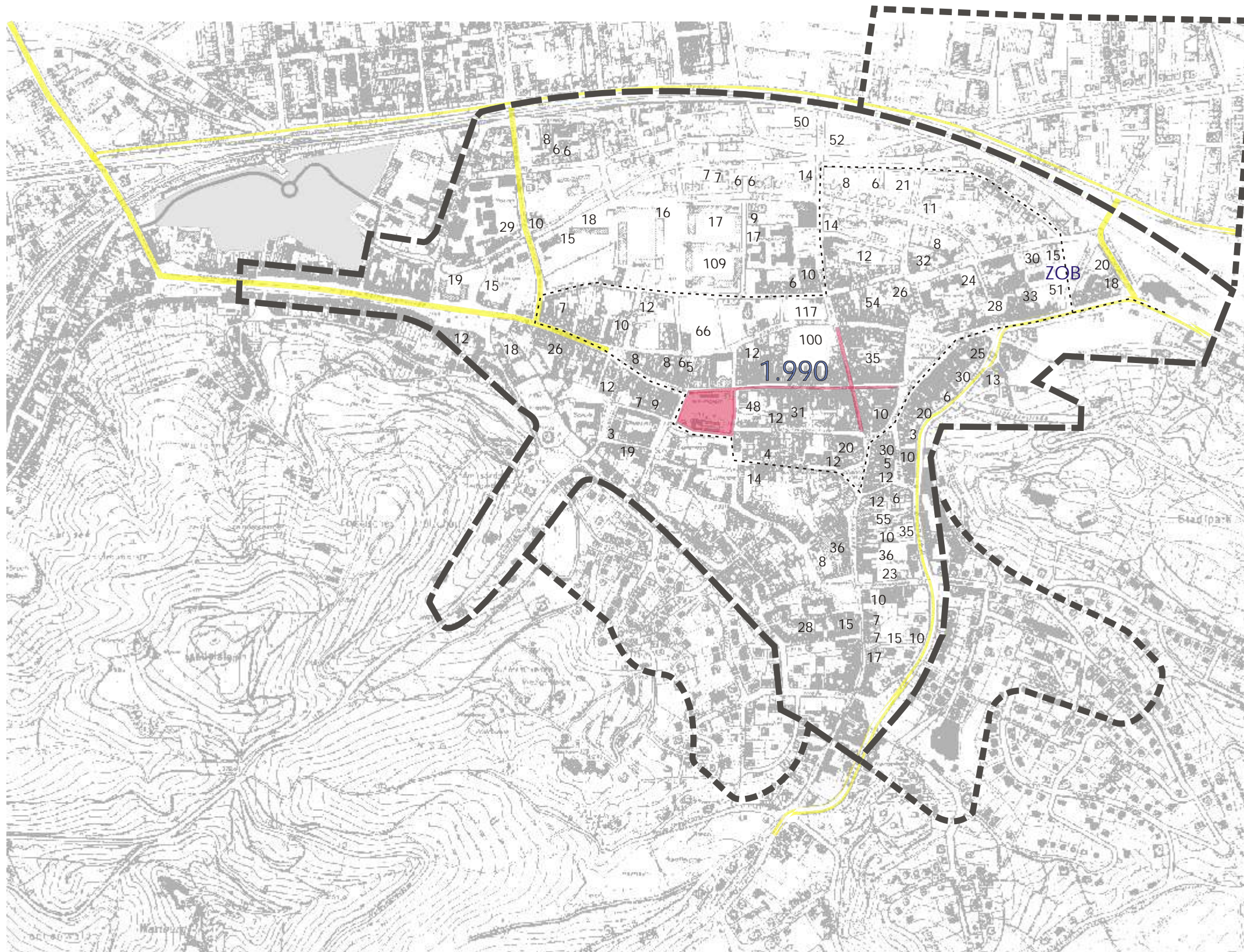


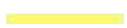



Stellplatzangebot heute
(öffentliche und öffentlich genutzte
Stellplätze)

-  Hauptverkehrsstraßen
-  Fußgängerzone
-  Parken mit Automat/Parkscheibe
-  Parken 30 Minuten
-  Parken frei
- 260** Stellplatzanzahl
-  Citybus
-  öffentlich genutzte Stellplätze auf privaten Flächen
-  Abgrenzung UG
-  lfd. Nr. in Auswertung

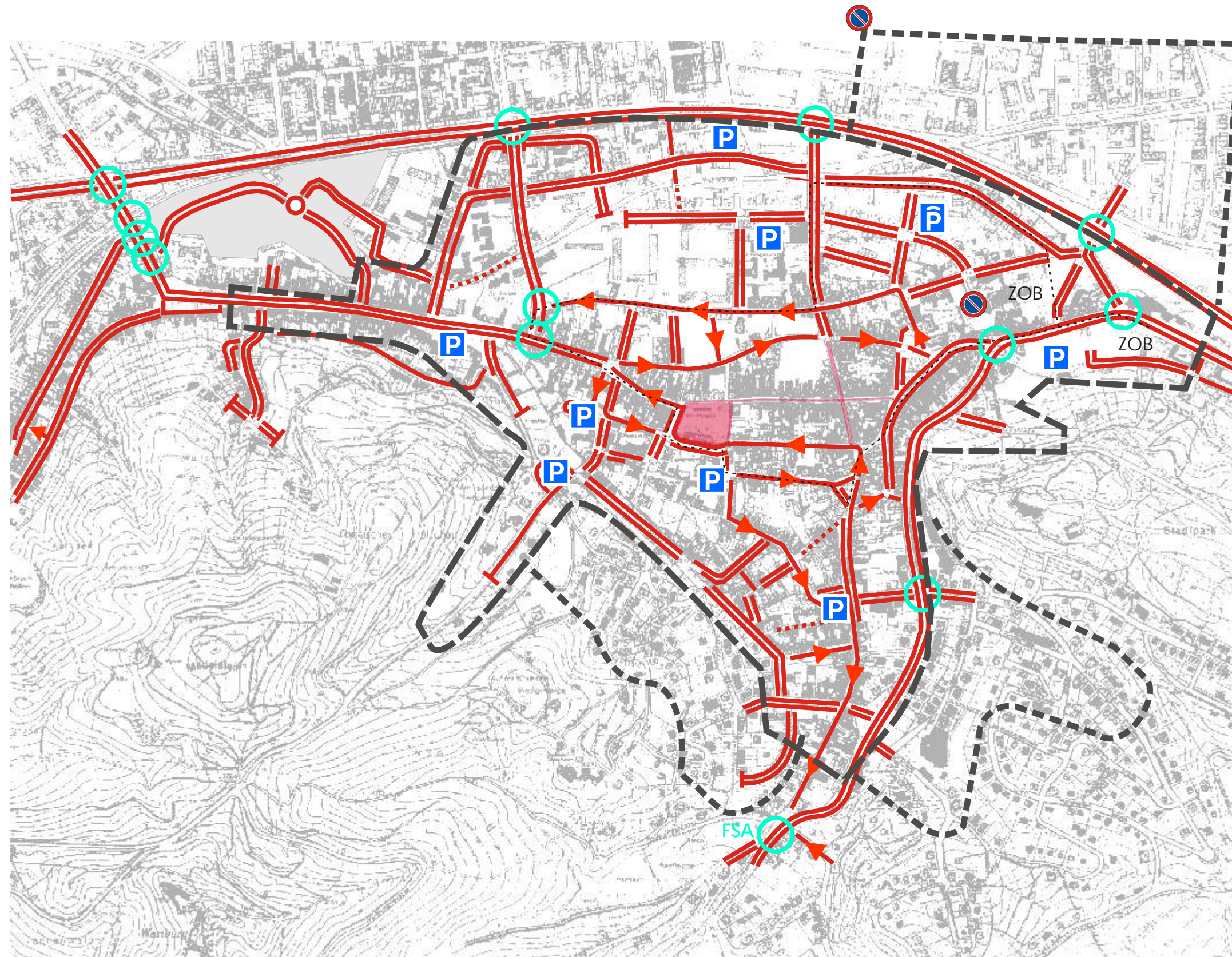


Stellplatzangebot privat
(private Nutzung auf privaten Flächen)



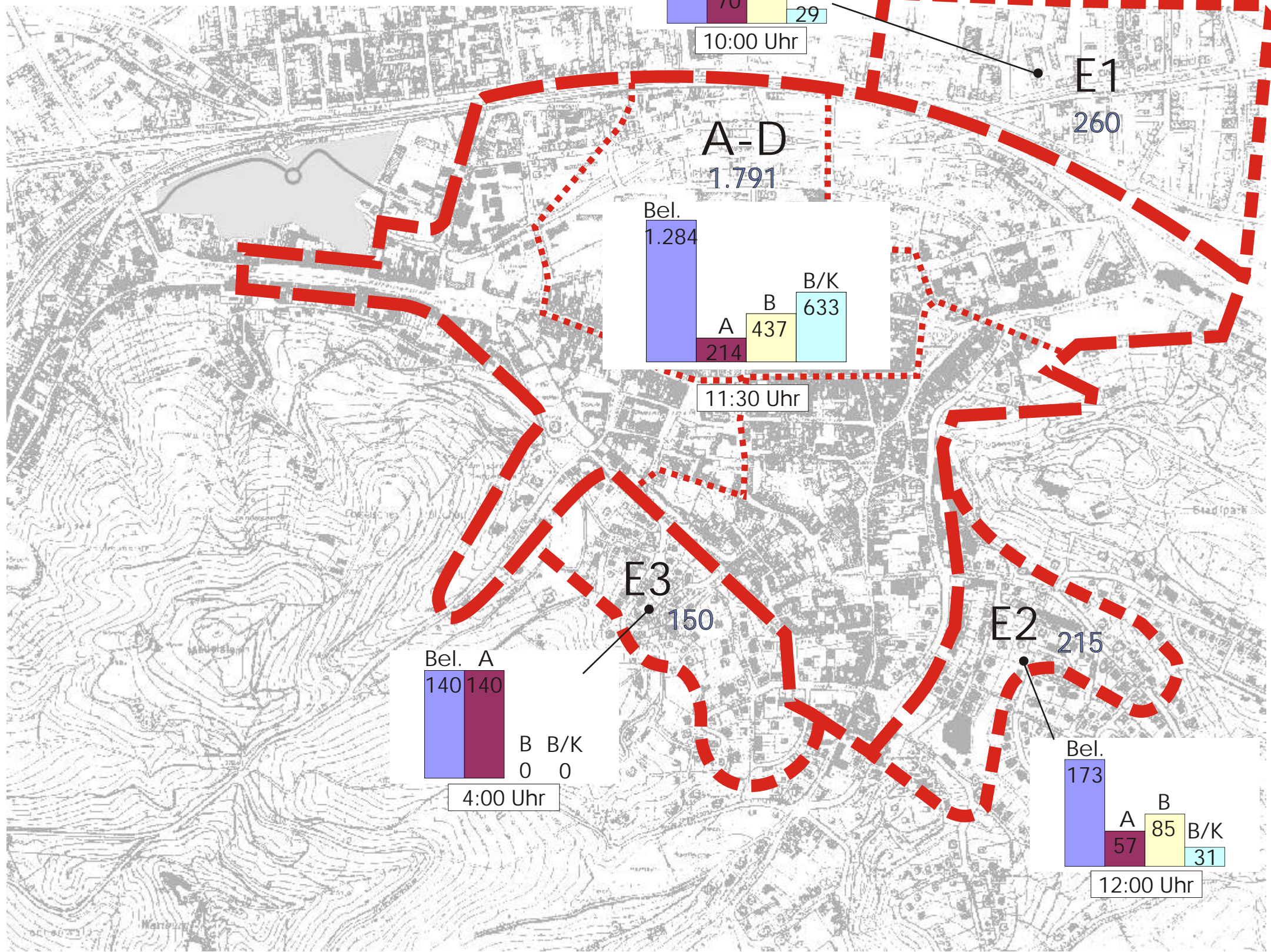
-  Hauptverkehrsstraßen
-  Fußgängerzone
-  Citybus
-  Stellplatzanzahl
-  Stellplätze gesamt





Verkehrsführung heute

- Fußgängerzone
 - LSA
 - Ein-Richtungsverkehr
 - Anlieger
 - Citybus
- 0 500 m



max. Stellplatzbelegung
und Aufteilung nach Nutzern
Innenbereich

260 Stellplatzanzahl

Bel. - Belegt
A - Anwohner
B - Beschäftigte
B/K - Besucher/Kunden

12:00 Uhr Spitzenstunde

○ aus Parkraumerhebung
am 15.10.2003

