

ARNSTADT



Verkehrskonzept Innenstadt Fortschreibung 2013

beschlossen vom **Stadtrat der Stadt Arnstadt**
in Fortführung der 49. Sitzung vom 15.05.2014 am 22.05.2014

Beschluss-Nr. 2014/0909
Verkehrskonzept Innenstadt Fortschreibung 2013

Beschluss-Nr. 2014/0925
Änderungsantrag zur Beschlussvorlagen-Nr. 2014/0909 – Verkehrskonzept
Innenstadt – Fortschreibung 2013

ARNSTADT

Verkehrskonzept Innenstadt

Fortschreibung 2013

beschlossen vom **Stadtrat der Stadt Arnstadt**
in Fortführung der 49. Sitzung vom 15.05.2014 am 22.05.2014

Beschluss-Nr. 2014/0909
Verkehrskonzept Innenstadt Fortschreibung 2013

Beschluss-Nr. 2014/0925
Änderungsantrag zur Beschlussvorlagen-Nr. 2014/0909 – Verkehrskonzept
Innenstadt – Fortschreibung 2013

Bearbeitung VERKEHR 2000
AHNER + MÜNCH
Dr.-Ing. K. Ahner
Brennerstr. 26
99423 Weimar

im Auftrag der Stadt Arnstadt
Bürgermeister
Herr Dill
Markt 1
99310 Arnstadt

Weimar, im Mai 2014

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Zielstellung	4
2	Ziele und Leitlinien	6
3	Konzept	9
3.1	Grundsätze und Schlüsselmaßnahmen	9
3.1.1	Grundsätze	9
3.1.2	Schlüsselmaßnahmen	10
3.2	Fuß- und Radverkehr	11
3.3	ÖPNV	15
3.4	Kfz-Verkehr	18
3.4.1	Erreichbarkeit	18
3.4.2	Parken	24
3.4.3	Lkw-Verkehr	31

Abbildungen

Abb. 1:	Hauptwegebeziehungen – Überquerungsstellen	11
Abb. 2:	Radverkehrsnetz – Haupt- und Nebenrouten	14
Abb. 3:	Bus- und Bahn – Linienführung und Haltestellen mit Einzugsbereichen	16
Abb. 4:	Lage im klassifizierten Straßennetz (Netzknotenkarte)	18
Abb. 5:	Prinzip der Kfz-Erschließung der Innenstadt	20
Abb. 6:	Querschnitt Bahnhofstraße (oben: Status quo, unten Planungsbeispiel/ Prinzipdarstellung)	21
Abb. 7:	Querschnitt Bahnbrücke Südbahnhof (oben: Status quo, unten Planungsbeispiel/ Prinzipdarstellung)	23
Abb. 8:	Entwicklung des öffentlich zugänglichen Parkraumangebotes	24
Abb. 9:	Struktur des Parkraumangebotes 2012	25
Abb. 10:	Parkraumangebot Innenstadtparken	26
Abb. 11:	Parkgebührenstaffelung	27
Abb. 12:	Bewohnerparken	29
Abb. 13:	Ladezonenkonzept	31
Abb. 14:	Nachtfahrverbot Lkw > 12 t	32

1 Anlass und Zielstellung

Im Jahr 1998 verabschiedete der Stadtrat das Verkehrskonzept Innenstadt.

In den Folgejahren wurde eine Reihe von markanten Änderungen in der Stadt- und Verkehrsstruktur von Arnstadt wirksam. Dazu zählen insbesondere die Verkehrswirksamkeit der A 71 mit AS Arnstadt Süd und Nord sowie die noch nicht abgeschlossene stufenweise Entwicklung des GE Erfurter Kreuz.

Für den Ausbau der Ichtershäuser Straße wurde nach Änderungsverfahren Baurecht erlangt.

Verschiedene umgesetzte tief- wie hochbaulich und organisatorische Maßnahmen haben zunehmend die Innenstadt geprägt. Dazu zählen u. a.

- Straßburgknoten als Kreisverkehr
- Straßenausbau Schönbrunnstraße, Hohe Bleiche
- abschnittsweise Neugestaltung der Fußgängerzone (u. a. Holzmarkt)
- Erweiterung Fußgängerzone Zimmerstraße baulich umgesetzt (zusätzliche Ausweisung von Stellplätzen)
- Parken nach 16:00 Uhr gebührenfrei
- Neubau Parkplatz Schlossstraße in Verbindung mit Neubau Wohn- und Geschäftshaus (Ärztehaus)
- Umwidmung der Fußgängerzone Marktstraße/Ried/Rankestraße in verkehrsberuhigten Bereich
- Neubau Einkaufszentrum Arnstadt-Mitte mit Kundenparkplatz
- Neubebauung Obere Weiße (Wegfall Interimslösung Parken)
- Lkw-Nachtfahrverbot über den Schlossplatz
- Ausbau Dammweg

Manche Entwicklung hat zunächst einen Zwischenstand erreicht bzw. befindet sich in Vorbereitung

- südliche Bahnhofstraße (Markierung Schutzstreifen Radverkehr)
- Umgestaltung Riedplatz (Interimslösung verdichtete Stellplatzanordnung)
- An der Neuen Kirche (Kurzzeitparken im verkehrsberuhigten Bereich)
- Umgestaltung und grundhafter Ausbau Schlossstraße
- Umgestaltung und grundhafter Ausbau Hohe Bleiche

Die einzelnen Maßnahmen wurden vielfach verkehrsplanerisch begleitet.

Für ausgewählte Vorhaben wurde ein Praxistest durchgeführt:

- Obere Weiße – Begegnungs-/Warteverkehr an der Papiermühle
- Geänderte Verkehrsorganisation Kohlgasse/ Hohe Bleiche/ Berggartenweg – Auswirkungsanalyse insbesondere in der Kohlgasse und Verlagerungswirkungen insgesamt

Die gemäß EU-Gesetzgebung eingeführte Lärmaktionsplanung galt es mit dem Bemühen um die Fortschreibung des Verkehrskonzeptes Innenstadt zu verknüpfen.

Diverse Themen wurden im Bau-, Umwelt- und Vergabeausschuss behandelt und fanden ihren Ausdruck auch in einzelnen Stadtratsbeschlüssen.

Die Beschlussreife eines fortgeschriebenen Verkehrskonzeptes Innenstadt konnte in den zurückliegenden Jahren allerdings aufgrund der unterschiedlichen Positionen der Stadtratsfraktionen zu einzelnen konkreten Maßnahmen nicht erlangt werden.

Das im Jahr 2009 vorgelegte Arbeitspapier wurde nach zunächst verwaltungsinterner Erörterung im Jahr 2010 umfassend in der Öffentlichkeit vorgestellt (Presse, Amtsblatt, Einwohnerversammlung im Oktober).

Kontroverse Diskussionen sowie insbesondere großes Engagement von Bürgerinitiativen haben zu einer Überarbeitung des Konzeptes geführt, welches stärker dem Anspruch auf einen Rahmenplan zur verkehrlichen Entwicklung der Innenstadt gerecht wird.

Für ein geordnetes abgestimmtes kommunales Handeln soll das Verkehrskonzept mit seiner Fortschreibung Ziele und Leitlinien, den Handlungsrahmen und die Schwerpunkte abstecken, ohne einzelne Maßnahmen im Range einer Detailplanung festschreiben zu können.

Zukünftig wird es auch weitere Veränderungen und Entwicklungen geben, die auf die Verkehrsverhältnisse in Arnstadts Innenstadt Einfluss haben.

Entsprechend der Prozesshaftigkeit der Stadt- und Verkehrsentwicklung gilt es in Abständen die Aktualität des Rahmenkonzeptes zu überprüfen und im erforderlichen Maße fortzuschreiben.

2 Ziele und Leitlinien

Die Ziele der Verkehrsplanung bestimmen sich vor allem aus der „dienenden“ Funktion des Verkehrs. Die Chancen aller Bürger zur Teilnahme an wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen und politischen Vermittlungsprozessen und die wirtschaftlichen Austauschprozesse sollen unter Wahrung von Schutzbelangen, Vermeidung von Gefährdungen und Belastungen sowie sparsamen Flächenverbrauch gesichert werden¹.

Die nachfolgenden Ziele und Leitlinien nehmen die grundsätzlichen Ziele aus dem Verkehrskonzept 1998 auf und untersetzen diese für die einzelnen zu betrachtenden Aspekte.

Die Ziele geben die Orientierung für die laufenden Aufgaben und für die langfristige Verkehrsentwicklung. Entscheidungen zu einzelnen Maßnahmen der Stadtentwicklung sollen vorab auf Kompatibilität mit den Zielen und Leitlinien geprüft werden.

Dabei ist davon auszugehen, dass einzelne Maßnahmen in Vorbereitung der Umsetzung noch im Detail durcharbeiten sind und anschließend unter Beachtung von Dringlichkeiten und Finanzierungsmöglichkeiten schrittweise, auch längerfristig, umgesetzt werden.

Allgemeine Ziele

- Die Verkehrsplanung dient der Entwicklung einer hohen Lebensqualität für Anwohner, Besucher und Beschäftigte der Innenstadt.
- Alle Verkehrsarten werden gleichberechtigt behandelt. Dabei soll eine Verkehrsinfrastruktur geschaffen werden, die eine Aufgabenteilung entsprechend der jeweiligen Stärke der Verkehrsart ermöglicht.
- Die Verkehrsplanung berücksichtigt die Belange der Innenstadt, der angrenzenden Wohngebiete, der Ortsteile sowie die Einbindung der Stadt in das Gesamtverkehrsgefüge.
- Der Erhaltung der historischen Stadtstruktur sowie der besonders wertvollen Grünanlagen und Landschaftsteile soll Vorrang vor einem idealtypischen Ausbau der Verkehrsanlagen eingeräumt werden.
- Jedem Einwohner und Besucher der Innenstadt soll eine angemessene Mobilität, unabhängig von der Verfügbarkeit eines individuellen Verkehrsmittels, ermöglicht werden („Stadt der kurzen Wege“).
- Die Verkehrsplanung unterstützt die städtebauliche Zielstellung, die Innenstadt zu einem vielschichtigen Ort für den Einzelhandel, das Wohnen, den Tourismus, das Hotel- und Gastronomiegewerbe und vielseitiger Dienstleistungen zu entwickeln.

¹ nach: Leitfaden für Verkehrsplanungen, FGSV Köln 2001

Kfz-Verkehr

- Die Erreichbarkeit der Innenstadt und Verknüpfung mit sämtlichen Stadtteilen, soll durch ein leistungsfähiges gegliedertes Straßennetz gesichert werden.
- Der Schwerverkehr soll bis auf den notwendigen Quell-/Zielverkehr aus der verkehrsberuhigten Innenstadt wie auch aus den übrigen und durch Wohnbebauung geprägten Stadtquartieren ferngehalten und auf die Hauptverkehrsstraßen gebündelt werden.
- Der innerstädtische motorisierte Verkehr soll ein notwendiges Maß nicht überschreiten, um seine negativen Auswirkungen, insbesondere in Form von Lärm- und Luftbelastung und Flächenverbrauch zu minimieren.
- Das in Lage, Nutzung und Preis abgestufte Angebot an Parkmöglichkeiten soll erhalten und bei Bedarf auch ergänzt werden. Das Angebot soll die Erreichbarkeit sichern, aber auch Mengen des zufließenden Verkehrs zur Innenstadt steuern. Die Bewirtschaftung ist aufgrund starker Konkurrenz der Nachfragegruppen mit folgender Prioritätenfolge auszurichten: 1. Bewohner und Behinderte; 2. Wirtschaftsverkehr; 3. Kunden und Besucher; 4. Berufspendler.

Öffentlicher Verkehr

- Die Verkehrsplanung soll auf eine angemessene Verknüpfung der Innenstadt mit Wohngebieten, Arbeitsstätten, öffentlichen, sozialen und kulturellen Einrichtungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln unter Beachtung der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sozialverträglichkeit hinwirken.
- Im gesamtstädtischen Linien- und Haltestellennetz sollen mit dem „Bustreff“ (Überland- und Stadtbuslinien) unmittelbar an der Fußgängerzone sowie den Verknüpfungspunkten mit der Bahn (Bahnhof/ZOB sowie Haltepunkt Süd) am Innenstadtrand die Hauptumsteigepunkte weiter entwickelt werden.
- Die Verkehrsorganisation sowie die Verkehrssteuerung an Knotenpunkten sollen einen optimalen Betrieb des ÖPNV unterstützen.
- Die Qualität der Anlagen des Öffentlichen Verkehrs ist auf die Anforderungen der Nutzer auszurichten.

Fahrrad- und Fußgängerverkehr

- Für die Wege mit dem Fahrrad und zu Fuß sollen sichere, zügige und geschlossene Netze geschaffen werden.
- Im Straßennetz mit hoher Verkehrsstärke bzw. sehr zügigem Verkehrsablauf sollen Fußgänger und Radverkehr vorzugsweise unabhängig vom Kfz-Verkehr geführt werden. Die Überquerung von Hauptverkehrsstraßen soll im Verlauf der Hauptwegebeziehungen in geeigneter Weise direkt ermöglicht, verbessert und barrierefrei gestaltet werden.
- Auf Hauptrouten des Fahrradverkehrs soll die möglichst direkte Führung im Straßennetz im Einzelfall gegenüber dem Kfz-Verkehr regelkonform Vorrang haben.



- Die öffentlichen Verkehrsflächen sollen, vor allem in Bereichen mit touristischer Bedeutung, eine sehr hohe Aufenthaltsqualität erhalten, die der besonderen Bedeutung Arnstadts als Bachstadt sowie ältester Ort Thüringens gerecht werden.

Verkehrsqualität und –sicherheit

- Die Verkehrssicherheit soll optimiert werden (z.B. durch Verringerung der Konfliktpunkte, Vereinfachung der Verkehrsabläufe sowie leichte Begreifbarkeit und Orientierung).
- Die Verkehrssicherheit ist, vor allem auch für besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmer (Kinder, Behinderte, Senioren), auf einem hohen Niveau zu gewährleisten.
- Für die Verkehrsanlagen soll eine weitest gehende Barrierefreiheit angestrebt werden.
- Vorrangig sollen Unfallschwerpunkte im Straßennetz so umgestaltet werden, dass sich die Anzahl und die Schwere der Unfälle bezogen auf die Fahrleistung verringert.
- Überlastete Knotenpunkte sollen hinsichtlich der Qualität des Verkehrsablaufs optimiert werden.
- Der Verkehrsablauf soll einer kontinuierlichen Qualitätssicherung unterzogen werden.

Städtebauliches Umfeld und Umwelt

- Bei der Gestaltung und beim Betrieb der Verkehrsanlagen sollen die Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe minimiert werden.
- Unverträgliche Durchgangsverkehre, insbesondere Ausweichfahrten schwerer LKW und Lastzüge sollen minimiert oder verhindert werden.
- Suchverkehre im Kfz-Verkehr sollen durch optimalen Einsatz von Kommunikations- und Informationssystemen reduziert werden.
- Stadtverträgliche Geschwindigkeitsniveaus im Haupt- und Nebennetz sollen konsequent durchgesetzt werden.
- Eine hohe Straßenraumqualität, attraktive öffentliche Plätze und Grünflächen sollen zu einer Stärkung der Urbanität, Kommunikation und Aufenthaltsqualität beitragen.

3 Konzept

3.1 Grundsätze und Schlüsselmaßnahmen

3.1.1 Grundsätze

- Verkehrliche Erreichbarkeit und Erschließung der Innenstadt muss sämtliche Verkehrsarten berücksichtigen (Fuß- und Radverkehr, Bus- und Bahnverkehr, Kfz-Verkehr).
- Das Erschließungssystem der Innenstadt ist Bestandteil der gesamtstädtischen und übergeordneten Verkehrsnetze.
- Arnstadt ist eine Stadt der kurzen Wege.
- Bau- und Nutzungsstruktur stellen relativ stabile Randbedingungen für die Verkehrserschließung dar.
- Verkehrsfunktion und Straßenraumgestaltung müssen eine Einheit bilden.
- Das Straßennetz ist hierarchisch aufgebaut und nimmt vom Innenstadtrand Richtung Kernbereich/Fußgängerzone über Erschließungsschleifen an Kfz-Verkehrsstärke ab.
- Das Zentrumsparken erfolgt auf den vorhandenen Parkmöglichkeiten im öffentlichen Verkehrsraum sowie auf öffentlich zugänglichen privaten Flächen. Die verfügbare Stellplatzkapazität genügt der qualifizierten Verkehrsnachfrage in Anbetracht der geplanten und beabsichtigten Entwicklungen nicht.
- Das Parkraummanagement muss die zu berücksichtigenden Prioritäten der anteiligen Bedarfsdeckung im öffentlichen Verkehrsraum stützen (Prioritäten: 1. Bewohner und Behinderte, 2. Wirtschaftsverkehr, 3. Kunden/Besucher, 4. Beschäftigte).
- Potenziale einer verbesserten Verkehrsqualität an LSA-Knoten („Grüne Welle“) sind zu nutzen (zuständig Baulastträger/Straßenbauamt).
- Die bestehende Verkehrsorganisation hat sich in der historisch geprägten Bau- und Nutzungsstruktur entwickelt und bewährt.
- Stadt- und Regionalbuslinien mit Bustreff unmittelbar an der Fußgängerzone sowie Verknüpfung mit Hauptbahnhof und Arnstadt-Süd sind als Netz- und Angebotssystem von gesamtstädtischer Bedeutung. Dieses Grundkonzept wird weiterverfolgt.
- Die besonders umweltfreundlichen Verkehrsarten Fuß- und Radverkehr sind umwegempfindlich und besonders sicherheitsbedürftig, die Überquerungsstellen stark befahrener Hauptverkehrsstraßen müssen kurze und sichere Wege ermöglichen.
- Das Verkehrskonzept ist in starkem Maße bestandsorientiert, gravierende Änderungen in der Innenstadt sind nicht erforderlich und sind durch die Stadt Arnstadt nicht finanzierbar.

- Möglichkeiten einer stadtverträglichen Veränderung der Straßennetzstruktur und der Verkehrsführung (insbesondere Lkw-Verkehr), die sich bei der weitergehenden Neuordnung des Landesstraßennetzes in den Folgejahren bieten, werden seitens der Stadt Arnstadt eingefordert.

3.1.2 Schlüsselmaßnahmen

- Die Straßenverbindung zwischen Straßburgkreisel und Knoten Am Amtsgericht behält auch künftig eine Sammelstraßenfunktion. Diese bedarf wegen der starken Funktionsüberlagerung und dem städtebaulichen Anspruch einer abschnittsweisen Umgestaltung.
- Der Dammweg ist nach erfolgtem Ausbau vollwertig in das Netz der Hauptverkehrsstraßen eingebunden. Er bietet Kapazität für eine begrenzt anteilige Verkehrsverlagerung (insbesondere Lkw-Verkehr), unterstützt durch vorzunehmende Anpassung der Wegweisung, lokale Geschwindigkeitsbegrenzung sowie Umgestaltung sensibler Straßenräume.
- Der LSA-Knoten Südbahnhof soll zugunsten eines flüssigen Verkehrsablaufs, einer maßstäblichen, auch für Fuß- und Radverkehr angemessen nutzbaren Verkehrsanlage zum Kreisverkehr umgebaut werden
- Das Parkraummanagement wird kontinuierlich an veränderte Bedingungen der Nachfrage angepasst (Bewohnerparken, Gebührenstaffelung und Bewirtschaftungszeiträume).
- Kapazitätserweiterungen beim Parken (Standorte Rathaus, Muhmengasse, Umfeld Riedplatz) bieten Ersatz für ggf. in Kauf zu nehmende Reduzierung der Stellplatzanzahl, die bei städtebaulich anspruchsvoller Gestaltung und imageprägender Nutzung öffentlicher Straßen und Plätze erforderlich wird.
- Erhalt der Fußgängerzone in ihrer jetzigen Ausdehnung

3.2 Fuß- und Radverkehr

Rund 40 % aller Verkehrsbeziehungen im Binnenverkehr von Arnstadt wird zu Fuß oder mit dem Fahrrad absolviert.

In einer Stadt der kurzen Wege sind die Entfernungen wichtiger Quellen und Ziele in einem Entfernungsbereich², der zu Fuß oder aber mit dem Fahrrad bewältigt werden kann.

Insofern gebührt allein deshalb diesen Verkehrsarten besonderes Augenmerk.

Zusammen mit dem ÖPNV als Verkehrsarten des Umweltverbundes sind zu Fuß Gehen und Radfahren besonders umweltfreundlich und zugleich gesund.

Allerdings sind Fuß- und Radverkehr umwegempfindlich und sind im Verkehrsgeschehen relativ stark sicherheitsbedürftig.

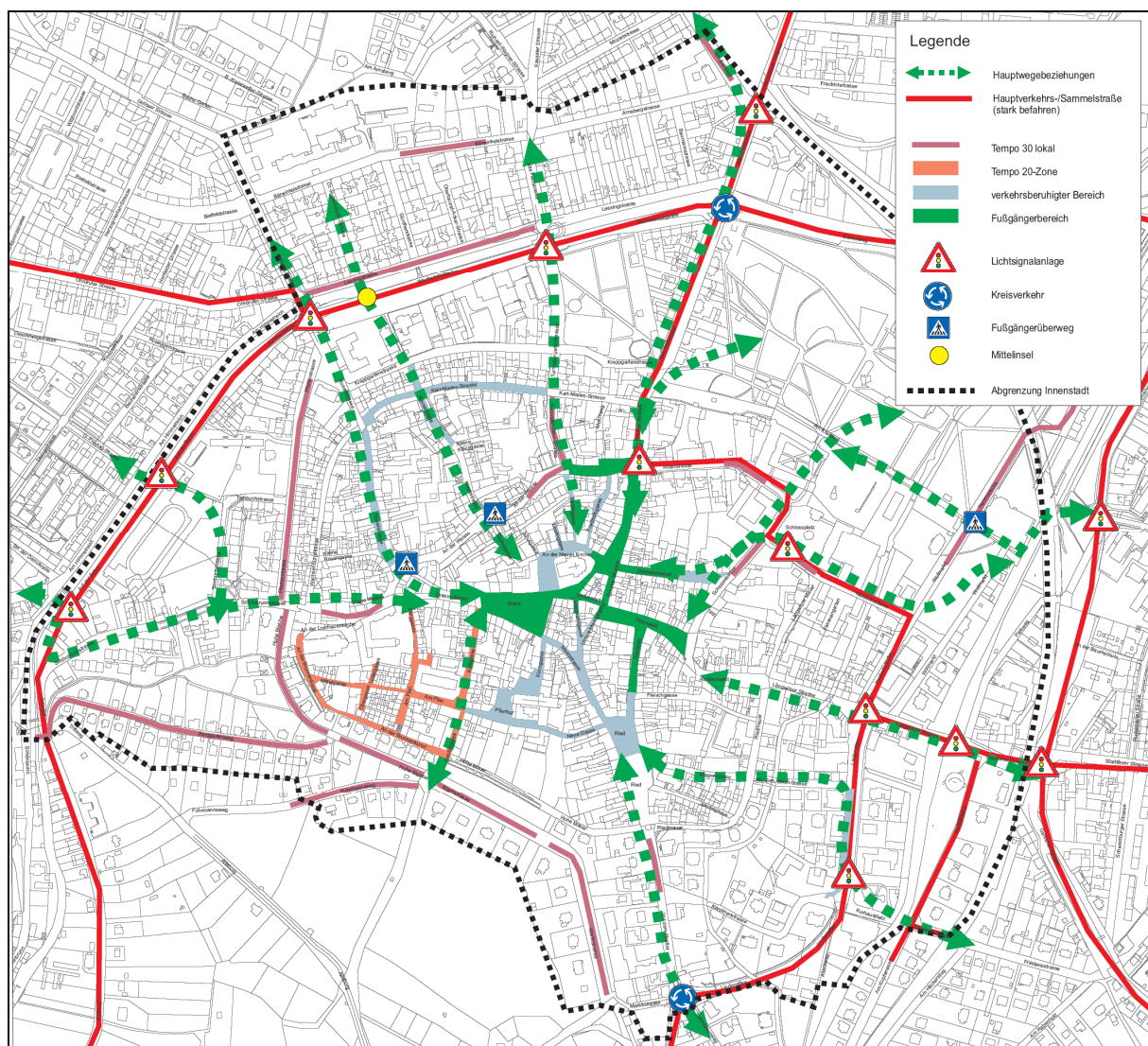


Abb. 1: Hauptwegebeziehungen – Überquerungsstellen

² zu Fuß bis maximal 4 km, mit dem Rad bis ca. 8 km; die Wohngebiete West und Ost liegen rund 1 km Luftlinie vom Zentrum/Markt entfernt, selbst das Gebiet Rabenhold ist bei einer Entfernung von rund 1,5 km noch fußläufig erreichbar

Das Verkehrs- oder Bewegungssystem der Innenstadt bietet im Kernbereich mit der Fußgängerzone eine hohe Aufenthaltsqualität und große Verkehrssicherheit. Eine weitere Einschränkung des Fußgängerbereiches ist aus verkehrlicher Sicht nicht erforderlich.

Anschließende verkehrsberuhigte Bereiche (Mischnutzung) führen in Straßenräume mit separater Führung (Fahrbahn/Gehbahn) über.

Überwiegend bleibt im nachgeordneten Erschließungsnetz das Konfliktpotenzial im Neben- bzw. Miteinander der Verkehrsarten allein aufgrund des niedrigen, in Bezug auf den Radverkehr homogenen Geschwindigkeitsniveaus gering. Straßenverkehrsrechtlich angeordnete Beschränkungen auf die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit und die gegebene, in der Innenstadt vielfach beengte straßenräumliche Situation lassen hohe Geschwindigkeiten kaum zu.

Ein teilweise im Rahmen der Bürgerbeteiligung eingefordertes generelles Tempolimit für die Innenstadt ist aufgrund der geltenden Gesetzeslage nicht durchsetzbar.

Die Hauptwegebeziehungen zwischen Innenstadt und der angrenzenden Gebiete müssen möglichst kurz sein, also direkt und natürlich verkehrssicher geführt werden. Konflikträchtig sind die Überquerungsstellen im Fuß- und Radverkehr mit den stark vom motorisierten Verkehr befahrenen Hauptverkehrs- und Sammelstraßen. Fußgängerfurten an Lichtsignalanlagen (LSA), Fußgängerüberwege (FGÜ)³ sowie Mittelinseln sind geeignete und an den wichtigen Stellen in Arnstadts Innenstadt auch vorhandene Überquerungshilfen.

Die mit den LSA⁴ verbundenen Wartezeiten müssen sich in einem funktionierenden Verkehrssystem auf ein auch zu Spitzenzeiten der Verkehrsbelastung noch vertretbares Maximum begrenzen. Das trifft sowohl für den Fuß- und Radverkehr als natürlich auch den ÖPNV und übrigen allgemeinen Kfz-Verkehr zu.

Insofern wird die Überprüfung der Wartezeiten an den vorhandenen LSA im Zuge der auch aus Sicht der Kfz-Erreichbarkeit vorzunehmenden Überprüfung der Signalisierung empfohlen.

Außer der Thematik der LSA-Verkehrssteuerung stellen sich folgende Bereiche mit vertiefendem Untersuchungs- und ggf. Handlungsbedarf dar:

a) Fußgängerführung im Bereich Obere Weiße/Papiermühle (Engstelle)

Die Engstellenregelung an der Papiermühle bietet für den Fußgängerverkehr wenig Platz. Die Laufwege beidseits dieser Engstelle kreuzen die Fahrwege, weshalb im Zuge einer Anpassung der Verkehrsanlagen eine konfliktarme Lösung gefunden werden muss. Entsprechende Untersuchungen und Lösungsansätze wurden im Zusammenhang mit dem Praxistest zur Verkehrsführung Obere Weiße/An der Liebfrauenkirche 2004 sowie der Variantenerschließung zum Standort genial zentral – Standort Ober Weiße 2007 bereits vorgelegt und diskutiert.

³ Straßburgkreisel mit „Zebrastreifen“ – Vorrang für den Fußgänger

⁴ in der Innenstadt ausschließlich an Landesstraßen, zuständig SBA Mittelthüringen



b) Gelenkpunkt Turnvater-Jahn-Straße/An der Weiße/Badergasse

Möglichkeiten einer verbesserten Verkehrslösung wurden seitens der Stadt geprüft (u. a. LSA, FGÜ). Im Rahmen der geltenden Rechtslage sind keine dieser „einfachen“ Maßnahmen umsetzbar. Ein Tempolimit 30 km/h wurde eingeführt. Im Zuge der Fortschreibung des Verkehrskonzeptes wurde empfohlen, im Zusammenhang mit der Standortentwicklung Muhmengasse eine vertiefende Untersuchung zur Umgestaltung des Straßenraumes nach dem Grundgedanken von „share space“ zu veranlassen.

c) Schlossplatz/Neideckstraße

Der Schlossplatz ist Verknüpfungspunkt mehrerer Wegebeziehungen. Eine der Funktion und Gestalt angemessene Überplanung muss im Detail eine Lösung für das verträgliche Miteinander aller Verkehrsarten bei gleichzeitiger Aufwertung auch der Aufenthaltsqualität herausarbeiten.

Dabei sollte die funktionelle wie gestalterische Aufwertung der Fußwegbeziehung zwischen Wollmarkt (Zentrumsparkplatz P1) und Fußgängerzone/Markt durch die Neideckstraße integriert werden.

Ungeachtet dessen müssen die Grundvoraussetzungen gewährleistet sein, dass der Fußweg vom P1 in Richtung Markt durch Wegweisung und barrierefreies Überquerungsangebot am Knoten Neideckstraße/Wollmarkt als zielführend erkannt und folglich auch genutzt wird.

d) Knoten Südbahnhof

Der LSA-Knoten bietet mit Furten im südlichen und westlichen Knotenarm insbesondere für die Hauptwegebeziehung Längwitzer Straße – Stadtilmer Straße/Wohngebiet Ost nur unbefriedigende Bedingungen. Im westlichen Knotenarm beansprucht die Fahrbahn vier Fahrstreifen während Fußgänger nur einseitig auf sehr beengtem Raum geführt werden.

Die Umgestaltung zu einem Kreisverkehr ermöglicht eine flexiblere Lösung.

Die Fragen der ausreichenden sozialen Sicherheit müssen besonders bei abseitig geführten Netzabschnitten im Detail geklärt werden (z. B. Verbindung Wollmarkt – Ilmenauer Straße, Schlossgarten)

Beim Radverkehr führen im gesamtstädtischen Zusammenhang mehrere Haupt- und Nebenrouten auf die Innenstadt zu bzw. darüber hinaus. Insofern ist die Befahrbarkeit der Fußgängerzone für den Radverkehr eine wichtige Zielstellung. Die Befahrbarkeit der Fußgängerzone durch Radfahrer soll möglichst Radabstellanlagen sind im Stadtraum in der Nähe zu wichtigen Zielen zu integrieren.

Der besonders touristisch bedeutsame Geraradweg tangiert die Innenstadt als Nord-Süd-Hauptroute.

Der Radverkehr wird in der Innenstadt auf den Erschließungsstraßen gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Bei stark belasteten Hauptverkehrsstraßen ist eine separate Führung des Radverkehrs auf geeigneten Anlagen (Radfahrstreifen, Schutzstreifen oder Radwegen) zu sichern.

In der Wachsenburgallee bieten sich günstige Voraussetzungen für eine separate Radführung sowohl abgesetzt zur Fahrbahn zwischen den Baumreihen als auch in der parallel geführten Lessingstraße.

Kreuzungspunkte sind an wichtigen Stellen durch LSA geregelt.

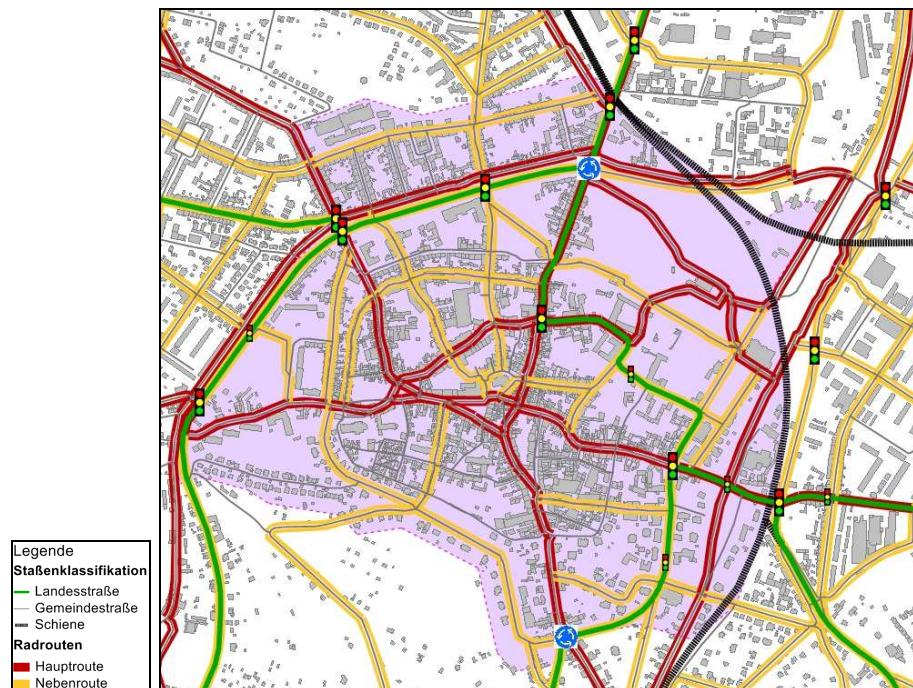


Abb. 2: Radverkehrsnetz – Haupt- und Nebenrouten

Einbahnstraßen sind im verkehrsrechtlichen Rahmen auch in der Innenstadt in Gegenrichtung für den Radverkehr geöffnet, um Umwege zu vermeiden.

Besonders entlang der stark befahrenen Hauptverkehrs- bzw. Landesstraßen gilt es, die Möglichkeiten einer verbesserten Führung für den Radverkehr auf Hauptrouten zu prüfen.

Einen Schwerpunkt bildet der Knotenpunkt Am Amtsgericht, wo der Radfahrer aus Richtung Südbahnhof auf direktem Weg in die Altstadt die Längwitzer Straße regelkonform entgegen der Einbahnstraße befahren kann.

Eine durchgängige, zügige und komfortable Befahrbarkeit vor allem der Hauptrouten muss angestrebt und schrittweise im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten umgesetzt werden. Alltagstaugliche Abstellanlagen im öffentlichen Raum müssen an wichtigen Zielen im Innenstadtbereich im erforderlichen Umfang nachgerüstet werden, um das Radfahren als umweltfreundliches, zeitgemäßes Verkehrsmittel attraktiver zu gestalten.

Im Ergebnis einer konsequenten Angebotsplanung und pragmatischer Umsetzung des Radverkehrsnetzes wurde Arnstadt 2001 fahrradfreundlichste Stadt Thüringens. Eine Fortschreibung des Konzeptes aus dem Jahr 2003 sollte in Abstimmung mit den Absichten und dem Planungsstand des Landratsamtes erfolgen.

3.3 ÖPNV

Abgestimmt auf das überörtliche ÖPNV-Angebot mit seinen Zugangsstellen am Hauptbahnhof/Busbahnhof sowie am Haltepunkt Süd wird die Erreichbarkeit der Innenstadt durch das integrierte Stadtbusangebot gewährleistet.

Für manchen Arnstädter stellt die Busfahrt die einzige Möglichkeit dar, um die täglichen Verkehrserfordernisse zu bewältigen.

Die Aufgabe der Daseinsvorsorge muss grundsätzlich gewährleistet werden.

Jeweils zur vollen und halben Stunde treffen sich die Busse nach dem Rendezvousprinzip und sichern somit ein reibungsloses Umsteigen.

Linie A (340)

05:00 bis 18:00 Uhr 30 min Takt, bis 21:00 Uhr stündlich

Sa/So/Fei 07:00 bzw. 08:00 bis 19:00 Uhr stündlich (außer 12:00 Uhr)

verbindet Wohngebiete West und Ost mit Zentrum

bindet Friedhof und Kreiskrankenhaus ein

Linie B (343)

05:00 bis 18:00 Uhr 30 min Takt, bis 21:00 Uhr stündlich

Sa/So/Fei 08:00 bzw. 09:00 bis 19:00 Uhr stündlich

verbindet Rudisleben und Gewerbegebiet Nord sowie im Süden Wohngebiet Rabenhold und Angelhausen/Oberndorf mit Zentrum

Linie C (344)

Einkaufslinie

Mo – Fr vormittags je zwei Fahrten pro Richtung im Abstand von einer Stunde

09:30 bis 11:00 Uhr

verbindet Ilm-Kreis-Center über Wohngebiet Ost mit Zentrum

ergänzt das Angebot der Linie 385

Linie D (345)

Nur Mo – Fr: 05:00 bis 22:00 Uhr 60 min Takt (außer 12:00 Uhr)

verbindet Zentrum mit Gewerbegebiet Erfurter Kreuz

weitere Fahrten Linie 351

Für die Innenstadt zeigt die Abbildung die Linienführung, Haltestellenlage sowie die Einzugsbereiche. Hier fallen die Bereiche Krappgartenstraße, Marktstraße/Ried aber auch Schloss/Schlossgarten und Marlittstraße auf, für die relativ weitere Wege zur Haltestelle in Kauf genommen werden müssen. Entfernungen bis zu 300 m Einzugsradius sind allerdings durchaus zumutbar.

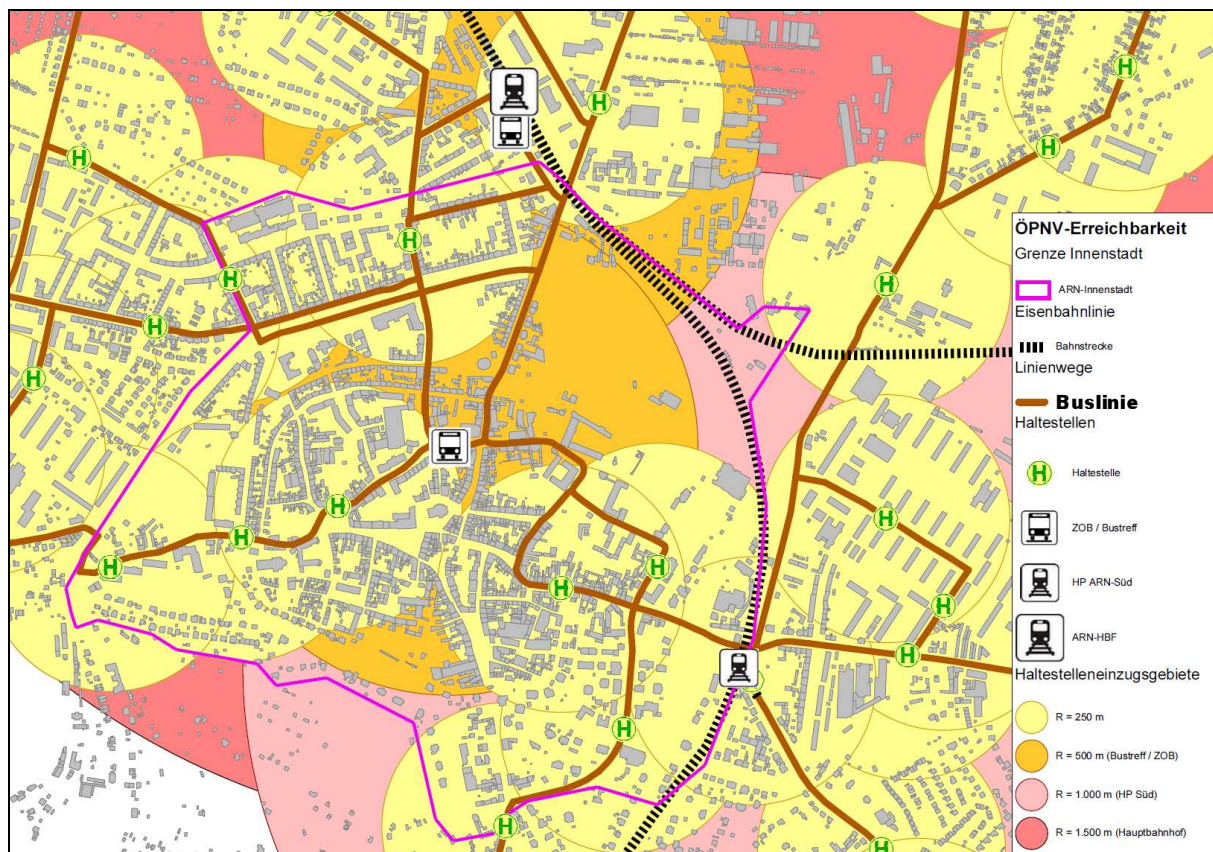


Abb. 3: Bus- und Bahn – Linienführung und Haltestellen mit Einzugsbereichen

Arnstadt verfügt über ein angemessenes ÖPNV-Angebot. Die Beibehaltung der Qualität der Buserschließung, ggf. eine weitere Qualitätsverbesserung muss bei den Überlegungen zur Innenstadterschließung hohe Priorität behalten.

Die Struktur des Busnetzes, die Linienführung sowie die bipolare Ausrichtung auf den Bustreff als zentrale Umsteigehaltestelle im Herzen der Stadt sowie den ZOB als Übergangsstelle am Bahnhof und zentrale Bushaltestelle der Regionalbuslinien haben sich bewährt.

An diesem Grundkonzept muss festgehalten werden.

Die Betriebszeiten sollten trotz angespannter Finanzlage für den ÖPNV nicht weiter eingekürzt werden.

Die Ausstattung der Haltestellen bedarf einer kontinuierlichen Qualitätsverbesserung.

Die weitere Entwicklung des ÖPNV ist Gegenstand der turnusmäßigen Fortschreibung des Nahverkehrsplanes IIm-Kreis.

Der Kreistag des IIm-Kreises hat am 29.01.2014 den Entwurf der Fortschreibung des NVP IIm-Kreis 2014 – 2019 bestätigt.

Nach Öffentlichkeitsbeteiligung hat der Kreistag in seiner Sitzung am 26.03.2014 den NVP 2014 – 2019 beschlossen.



Auch die Stadt Arnstadt ist aufgefordert, den Auslegungsentwurf⁵ für die Fortführung für den Planungszeitraum 01.04.2014 bis 31.03.2019 zu prüfen und eine Stellungnahme bis zum 07.03.2014 schriftlich abzugeben.

In dem Auslegungsentwurf ist als eine von zwei verkehrskonzeptionellen Maßnahmen die Maßnahme Stadtbus Arnstadt – Liniennetzoptimierung und verbesserte Erschließung des Industrie- und Gewerbegebietes Erfurter Kreuz verankert.

In der Alfred-Ley-Straße entsteht ein Rendezvouspunkt „Industrie- und Gewerbegebiet Erfurter Kreuz“. Auf diese Kernmaßnahme wird das Nahverkehrsangebot abgestimmt.

Im Linien- und Haltestellennetz der Innenstadt wird es keine strukturellen Veränderungen geben. Hier bleiben Haltestellen und Linienführung erhalten. Eine Anpassung im Abschnitt der Lessingstraße (mit einer zusätzlichen Haltestelle) dient ebenso der Optimierung wie die Beschränkung auf die Bedienung der Haltestellen „Karl-Liebknecht-Straße“, „Am Kesselbrunn“, „Eintracht“ und „Krankenhaus“ nur noch in einer Fahrtrichtung.

Die Erreichbarkeit der Innenstadt wird im Ergebnis dieser Maßnahme neu geordnet (u. a. Umsteigezwang auf der Relation Rudisleben – Innenstadt).

⁵ <http://www.ikpv.de/nahverkehrsplan/>

3.4 Kfz-Verkehr

3.4.1 Erreichbarkeit

Erreichbarkeit und Belastungssituation der Innenstadt von Arnstadt im Kfz-Verkehr werden wesentlich vom regionalen und gesamtstädtischen Straßengrundnetz bestimmt.

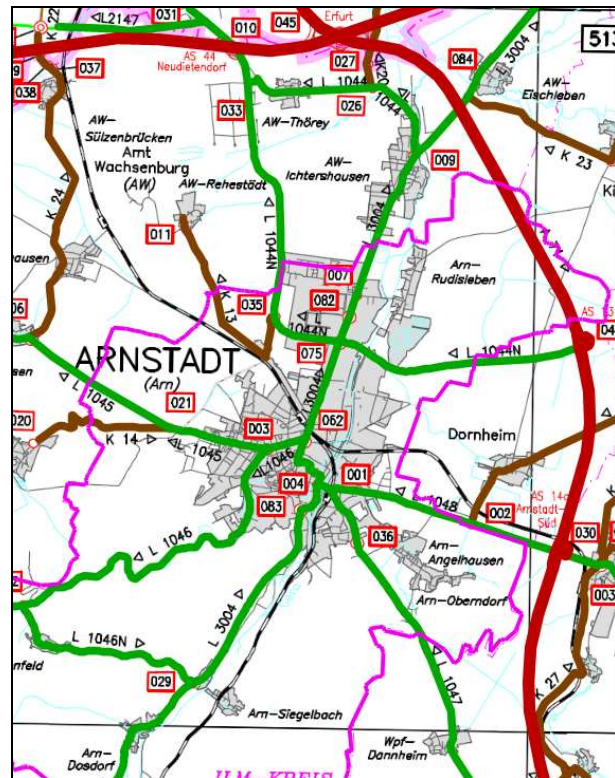


Abb. 4: Lage im klassifizierten Straßennetz (Netzknotenkarte)

Nach voller Verkehrswirksamkeit der Neu-/Ausbaumaßnahmen im Autobahnnetz erfolgt eine Neuordnung des Landesstraßennetzes, was eine Umstufung von Netzteilen zur Folge hat.

Gleichwohl bleibt die Verkehrsbedeutung der einzelnen Straßen für die Erreichbarkeit der Arnstädter Innenstadt erhalten.

Angeichts des demografischen Wandels bei gleichzeitig moderatem Anstieg des Anteils motorisierter Einwohner muss mit einer nur begrenzten Zunahme des motorisierten Binnenverkehrs gerechnet werden.

Die geplante Entwicklung des Industriegroßstandortes Erfurter Kreuz mit derzeit ca. 5.800 Arbeitsplätzen auf die doppelte Kapazität wird nennenswert Quell- bzw. Zielverkehr auf diese Gebiete binden.

Die Stadt Arnstadt ist bemüht, diese Arbeitskräfte auch für die Wohnortnahme in der Stadt Arnstadt zu gewinnen und bereitet sich daher auch verkehrlich auf eine Bevölkerungszunahme vor.



Verkehrsprognosen gehen davon aus, dass bei durchaus starkem Anstieg der Verkehrsmenge auf den leistungsfähig ausgebauten Autobahnen die Verkehrsbelastung in der Innenstadt keine Veränderung erfährt.

Sofern natürlich Ausbaumaßnahmen in Teilen des vorhandenen Straßennetzes erfolgen, muss mit Bündelungswirkungen und Verkehrsverlagerungen im Netz gerechnet werden.

Derartige Maßnahmen sind aus heutiger Sicht nicht klar absehbar. Bis zur möglichen Umsetzung werden nach bisherigen Erfahrungen ca. 8 bis 10 Jahre verstreichen.

Vor diesem Hintergrund wird für die Fortschreibung des Verkehrskonzeptes ausgehend vom Status quo nur die Ausbaumaßnahme L 3004, Ichtershäuser Straße zugrunde gelegt.

Ausgehend von den Knoten im gesamtstädtischen Straßengrundnetz werden die Parkplatzziele in der Innenstadt über das nach Verkehrsstärke und Gestaltung abgestuft verkehrsberuhigte Erschließungsnetz angesteuert. Die eigentlichen Ziele in der Wegeketten werden schließlich zu Fuß erreicht.

Teilweise enge Straßenräume, aber auch um Stellplätze unterzubringen, bedingen Einbahnstraßen.

Mehrere Erschließungsbereiche gruppieren sich um die Fußgängerzone. Ein freizügiges Wechseln zwischen den Bereichen mit dem Pkw ist mit der Zielstellung einer attraktiven Innenstadt unvereinbar. Überwiegend können mehrere Wege mit einem Parkvorgang erledigt werden.

Die Attraktivität der Innenstadt von Arnstadt wird verkehrlich mit dadurch geprägt, dass eine differenzierte, auf das jeweilige Umfeld abgestimmte Abstufung in der Verkehrsberuhigung durchgesetzt wurde.

Das Erschließungssystem in der Innenstadt ist über die Jahre gewachsen. Das Grundprinzip der Innenstadterschließung hat sich bewährt.

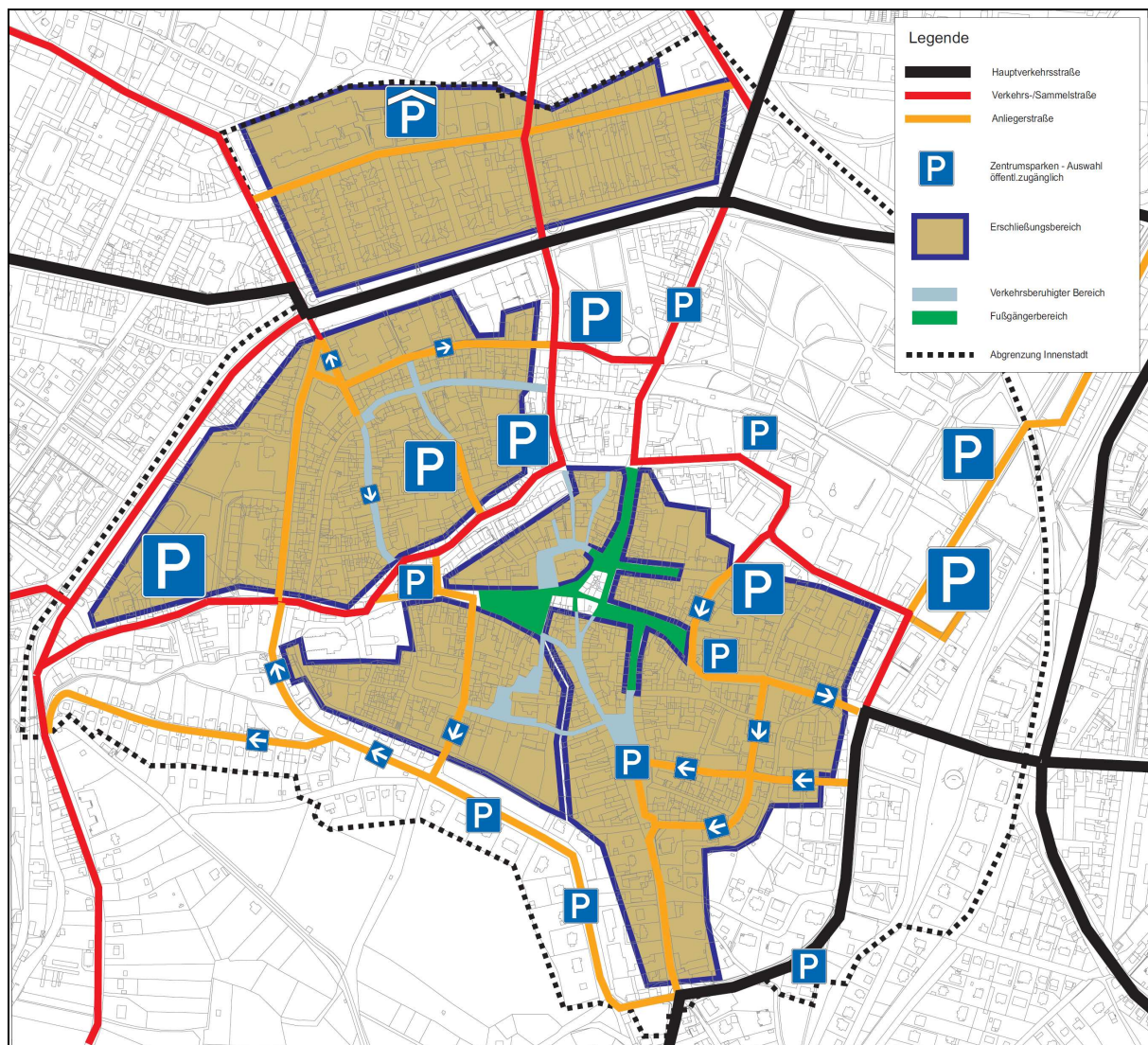


Abb. 5: Prinzip der Kfz-Erschließung der Innenstadt

Innenstadtdurchfahrt über Schlossplatz

Die durchgängige Befahrbarkeit der heutigen L 3004 zwischen Straßburgkreisel und LSA-Knoten Am Amtsgericht über den Schlossplatz muss für die Erreichbarkeit und Erschließung der Innenstadt (in beiden Richtungen) erhalten bleiben.

Allerdings muss künftig die Gestaltung in stärkerem Maße auf die vielschichtigen Funktionsanforderungen (Hauptgeschäftsstraße, historischer Schlossplatz), Verkehrsbeziehungen aller Verkehrsmittel sowie die sensiblen Stadträume abgestimmt werden. Das Geschwindigkeitsprofil soll konsequenter als bisher mit lokaler Beschilderung auf Tempolimit 30 km/h gedämpft werden.

Gebietsfremder Verkehr wird künftig durch Wegweisung und zeitkürzere Alternative verstärkt auf den Dammweg geleitet.

In der südlichen Bahnhofstraße soll durch die Straßenraumgestalt bereits bei Annäherung am Straßburgkreisel der Charakter einer Hauptgeschäftsstraße mit beidseitigen, baumbestandenen Parkstreifen erkennbar sein. Mit Einfahrt in den Kernbereich der Innenstadt soll das Verkehrsverhalten sensibilisiert und das Geschwindigkeitsniveau gedämpft werden.

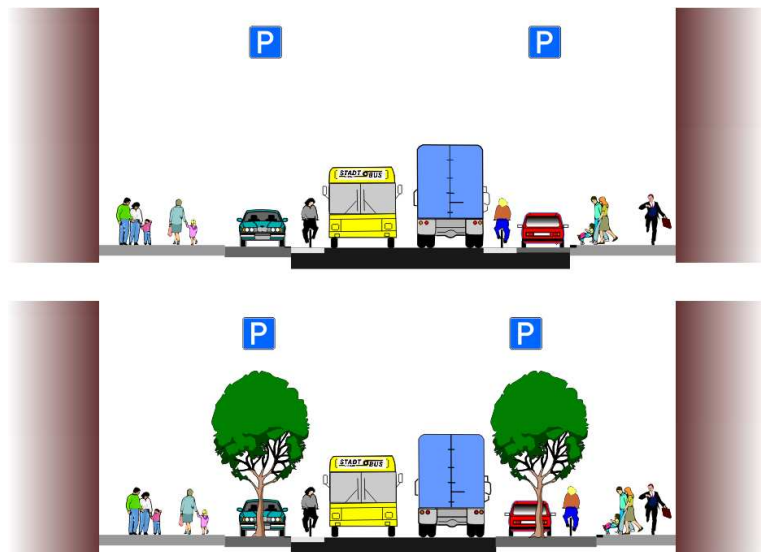


Abb. 6: Querschnitt Bahnhofstraße (oben: Status quo, unten Planungsbeispiel/ Prinzipdarstellung)

Der Schlossplatz selbst bedarf einer detaillierten Überplanung. In diesem Zusammenhang ist auch der Fußwegverbindung zwischen dem P1 Wollmarkt und der Fußgängerzone/Markt Rechnung zu tragen.

Eine stärkere Einbindung der Straßenverbindung Wollmarkt – Hammerecke im Zusammenhang mit einem Verkehrsverbot für den allgemeinen Kfz-Verkehr für die Fahrtbeziehung Wollmarkt – Neideckstraße – Ritterstraße – Erfurter Straße wird nicht als tragfähiger Lösungsansatz zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Innenstadt gesehen. Allein die Engstelle Eisenbahnbrücke im Zusammenhang mit der Straßenführung im Versatz (unzureichende Sichtbedingungen) und der fehlenden Fuß-/Radverkehrsführung schaffen an zusätzlichen Stellen neue Konflikte. Ein regelkonformer Ausbau kommt schon durch die zu erwartenden Kosten für den Brückenbau nicht in Betracht.

Ungeachtet dessen führen richtungsgetrennte Verkehrsführungen tendenziell zu einer höheren Verkehrsleistung (Umfegfahrten) und sind mit höheren Umweltbelastungen verbunden.

Verkehrslösung Papiermühle/Obere Weiße

Die Verkehrslösung an der Papiermühle/Obere Weiße wurde über die Jahre in verschiedenen Varianten diskutiert.

Die Alltagstauglichkeit der bestehenden Engstellenregelung hat sich bestätigt. Verkehrsuntersuchung mit Simulation und Praxistest (2004) kommen zu gleichen Ergebnissen.

Eine Lösung mit Verzicht auf eine Fahrtrichtung für den allgemeinen Kfz-Verkehr würde zu unverhältnismäßigen Umwegen und entsprechenden Folgewirkungen (Umweltbelastungen, Verkehrsverlagerungen) führen.

Die Verkehrslösung Status quo wird für den Kfz-Verkehr festgeschrieben.

Die Beschränkung auf nur eine Fahrtrichtung für den allgemeinen Kfz-Verkehr wird nicht weiter verfolgt.



Verkehrsorganisation Kohlgasse/ Hohe Bleiche/ Berggartenweg

Die verkehrsplanerische Empfehlung, zur Entlastung der angespannten Verkehrssituation in der Kohlgasse, die Verkehrsorganisation im Bereich Hohe Bleiche/Berggartenweg zu ändern, wird unter Würdigung der im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgebrachten massiven, grundsätzlichen Einwände sowie im Ergebnis des durchgeführten Praxistests nicht weiter verfolgt.

Die Verkehrsorganisation wird gemäß Status quo beibehalten.

Eine flexiblere Erreichbarkeit in diesem Teil der Innenstadt im Sinne der durchgängigen Befahrbarkeit zwischen Plauescher Kreisel und Schönbrunnstraße in beiden Fahrtrichtungen wird dadurch nicht möglich.

Eine Einbahnstraßenlösung auch für die Marlittstraße ab Plauescher Kreisel würde zwar anteilig die Kohlgasse entlasten, allerdings in noch stärkerem Maße als im Status quo zu längeren Fahrtstrecken, bei latent höherer Geschwindigkeit sowie den damit verbundenen Folgewirkungen (Verkehrssicherheit, Umweltwirkung) führen.

Der Praxistest hat im Grunde die vorab eingeschätzten verkehrlichen Wirkungen bestätigt. Positive Effekte für die Erschließung der Innenstadt sind aber im Gesamtzusammenhang abzuwägen.

Erreichbarkeit südliche Innenstadt

Die Erreichbarkeit der Parkmöglichkeiten im südlichen Teil der Innenstadt (Umfeld Riedplatz) ist vom Plaueschen Kreisel durch die Straße Vor dem Riedtor und von der Lindenallee durch die Johann-Sebastian-Bach-Straße/Wagnergasse gewährleistet.

Außerdem kann vom Kohlenmarkt durch die Fleischgasse oder Riedmauer angefahren werden. Der Abfluss ist nur über den Plaueschen Kreisel gegeben.

Eine vermeintliche Verbesserung der Erreichbarkeit zu erzielen, indem am LSA-Knoten Am Amtsgericht die Einfahrt zum Kohlenmarkt geöffnet wird, kann nicht umgesetzt werden. Die Längwitzer Straße muss aufgrund des beengten Straßenraumes Einbahnstraße bleiben. Das Drehen der Einbahnstraße hätte u. a. zur Folge, dass mit der ebenfalls umzukehrenden Buslinienführung die Schlossstraße mit Ausfahrt auf den Schlossplatz organisiert werden müsste.

Der Erschließungsbereich braucht eine leistungsfähige Ausfahrt, die weder an der Johann-Sebastian-Bach-Straße noch am Schlossplatz gegeben wäre (Neuanlage einer zusätzlichen LSA).

Außerdem können die Einfahrt in die Längwitzer Straße aus der Neideckstraße (erforderliche Fahrgeometrie für den Rechtsabbieger) nicht regelkonform umgesetzt werden und die Bedingungen für den Radverkehr bei Ausfahrt auf den Knoten Am Amtsgericht verschlechtern sich massiv.

Unbenommen stehen bei einer derartigen Neuordnung der Verkehrserschließung erhebliche Kosten einem nur geringen funktionellen Vorteil gegenüber.

Knotenumbau Südbahnhof und Hammerecke

Mit der Neubebauung am Knotenpunkt Südbahnhof, Ecke Gehrener Straße/ Stadtilmer Straße wurden die Voraussetzungen für die Einordnung eines Kreisverkehrs geschaffen. Diese Knotenpunktform erlaubt die Reduzierung des Fahrbahnquerschnittes in der Bahnbrücke zugunsten der Führung des Fußgänger- und Radverkehrs. Die erzielbare Verstetigung des Verkehrsflusses ist gleichzeitig ein Beitrag zur Lärminderung.

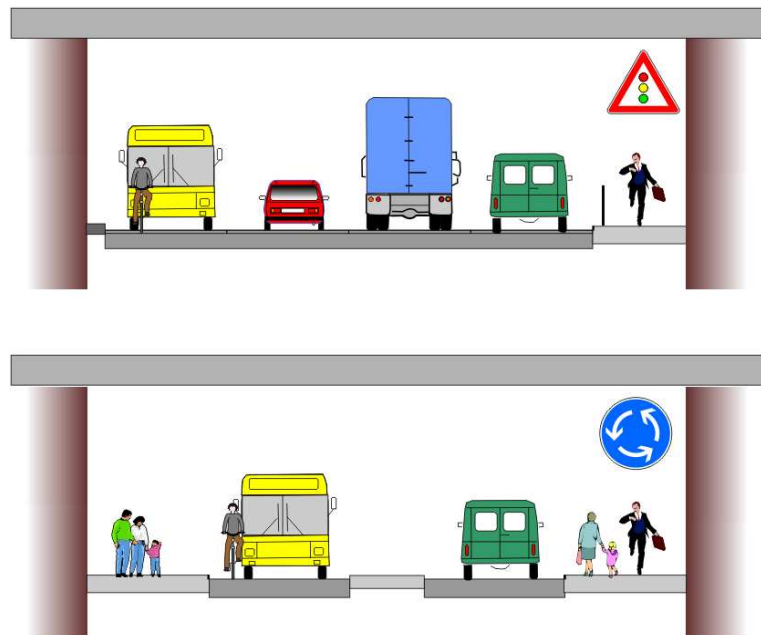


Abb. 7: Querschnitt Bahnbrücke Südbahnhof (oben: Status quo, unten Planungsbeispiel/Prinzipdarstellung)

Die LSA am Knotenpunkt Hammerecke/Ilmenauer Straße kann für einen flüssigen Verkehrsablauf bei Beibehaltung des vorhandenen Brückenquerschnittes durch einen Kreisverkehr ersetzt werden.

Verkehrssituation Rosenstraße

Die im Stadtratsbeschluss aus dem Jahr 1998 fixierte Umgestaltung der Rosenstraße zur Fußgängerzone ist nicht erfolgt.

Mit der Prämisse einer direkten Vorfahrt der Postfiliale stellt sich die heutige Situation offensichtlich als ein im Grunde funktionsfähiger Kompromiss dar. Eine Anfahrt der Postfiliale über den Rosenhof als Voraussetzung für die Umgestaltung der Rosenstraße zur Fußgängerzone ist nicht umsetzbar.

Wünsche bzw. Forderungen aller Betroffenen (Anwohner, Gewerbetreibende, Verkehrsteilnehmer) können nur mit Abstrichen berücksichtigt und umgesetzt werden.

Die Einhaltung der begründeten verkehrsrechtlichen Grenzen für die Nutzung der Rosenstraße (Tempolimit, Parkdauer) sollte unter den gegebenen Umständen durch eine verstärkte Kontrolle und Ahndung durchgesetzt werden.

Alternativen der Verkehrserschließung durch Drehen der Einbahnstraße bzw. veränderte Einbahnstraßenregelungen im Umfeld bringen keine Vorteile im Vergleich zur derzeitigen Verkehrslösung.

3.4.2 Parken

In der Verkehrserschließung der Innenstadt spielt das Parken eine gewisse Schlüsselrolle.

Das in der Arnstädter Innenstadt bestehende Parkraumangebot ist über die letzten Jahre gewachsen. Die Parkraumbewirtschaftung (einschließlich Parkleitsystem) wurde weiter ausgeformt.

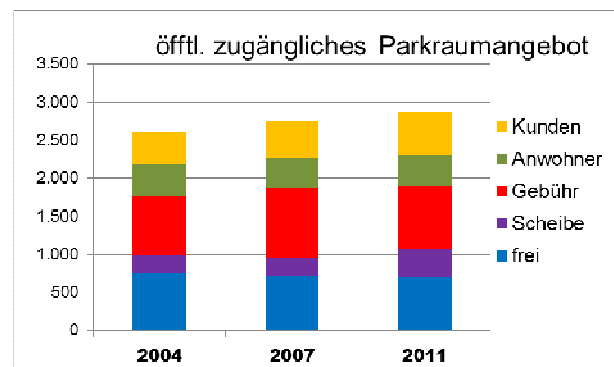


Abb. 8: Entwicklung des öffentlich zugänglichen Parkraumangebotes

Mit Eröffnung des Einkaufszentrums Arnstadt-Mitte (samt zugehörigen Kundenparkplatz) stehen unmittelbar am Rand der Fußgängerzone weitere rund 90 Stellplätze zur Verfügung. Diese sind theoretisch nur für die Kunden des Einkaufszentrums. Praktisch lässt sich eine Nutzung des Parkplatzes auch durch Kunden/Besucher anderer Einrichtungen in den angrenzenden Straßenabschnitten der Innenstadt nicht wirklich ausschließen. Der Mitnahmeeffekt im Nebeneinander der z. T. konkurrierenden Einrichtungen ist allerdings auch an anderen Orten ein üblicher sowie auch für die Betreiber der Einrichtungen durchaus nutzbringender Umstand.

Mit der Neubebauung des Quartiers Obere Weiße ist die temporäre Parkmöglichkeit (ca. 50 Stellplätzen) mit Beseitigung des städtebaulichen Mißstandes weggefallen.

Eine Reduzierung der Stellplatzanzahl (private Flächen) gab es mit Neugestaltung des Areals an der Ledemarktgasse (Spielplatz, Kunst im Raum).

Die Neubebauung in der Schlossstraße bedeutete einen Verlust von 20 Stellplätzen. In der Schlossstraße wurde zusätzlich Längsparken eingerichtet (Mischprinzip, 13 Stpl.).

Die neu geordnete Situation An der Neuen Kirche (Öffnung/Legalisierung für Kurzparker; Einführung der Gebührenpflicht) wird gut angenommen und bietet in unmittelbar zentraler Lage für Kunden und Besucher ein Angebot.

Lokal wurde den Kurzparkbedürfnissen durch die Anordnung von Parkscheibenregelung entsprochen (z.B. Rosenstraße).

Die vorliegende Parkraumanalyse für die Innenstadt aktualisiert die öffentlichen bzw. öffentlich zugänglichen Stellplätze.

Daneben steht im privaten Bereich ein Parkraumangebot zur Verfügung, welches einer Mehrfachnutzung durch unterschiedliche Nutzergruppen weitgehend verschlossen bleibt. Dieser private Anteil beläuft sich auf rund 40 % des Parkraumangebotes in der Innenstadt.

Insgesamt umfasst das Parkraumangebot der Innenstadt ca. 4.800 Stellplätze.

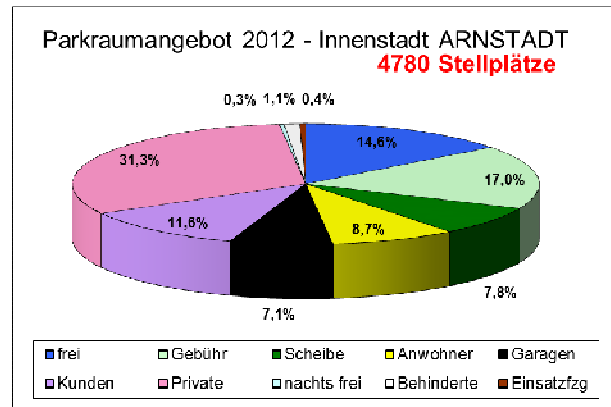


Abb. 9: Struktur des Parkraumangebotes 2012

Eine Erhöhung der Stellplatzkapazität für das Stadtzentrum ist im Hinblick auf die gewünschten Ansiedlungen in der Innenstadt erforderlich.

Unbenommen bleibt die Notwendigkeit des Stellplatznachweises im Rahmen der Thüringer Bauordnung, so z. B. bei einer ggf. maßgeblichen Änderung der Nutzungsart bzw. -intensität, wie sie ggf. auch mit der Entwicklung des Standortes Muhmengasse einhergehen wird.

Das Vorhaben des Neubaus eines Parkdecks am Standort Rathaus/Markt (Anfahrt Töpfengasse) sollte im Interesse eines auch mittel- bis langfristig angemessenen Parkraumangebotes bei gleichzeitiger Begrenzung bzw. Vermeidung des Parkens in sensiblen städtischen Räumen realisiert werden. Diese öffentlich zugänglich zu bewirtschaftende Stellplatzkapazität (gebührenpflichtig, nach Parkdauer zeitlich gestaffelte Gebührenhöhe abgestuft angepasst zu den gebührenpflichtigen Stellplätzen im Straßenraum) verbessert die verkehrliche Erreichbarkeit und steigert Attraktivität sowie Image der Arnstädter Innenstadt.

Nach erfolgter Bebauung des Quartiers Obere Weiße wurde ein Parkhausneubau für den städtebaulich anspruchsvollen Standort Johanniskasse geprüft. Die Kapazität sollte für die öffentlich zugängliche, zentrumswirksame Nutzung möglichst die Kapazität der bisherigen Parkflächen (Obere Weiße, gebührenpflichtig 50 Stpl. und Johanniskasse, Parkscheibe 2 h, 30 Stpl.) wieder erreichen. Ein umsetzbares Konzept konnte allerdings nicht entwickelt werden.

Die vorgesehene Neugestaltung der Schlossstraße wird nach derzeitigem Planungsstand eine Reduzierung der Stellplatzkapazität zur Folge haben. Im Rahmen der Planungen werden Vorschläge für Ersatzstellplätze erarbeitet.

Möglichkeiten verstärkter Nutzung der Hofbereiche (private Flächen) müssen genutzt werden.

Wie die nachfolgende Abbildung erkennen lässt, besteht eine auf die Fläche bezogen relativ geringere Ausstattung des südlichen Innenstadtgebietes mit öffentlich nutzbaren Stellplätzen. Zur Attraktivitätssteigerung zusammen mit Entwicklung bzw. Belebung von Zentrumsfunktionen sollten mittel- bis langfristig auch Optionen auf eine Erweiterung des Parkraumangebotes geschaffen werden. Allerdings bieten sich aus Sicht der Stadt derzeit keine geeigneten Ansatzpunkte.

Insofern bietet sich eine Interimslösung in Form der „Optimierung“ der Stellplatzanordnung auf dem Riedplatz an. Diese Verdichtung der Stellplatzzahl, verbunden mit einem häufigeren Stellplatzwechsel ist allerdings auch mit Abstrichen an der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Stadtraum verbunden. Ein Ersatz sollte mittelfristig gefunden werden.

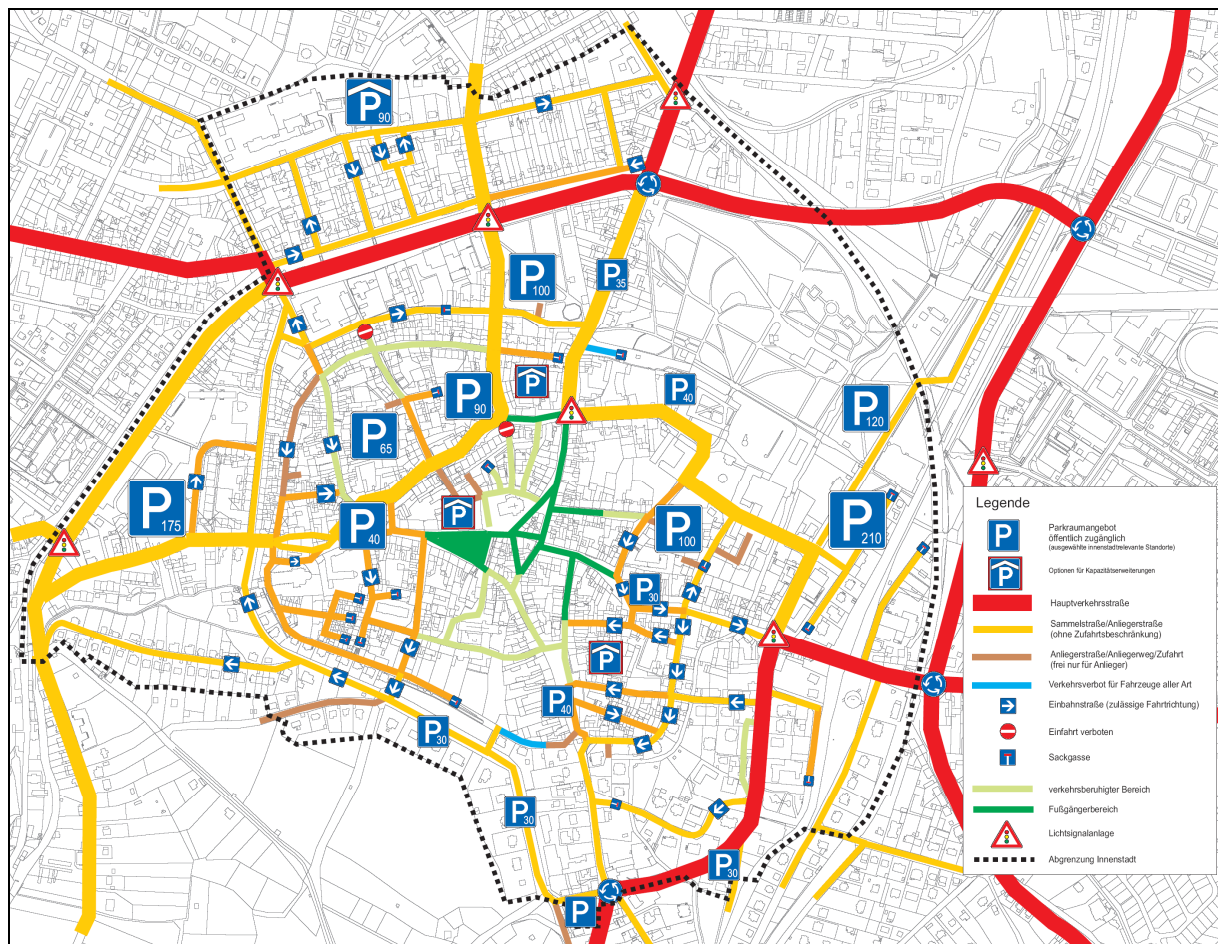


Abb. 10: Parkraumangebot Innenstadtparken

Am nördlichen Innenstadtrand kann der geplante Neubau einer P+R-Anlage am Bahnhof Arnstadt mit einer Kapazität zwischen 60 und 70 Stellplätzen den sich in die Wohnbereiche erstreckenden Parkdruck verringern.

Für Beschäftigte der südlichen Innenstadt, bei verbleibenden Reserven auch für Innenstadtbesucher und Bewohner im Umfeld, sollte die kommunale Fläche am Plaueschen Kreisel als Interimslösung aktiviert werden. Pendler (Lang-/Dauerparker) werden ein kostengünstiges Angebot bei fehlender Alternative im näheren Umfeld des Ziels annehmen.

Heute durch Langzeitparker belegte Stellplätze können, die entsprechende Bewirtschaftung vorausgesetzt, durch mehrfachen Stellplatzwechsel durch Kunden/Besucher effektiver genutzt werden.

Kleinräumig bestehende Defizite in der verfügbaren Parkraumkapazität können bzw. sollten durch eine anzupassende Parkraumbewirtschaftung kompensiert werden. Maßgebend ist die Anzahl realisierbarer Parkvorgänge.

Entsprechend der Prioritätenliste der Stellplatzbedarfsdeckung (siehe folgende Seite) wird die Mehrfachnutzung von Stellplätzen in attraktiver Lage unterstützt.

Durch Erhebung von in der Höhe gestaffelten Parkgebühren wird das Kurzparken von Kunden/Besuchern (mehrere Parkvorgänge je Stellplatz) gegenüber dem Langparkern (Beschäftigte, ein Parkvorgang je Stellplatz) unterstützt.

Das Innenstadtgebiet ist in drei Parkgebührenzonen eingeteilt. Die Gebührenstaffelung hat sich grundsätzlich bewährt.

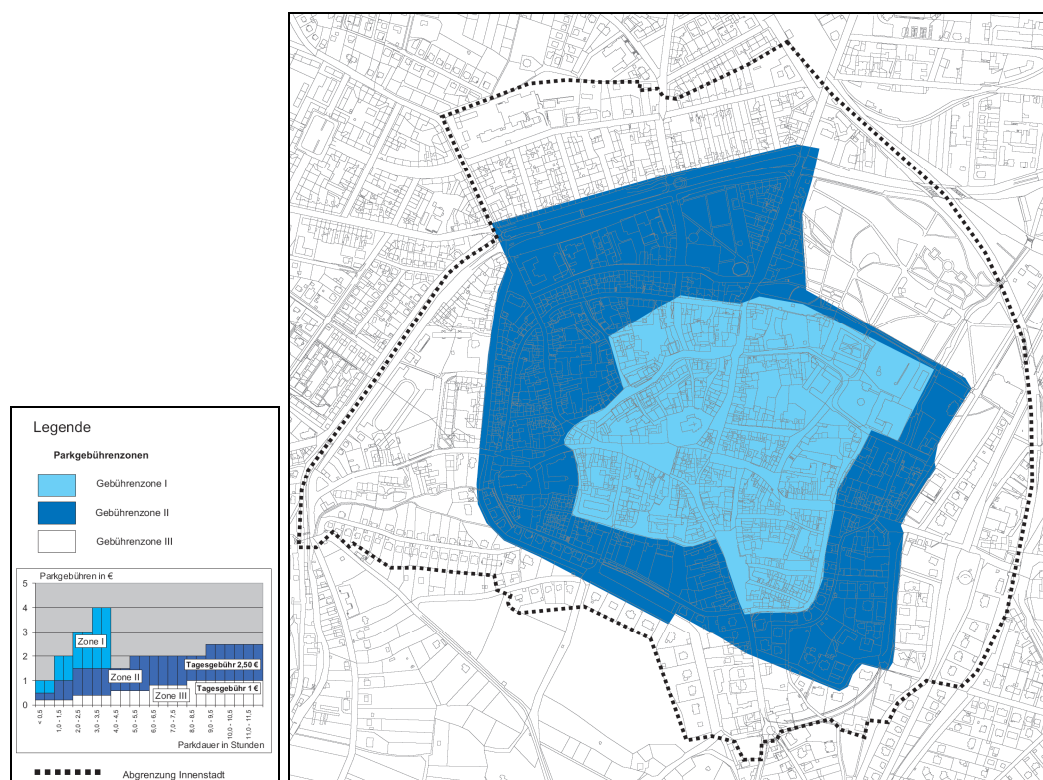


Abb. 11: Parkgebührenstaffelung

Sowohl die Gebührenpflicht als auch die konsequente Überwachung haben weiter an Akzeptanz gewonnen.

1 € für einen Stellplatz ganztägig unmittelbar am Stadtzentrum (P1 Wollmarkt) kann unbedingt als moderate Parkgebühr zumindest für Gelegenheitsbesucher bezeichnet werden.

Der Weg zum Parkscheinautomaten kann durch die Möglichkeit der Gebührenentrichtung per Mobiltelefon teilweise eingespart werden.

Der Zeitraum der Gebührenerhebung ist an Normalwerktagen auf die Zeit bis 16:00 Uhr beschränkt. Nach dieser Zeit wird eine Mehrfachnutzung der Stellplätze somit nicht mehr unterstützt. Gleichzeitig entfallen Gebühreneinnahmen, die für die Refinanzierung der laufenden Kosten (incl. Überwachung) benötigt werden.

Die Parkgebühr kann durch die Reaktivierung der Parkplatzvignette (anteilige Erstattung der Parkgebühr durch Einzelhandel in der Regel umsatzabhängig, ggf. auch andere Einrichtungen) gesenkt werden.

Die konkretisierte Parkgebührenordnung sollte weiterhin (u. a. auch im Hinblick auf die Maßgaben der Thüringer Kommunalordnung) unter Beobachtung bleiben.

Der Zentrumsplatz P1 Wollmarkt erfährt zusammen mit der Parkfläche an der Hammerecke („Theaterparkplatz“) trotz expliziter Berücksichtigung der niedrigen Tages-Parkgebühr eine relativ geringe Auslastung. Als Ursache hierfür wird das Vorhandensein ausreichender Alternativen gesehen.

Die bestätigte Prioritätenliste zur Stellplatzbedarfsdeckung bildet eine solide Entscheidungsgrundlage für die Anpassung der Parkraumbewirtschaftung an die sich verändernde Verkehrsnachfrage.

Prioritätenliste bei der Abdeckung des Stellplatzbedarfes

1. Parkraumbedarf der Bewohner (im vollen Umfang, Stellplatz in angemessener Entfernung: möglichst unter 200 m)
2. Parkraumbedarf des Wirtschaftsverkehrs (Warenverkehr und notwendige Fahrten in Ausübung des Berufs im vollen Umfang)
3. Parkraumbedarf für Kunden und Besucher (in eingeschränktem Umfang, in Abstimmung mit alternativen Verkehrsangeboten und je nach Aufnahmefähigkeit des Straßenraumes)
4. Parkraumbedarf von Beschäftigten im Ausnahmefall (Behinderte, Dienstwagen, ...; der Stellplatzbedarf der Berufspendler in die Innenstadt kann in einem Umfeld von 400 bis 600 m, also am Innenstadtrand, abgedeckt werden)

Bei Bedarf ist die Bewirtschaftung der Stellplätze in der Innenstadt von innen nach außen weiter auszuweiten. Dabei wird stufenweise übergegangen von maximaler Ausschöpfung der zulässigen Quote für Bewohnerparken über eine stärkere Mischnutzung von Bewohnerparken, Kurzparken und anteilig freiem Parken bis zum quasi unbewirtschafteten freien Parken in Randlage der Innenstadt. In diesem

Zusammenhang sollte auch die Abgrenzung der Parkgebührenzonen überprüft und ggf. angepasst werden.

Das für die Innenstadt unverzichtbare, mittels Parkausweisen bevorrechtigte Bewohnerparken im öffentlichen Straßenraum ist anerkannt etabliert, in den zurückliegenden Jahren ausgedehnt worden und bedarf der weiteren schrittweisen Anpassung an die konkrete Nachfrage.

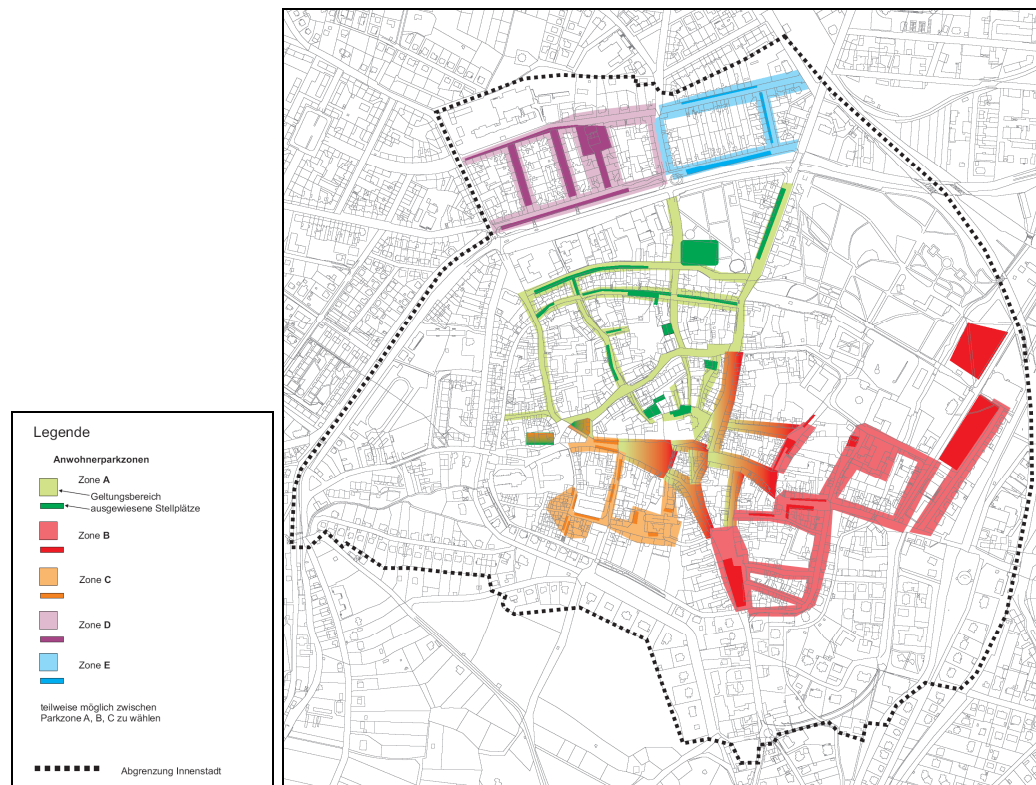


Abb. 12: Bewohnerparken

Derzeit sind fünf Parkzonen eingerichtet (A bis F). Insgesamt stehen rund 1.200 Stellplätze für eine Nutzung durch Anwohner mit Bewohnerparkausweis zur Verfügung. Zwei Drittel dieser Kapazität wird nach dem Mischprinzip bewirtschaftet (gebührenpflichtige Stellplätze oder Kurzparkstellplätze mit Parkscheibenregelung können mit Bewohnerparkausweis ohne Einschränkungen genutzt werden). Jeder dritte Stellplatz ist allein der Nutzung durch Bewohner vorbehalten (Trennprinzip).

Informationen zum Parkraumangebot sowie zur Bewirtschaftung ergänzen das Parkraummanagement (Internetauftritt, Faltplan, Amtsblatt).

Aspekte der Elektromobilität sowie ggf. Carsharing sind künftig zu berücksichtigen.

Stadtgröße und -struktur, bestehendes Verkehrsangebot und räumlich-zeitliche Ausdehnung des Stadtgebietes von Arnstadt sprechen aus bisherigen Erfahrungen in anderen Städten gegen ein (konventionelles) P+R-Angebot. Ungeachtet dessen sollten die Möglichkeit der Nutzung vorhandener Parkflächen in Kopplung mit dem bestehenden Buslinienangebot für einen Teil der Berufspendler der Innenstadt wie



auch das Nachfragepotenzial für ein solches Angebot recherchiert werden. Die Abhängigkeit zum Planungsansatz einer teilweisen Gebührenbefreiung für den „Theaterparkplatz“ ist dabei zu berücksichtigen.

Für Reisebusse besteht mit den in der Bahnhofstraße (zwei Busse) markierten Flächen und mit dem Wollmarkt ein ausreichendes und angemessenes Angebot für die Innenstadt von Arnstadt.

3.4.3 Lkw-Verkehr

Die Andienung insbesondere der Geschäfte in der Fußgängerzone sollte in Auswertung der Erfahrungen mit dem bisherigen Ladezonenkonzept weiter qualifiziert werden.

Die An- und Abfahrt der Innenstadt durch Wirtschaftsverkehr ist zwingend zu sichern.

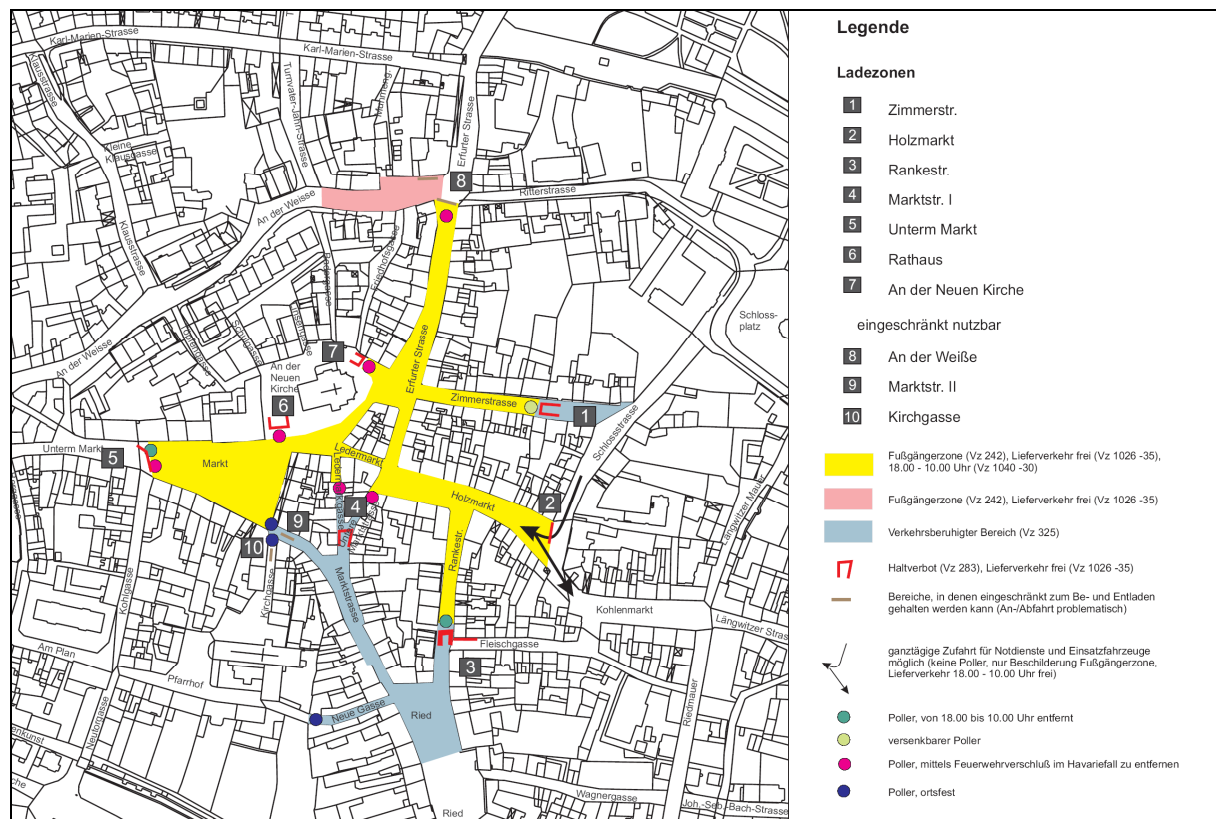


Abb. 13: Ladezonenkonzept

Immer wieder gibt es Forderungen den Lkw-Verkehr bei der Nutzung öffentlicher Straßenräume zu begrenzen.

Lokale Maßnahmen schränken die Nutzung öffentlicher Straßen in Arnstadt bereits ein. Für den Straßenzug Marlittstraße - Hohe Bleiche/Berggartenweg besteht bereits seit längerer Zeit ein Verkehrsverbot für Lkw.

Mit der Einführung eines Lkw-Nachtfahrverbotes für Lkw > 12 t ab 30.09.2012 wurde ein erster Schritt getan, gebietsfremden Lkw-Verkehr möglichst aus der Innenstadt fernzuhalten.

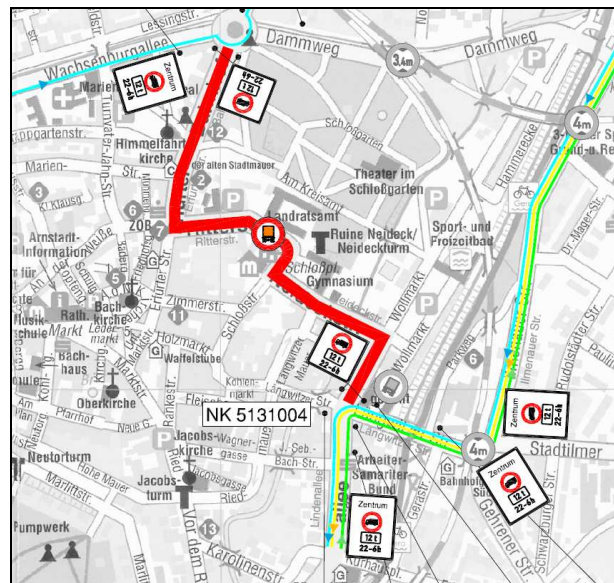


Abb. 14: Nachtfahrverbot Lkw > 12 t

Die Gesetzeslage bietet generelle und für die kommunale Verwaltung im Besonderen eingeschränkte Handlungsmöglichkeiten.

Der Beschlussfassung durch den Stadtrat und der Umsetzung sind eingehende Vorbereitungen vorausgegangen.

Der praktische positive Effekt dieser Maßnahme hält sich in Grenzen.

Quell- und Zielverkehr der Innenstadt mit Lkw müssen gewährleistet werden. Insofern werden weitergehende Verkehrsverbote für Lkw immer auch den Anliegerverkehr ausnehmen.

Der verbleibende Anteil gebietsfremder Lkw-Verkehr an der Kfz-Gesamtverkehrsmenge ist begrenzt.

Eine Reglementierung durch Ausnahmegenehmigungen ist aufwendig, stößt auf wenig Akzeptanz und kann auch nur bei entsprechender Überwachung und Kontrolle wirksam werden.

Solange Landesstraßen durch die Innenstadt führen bleibt der Einsatz eines Lkw-Fahrverbotes rechtlich anfechtbar.

Die Relation zwischen Aufwand und Ergebnis wird aus verkehrlicher Sicht als unverhältnismäßig eingeschätzt.

Ein generelles Lkw-Verbot für die gesamte Innenstadt⁶ wird als nicht handhabbar angesehen (überwiegende Anzahl Ausnahmegenehmigungen, bzw. nicht kontrollierbar).

Mittel- bis langfristig ist in Abstimmung mit der Planung des Landesstraßennetzes gemeinsam mit der Straßenbauverwaltung des Freistaates Thüringen ein Lkw-Routenplan zu konzipieren.

⁶ Abgrenzung im Sinne des Verkehrskonzeptes, siehe u. a. Abb. 10, S. 25