

**Goethe- und Universitätsstadt Ilmenau**

**Parkraumbewirtschaftung - Bahnhofsviertel**

Detailbetrachtung im Rahmen der  
Untersuchung zur  
Parkraumbewirtschaftung



Die Untersuchung zur Parkraumbewirtschaftung für die Innenstadt von Ilmenau wurde im Entwurf Stand März 2021 in mehreren Beratungen präsentiert sowie erörtert und liegt in der überarbeiteten Fassung Februar 2022 vor.

Darin sind die Rahmenbedingungen der künftigen Entwicklung der Parkraumsituation in der Ilmenauer Innenstadt skizziert. Ebenso darin berücksichtigt ist das B-Planvorhaben Nr. 57 „An der Schloßmauer“, welches eine Überplanung des heutigen gebührenpflichtigen Zentrumsarkplatzes P 4 (59 Stellplätze + 2 Behindertenstellplätze) zum Gegenstand hat.

Dem Neubau eines Parkhauses am Bahnhof (Terminal M) gilt große Aufmerksamkeit angesichts der baulich-funktionalen Entwicklung entlang der Friedrich-Ebert-Straße sowie Karl-Liebknecht-Straße (L 3004) mit Eissport-/Schwimmhalle sowie Mobilitätsknoten (TTI, Bahnhof/ZOB). Zusammen mit dem Mühltor-Center konzentriert sich hier ein recht hohes Verkehrsaufkommen.

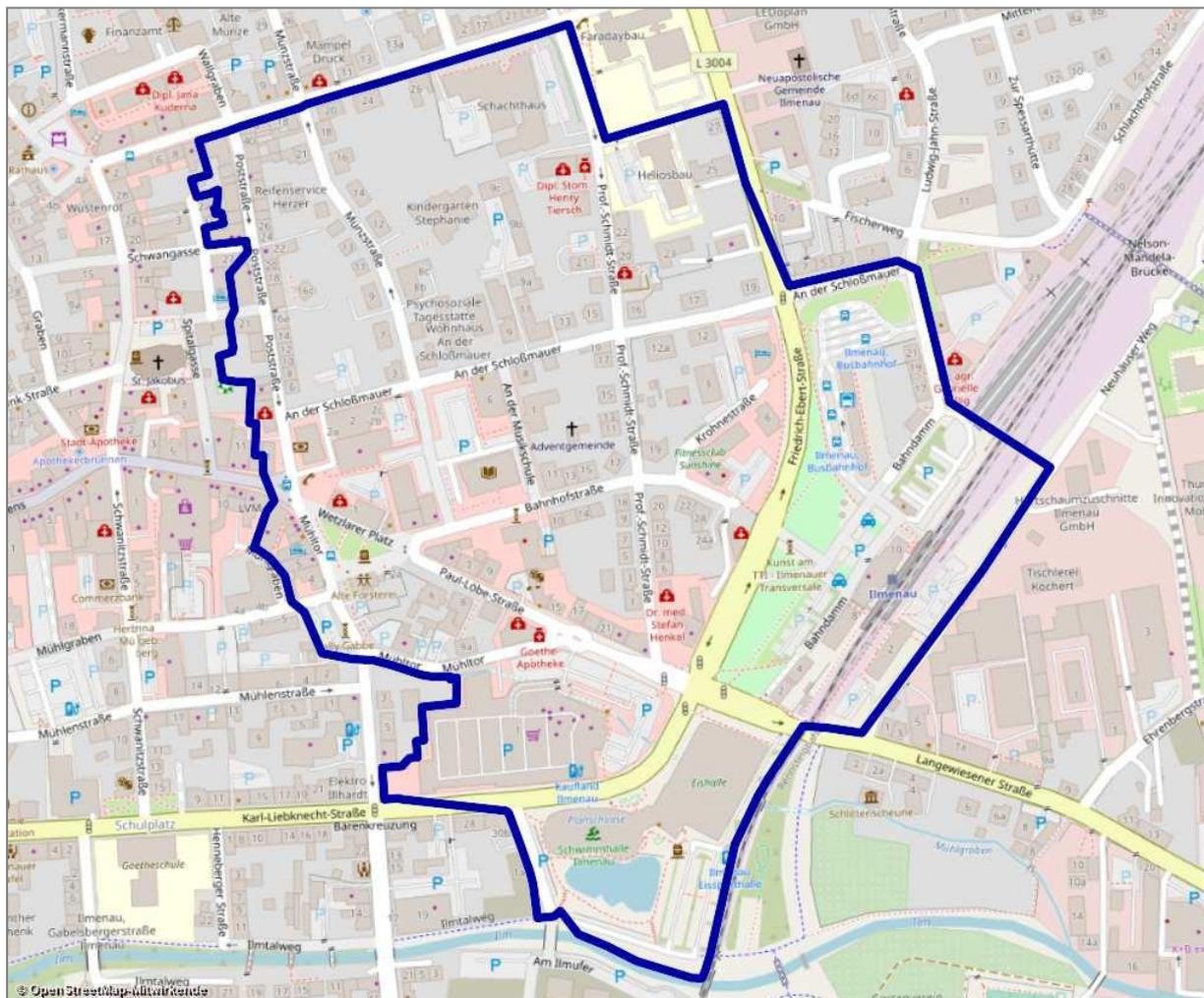


Abb. 1: Untersuchungsgebiet Bahnhofsviertel



Das Bahnhofsviertel stellt als südöstlicher Teil der Ilmenauer Innenstadt das baulich-räumliche Bindeglied zwischen der Ilmenauer City und dem Ilmenauer Bahnhof sowie dem ZOB dar. Die Distanzen im Gebiet bewegen sich überwiegend bis max. 500 m. Im Bahnhofsviertel leben rund 1.100 Einwohner.

Neben Mühltor-Center, Müllerdrogerie und dm-Markt gibt es im Gebiet ein vielschichtiges Spektrum unterschiedlicher Branchen, u. a. mit Apotheken, Arztpraxen, Banken, Versicherungen, Kanzleien, Verwaltung, Behörden, Bäcker, Fleischer, Imbiss sowie sonstigen Dienstleistungs- und Gewerbebetrieben.

Der westliche Teil des Bahnhofsviertels zählt mit diversen zentrenrelevanten Einrichtungen (Drogerie, Sportfachmarkt, Stadtbibliothek, weitere Dienstleistungs- und Gewerbeeinrichtungen; unmittelbar angrenzend Musikschule und Volkshochschule) zum zentralen Versorgungsbereich von Ilmenau (siehe Abb. 2, S. 66).

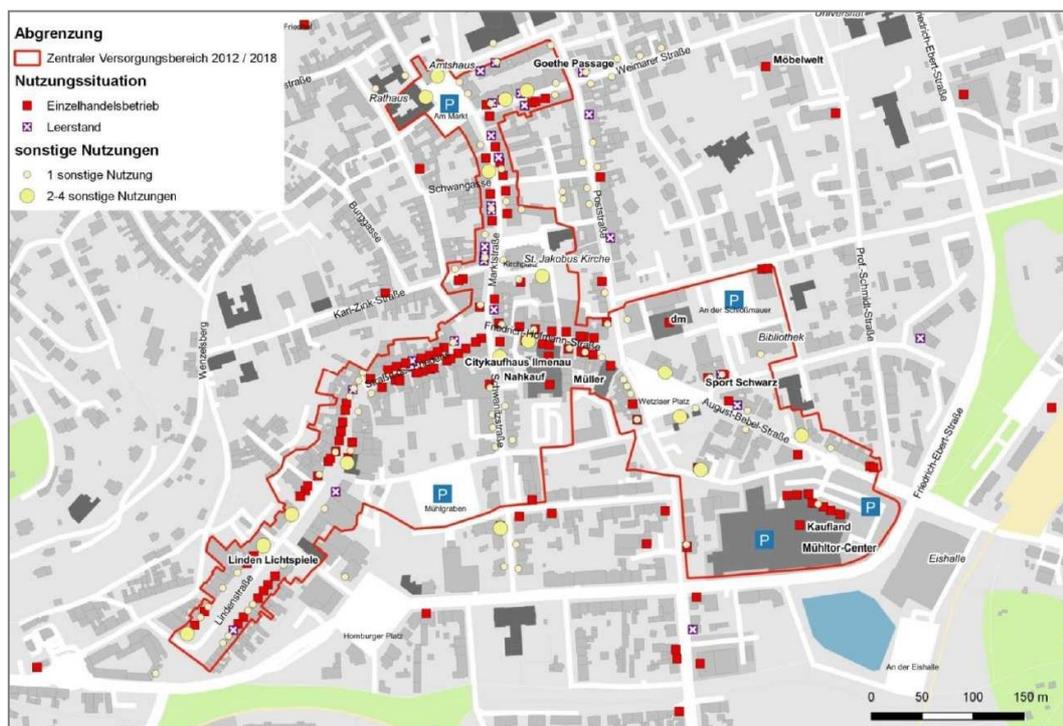


Abb. 2: Zentraler Versorgungsbereich (Einzelhandelskonzept, Fortschreibung April 2019)

Der Wetzlarer Platz (Foto 1) führt westlich (über einen Fußgängerüberweg) in den Ilmenauer Fußgängerbereich. In östliche Richtung bieten die Paul-Löbe-Straße (Foto 2) und die Bahnhofstraße (Foto 3) alternative Wege zum Bahnhofsvorplatz (Foto 4) und damit zum Verkehrsknoten Bus+Bahn.

## Parkraumbewirtschaftung - Bahnhofsviertel

Argumentation auf Grundlage der Untersuchung zur Parkraumbewirtschaftung



© Ahner-20201019\_163117.jpg - 19.10.2020

Foto 1: Wetzlarer Platz



© Ahner-DSCI0005.JPG - 22.01.2020

Foto 2: Paul-Löbe-Straße



© Ahner-DSCI0060.JPG - 31.10.2019

Foto 3: Bahnhofstraße



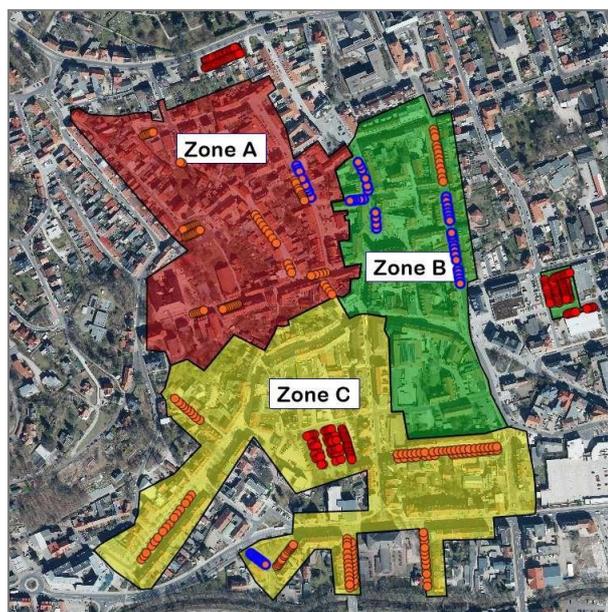
© Ahner-DSCI0067.JPG - 31.10.2019

Foto 4: Bahnhofsvorplatz

In der Innenstadt konkurrieren die Nachfragegruppen (Bewohner, Kunden/Besucher sowie Beschäftigte) um den begrenzt verfügbaren Parkraum.

Die Bewohnerparkregelung (§ 45 VwV-StVO) hat sich auch in Ilmenau seit Jahren bewährt. Parkausweise gewähren Bewohnern bessere Chancen, in Wohnungsnähe einen Stellplatz zu nutzen. Bewohner müssten ohne diese Möglichkeit bei begrenzter Parkdauer im Bewirtschaftungszeitraum zwischen 08:00 und 18:00 Uhr den Stellplatz verlassen, auch wenn der Pkw nicht genutzt werden soll.

Das Bewohnerparken gibt es derzeit in drei Zonen. Die gebührenfreie Nutzung der Stellplätze auf dem Zentrumsplatz P 4 Schloßmuer steht den Inhabern eines Bewohnerparkausweises (Zone B) zur Verfügung. Im Bahnhofsviertel greift diese Regelung bislang lediglich in der Poststraße, nördlich der Straße An der Schloßmuer (Abb. 3).



**Parkraumangebot**

- Parkschein
- Bewohner
- Bewohner/P-Scheibe

Abb. 3: Bewohnerparkzonen (§ 45 StVO)



Für den zentralen Versorgungsbereich (Kunden/Besucher und Beschäftigte; vornehmlich tagsüber) bestehen in der Innenstadt räumlich verteilt diverse Parkraumangebote.

Im Bahnhofsviertel gelegen, bietet der P 4 (Foto 5) tagsüber mit 59 Stellplätzen einen nennenswerten Teil der Kurzparkmöglichkeiten, als derzeit (noch) einer der drei gebührenpflichtigen kommunalen Parkplätze (neben P 1 Parkplatz Erfurter Straße sowie P 6 Parkplatz Mühlgraben).

Kurzparkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum (Parkscheibe, 2 h) sowie von privaten Anbietern (Goethepassage P 3, Parkhaus Mühlgraben P 7, Citykaufhaus) ergänzen das Angebot in der Ilmenauer Innenstadt.



© Ahner-DSCI0058.JPG – 31.10.2019

Foto 5: An der Schloßmauer Zufahrt P 4

Für die kommunale Parkraumbewirtschaftung im Bahnhofsviertel sind neben den 59 Stellplätzen auf dem P 4 noch weitere kommunale Stellplätze unmittelbar verfügbar.

Hierzu zählen südlich der Hauptverkehrsstraße Friedrich-Ebert-Straße – Karl-Liebknecht-Straße

- der P 10 Eissport-/Schwimmhalle, derzeit noch mittels Parkscheibe (142 Stpl. bislang max. 3 h; 8:00 – 22:00 Uhr) – vorbereitet für die Gebührenpflicht
- der Bahnhof (61 Stpl. unbewirtschaftet, 4 x Parkscheibe 2 h, 2 x Ladestation) – vakant bei Überplanung mit dem Parkhaus am Bahnhof (Terminal M)

Beide Standorte befinden sich in Randlage der Innenstadt und des Bahnhofsviertels.

Nördlich der Hauptverkehrsstraße Friedrich-Ebert-Straße – Karl-Liebknecht-Straße stehen darüber hinaus zur Verfügung

- 66 Stpl. Parkscheibenregelung
- 31 Stpl. Bewohnerparken (davon 19 in Mischnutzung mit Parkscheibe)
- 187 Stpl. unbewirtschaftet
- 20 Behindertenstellplätze



Ohne unmittelbaren Einfluss durch die kommunale Parkraumbewirtschaftung stehen noch zahlreiche Stellplätze auf privaten Grundstücken zur Verfügung.

Für einen Teil dieser Stellplätze ist die öffentliche Nutzung für Kurzparker (für Kunden/Besucher der Einrichtung) erkennbar erlaubt bzw. gewünscht.

Hierzu zählen

- Mühltor-Center (293 Stpl.)
- dm-Markt in der Poststraße (21 Stpl.)
- Terminal A + B am Bahnhof (13 Stpl.)
- Kundenparkplatz Bahnhofstraße 21 (21 Stpl.)
- jeweils 2 Stpl. an der Musikschule und am Kindergarten in der Münzstraße

Bei dem Gros der privaten Stellplätze kann man davon ausgehen, dass die Parkvorgänge auf Grundstücken überwiegend durch Langparker (Beschäftigte oder Einwohner) erfolgen

- bei reiner Wohnnutzung auf dem Grundstück ausschließlich durch Anwohner
- bei gewerblicher Nutzung der Immobilie überwiegend durch Beschäftigte

Nur in der Gesamtheit der vorhandenen Stellplätze auf privaten Grundstücken sowie auf öffentlichen Straßen und Parkplätzen kann der Stellplatzbedarf befriedigt werden.

Im Grundsatz gilt es den Stellplatzbedarf der einzelnen Einrichtungen auf den jeweiligen (privaten) Grundstücken durch ein adäquates Stellplatzangebot zu sichern. Die öffentlichen Verkehrsflächen im Straßenraum sind zuvorderst dem fließenden Verkehr zu dienen bestimmt.

Mit der Untersuchung zur Parkraumbewirtschaftung kann und muss auf die konkrete differenzierte funktionell-räumliche Situation in der Ilmenauer Innenstadt eingegangen werden.

Im **Bahnhofsviertel** stehen insgesamt rund 1.600 Stellplätze zur Verfügung (zzgl. 20 Behindertenstellplätze, 11 Taxistandplätze sowie 2 Ladestationen).

komunal <b>551</b> 34%	P4 - Ppl. Schloßmauer	<b>59</b>	3,7%	302	55%
	P10 - Eissport-/Schwimmhalle	<b>142</b>	8,8%		
	Parkscheibe	<b>70</b>	4,4%		
	Bewohner/P-Scheibe	<b>19</b>	1,2%		
	Bewohner	<b>12</b>	0,7%		
	unbewirtschaftet	<b>249</b>	15,5%	249	45%
privat <b>1.056</b> 66%	Privat-Langparker	<b>704</b>	43,8%	704	67%
	Privat-Kurzparker	<b>55</b>	3,4%	352	33%
	Mühltor-Center	<b>297</b>	18,5%		
		<b>1.607</b>	100,0%		

Tab. 1: Stellplatzangebot – Bahnhofsviertel Bestand

Die Abb. 4 (Seite 71) zeigt die räumliche Verteilung.



Abb. 4: Stellplatzangebot Innenstadt **Bestand** – Ausschnitt Bahnhofsviertel (mit Privatstellplätzen)

Bemerkenswert sind insbesondere

- der hohe Stellplatzanteil in privater Hand
- 50 % aller Stellplätze entfallen auf Mühltor-Center + jenseits der L 3004 (Eissport-/Schwimmhalle, Bahnhof, TTI)
- derzeit nur P 4 Schloßmauer gebührenpflichtig (59 Stpl.), wird überplant
- im öffentlichen Straßenraum
  - lediglich 31 Stpl. Bewohnerparkregelung (z. T. Mischnutzung, nördliche Poststraße)
  - hoher Anteil unbewirtschafteter Stellplätze

Zur Verdeutlichung der bestehenden und sich zukünftig noch weiter entwickelnden Parkraumsituation erfolgt für das Bahnhofsviertel im Sinne einer detaillierten Betrachtung die Abschätzung des Stellplatzbedarfs.



Die Hauptnutzergruppen des Stellplatzangebotes

- Bewohner
- Kunden/Besucher
- Beschäftigte

sind charakterisiert durch differenzierte Tagesganglinien.

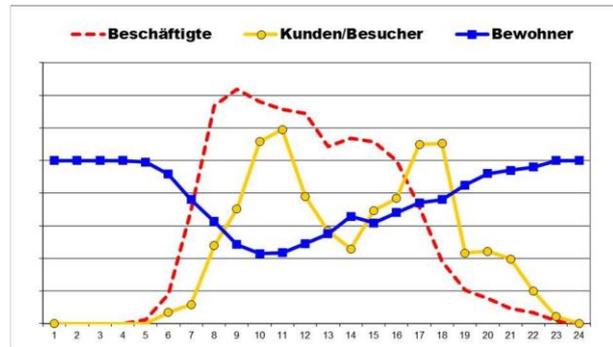


Abb. 5: Tagesganglinien der Nutzergruppen – Prinzipdarstellung

Bei den Bewohnern ist in der Nacht der maximale Stellplatzbedarf zu verzeichnen. Tagsüber verlässt ein Teil der Bewohner zu unterschiedlichen Zwecken (eigener Arbeitsplatz, Einkauf/Dienstleistung, Freizeit) auch mit dem Pkw das Bahnhofsviertel, um später am Tag wieder zurückzukehren.

Soweit Bewohner-Pkw nicht auf privaten Flächen abgestellt werden können und auf tagsüber dem Kurzparken vorbehaltenen Stellplätzen geparkt werden, müssen diese jeweils am nächsten Morgen den Stellplatz wieder verlassen.

Bei den Kunden/Besuchern sowie bei den Beschäftigten baut sich der Bedarf am frühen Morgen beginnend auf, abhängig vom Arbeitszeitregime bzw. von Büro-, Geschäfts- bzw. Öffnungszeiten.

Während ein Großteil der Beschäftigten über einen längeren zusammenhängenden Zeitraum des Tages (6 bis zu 10 Stunden) einen Stellplatz belegt, stellen sich bei Kunden/Besuchern kürzere Parkdauern ein (in der Regel zwischen ein bis zwei Stunden).

Kurzparkplätze werden in zeitlicher Abfolge durch wechselnde Parkvorgänge mehrfach genutzt. Frei werden Stellplätze auch von Bewohner-Pkw auf öffentlichen bzw. öffentlich zugänglichen Stellplätzen werden neu belegt.

Der maximale Stellplatzbedarf der Bewohner wurde ausgehend von der Einwohnerzahl mit einer mittleren Motorisierungskennziffer von 460 Pkw/1.000 Einwohner berechnet. Es ergibt sich ein Bedarf von 506 Stellplätzen, der in den Nachstunden ansteht.



Als Grundlage der Bedarfsermittlung für Kunden/Besucher sowie Beschäftigte erfolgten

- Auswertung der Einzelhandelseinrichtungen aus dem Gutachten 2019
- eine Zusammenstellung der vor Ort festzustellenden Einrichtungen
- ein Abgleich mit der Gewerbeliste der Stadtverwaltung

Unter Verwendung vorliegender empirischer Daten zu branchenspezifischen Kennziffern wurden schließlich die Anzahl der Beschäftigten sowie Kunden/Besucher je Einrichtung abgeschätzt.

Die Herleitung der Stellplatzbedarfsgrößen erfolgte unter Berücksichtigung eines zweckspezifischen Anteils der Pkw-Nutzung und des Besetzungsgrades der Pkw.

Außerdem wurden aufgrund der Nachbarschaft der verschiedenen Einrichtungen sowie der Lage am Rand des zentralen Versorgungsbereiches (mit Fußgängerzone) sowohl ein Mitnahmeeffekt als auch ein Verdrängungseffekt angerechnet.

Bei den Beschäftigten wurden die Auspendler, die am Bahnhof mit eigenem Pkw parken und auf die Bahn umsteigen, gesondert berücksichtigt. Hierfür diente die erfasste Summe der Ein- und Aussteiger.

		<b>Stellplatzbedarf</b>		<b>verfügbares Stellplatzangebot</b>			
<b>Bewohner</b>	Motorisierung (Pkw/1000 EW)	<b>1.100</b>	460	<b>Bewohner-Pkw</b>	tags	nachts	
					<b>506</b>	<b>442</b>	684
<b>Beschäftigte</b>	Anwesenheit <sup>1</sup>	<b>1.000</b>	90%	<b>Beschäftigten-Pkw</b>	<b>563</b>		
	Modal split <sup>2</sup>		66%				Pers./Pkw
		900	595	567			
<b>Pendler (Bahnhof)</b> <small>(Summe Ein- und Aussteiger)</small>	Einsteiger	<b>1.750</b>	50%	<b>P+R</b>	<b>66</b>		
	am Vormittag		50%				MIV (Selbst-fahren)
		875	438	66			
<b>Kunden/Besucher</b> <i>davon</i>		<b>9.200</b>	5.352	<b>Kunden/Besucher-Pkw</b>	<b>714</b>		
Mühlthor-Center	Modal split <sup>3,4</sup>	<b>2.900</b>	Pers./Pkw	Mitnahme-effekt <sup>5</sup>	Verdrängungs-effekt <sup>6</sup>	Park-vorgänge	Umschlag-rate <sup>7</sup>
			59,0%				
		1.711	1.369	1.369	1.369		
Eissport-/Schwimmhalle	Modal split <sup>3,4</sup>	<b>800</b>	Pers./Pkw	Mitnahme-effekt <sup>5</sup>	Verdrängungs-effekt <sup>6</sup>	Park-vorgänge	Umschlag-rate <sup>7</sup>
			49,5%				
		396	330	330	396		
Übrige	Modal split <sup>3,4</sup>	<b>5.500</b>	Pers./Pkw	Mitnahme-effekt <sup>5</sup>	Verdrängungs-effekt <sup>6</sup>	Park-vorgänge	Umschlag-rate <sup>7</sup>
			59,0%				
		3.245	2.950	1.475	1.770		

<sup>1</sup> nicht alle am Standort Beschäftigte sind gleichzeitig anwesend, wegen Teilzeit, Urlaub, Krankheit, Dienstreise, Homeoffice

<sup>2</sup> Beschäftigte kommen z.T. zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit Bus/Bahn oder als Mitfahrer (Bringen/Hohlen) - SrV 2018 Mittelzentren hügelig MIV zum Zweck eigener Arbeitsplatz 66,1%

<sup>3</sup> SrV 2018 Mittelzentren hügelig MIV zum Zweck Einkauf, Dienstleistung 59,0%

<sup>4</sup> SrV 2018 Mittelzentren hügelig MIV zum Zweck Freizeit 49,5%

<sup>5</sup> Kunden/Besucher verbinden zum Teil die Erfüllung mehrerer Zwecke mit einem Parkvorgang

<sup>6</sup> Bedarf der Kunden/Besucher von Einrichtungen in angrenzenden Teilgebieten (insb. westlich) werden z.T. verdrängt in das Bahnhofsviertel

<sup>7</sup> durchschnittliche Anzahl Parkvorgänge je verfügbarem Stellplatz

Tab. 2: Stellplatzbilanz (Bestand)



Für Bewohner steht nachts rechnerisch ausreichend Parkraum zur Verfügung. Allerdings sind in dem verfügbaren Stellplatzangebot auch die südlich der L 3004 unbewirtschafteten (Bahndamm) sowie mit Parkscheibe (P10 Eissport-/Schwimmhalle, ab 22:00 Uhr noch frei) enthalten. Allein aufgrund der Entfernung zur Wohnung dürfte hierfür kaum Akzeptanz aufkommen und deshalb ggf. eher auf nördlich der Weimarer Straße ausgewichen werden.

Tagsüber nutzt ein Teil der Bewohner den Pkw für den Weg zur Arbeit wodurch ein reduzierter Bedarf zu berücksichtigen ist. Das rechnerisch für Bewohner als verfügbar ausgewiesene Stellplatzangebot reicht für die Bedarfsdeckung tagsüber aus, setzt man eine Abflussquote von mehr als 20 % an (praktisch dürfte die Quote in der Größenordnung von 40 % liegen).

Die unbewirtschafteten Stellplätze am Bahndamm werden am frühen Morgen durch Pkw der Bahn-Auspendler belegt. Weitere unbewirtschaftete Stellplätze können in relativ kurzer fußläufiger Distanz in der Bahnhofstraße aufgesucht werden.

Der Stellplatzbedarf der am Ort Beschäftigten kann, aufgrund der im Bahnhofsviertel flächig verteilt relativ zahlreichen Stellplätze auf privaten Grundstücken, gedeckt werden. Auch hier gilt, wie bei unbewirtschafteten Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum, dass ein Langparker für 6 bis 8 Stunden den Platz blockiert. Außerdem kann ein freier unbewirtschafteter Stellplatz im öffentlichen Straßenraum legal beparkt werden, auch wenn auf privatem Grundstück eigentlich noch Stellplätze verfügbar sind.

Kunden/Besucher finden in der Nähe zu geplanten Zielen keinen freien Stellplatz, wenn bei begrenztem Stellplatzangebot nicht durch die (kommunale) Parkraumbewirtschaftung zugunsten der Kurzparker entsprechend Parkchancen organisiert werden.

Dem abgeschätzten Parkraumbedarf der Kunden/Besucher von 880 Stellplätzen steht ein rechnerisch verfügbares Stellplatzangebot von 714 Stellplätzen gegenüber.

Mögliche Effekte für ein im Alltag praktisch nicht so deutlich auffälliges Defizit können sein:

- geringerer MIV-Anteil
- höhere Umschlagrate, d. h. kürzere Parkdauer
- stärkere Nutzung von Stellplätzen auf privaten Grundstücken
- Ausweichen auf Stellplätze in angrenzenden Straßenabschnitten
- regelwidriges Parken

Das Defizit zeigt aus verkehrsplanerischer Sicht an, dass die Anzahl möglicher Kurzparkvorgänge im verfügbaren Stellplatzangebot vergrößert werden sollte, was durch die Einbindung weiterer Teile des bislang unbewirtschafteten Parkraums in die Bewirtschaftung erreicht werden kann.



Dabei muss gleichzeitig die Parkraumsituation für die Bewohner im näheren Umfeld ausgewogen bleiben. Stellplätze für Beschäftigte sollten, soweit nicht auf Privatgrundstücken möglich, auch auf kommunalen Flächen erschlossen bzw. verträglich gesichert werden. Das schließt allerdings ein, dass ein etwas längerer Fußweg zum ggf. kostenfreien Stellplatz zumutbar ist bzw. Tages-, Wochen- und/oder Monatstickets erhalten bleiben.

Die Untersuchung zur Parkraumbewirtschaftung sieht für die Innenstadt insgesamt eine schrittweise flächenhafte Ausdehnung der Bewirtschaftung vor. Die nach Lage und Parkdauer gestaffelte Gebührenpflicht für das Parken im öffentlichen Verkehrsraum erfolgt mit dem Zweck der gezielten Steuerung der Nutzung des begrenzt verfügbaren Stellplatzangebotes. Bei Gewährleistung der Bewohnerparkregelung im Wohnumfeld sollen die Parkchancen für Kunden/Besucher im engeren Innenstadtbereich erhöht werden und zugleich für Beschäftigte, ergänzend zum Stellplatzangebot auf Privatgrundstücken, ausreichende Kapazitäten in fußläufiger Entfernung vorgehalten werden.

Nach diesem Planungsgrundsatz sollen im Bestand mittels Parkscheibe bewirtschaftete Stellplätze im Kernbereich mittels Parkscheinautomaten zu gebührenpflichtigen Stellplätzen umgewandelt werden.

Für den P10 Eissport-/Schwimmhalle sind die entsprechenden Vorkehrungen bereits getroffen.

Im Bestand noch unbewirtschaftete Stellplätze werden, ausgehend vom Innenstadtkern abschnittsweise in die Bewirtschaftung einbezogen, teils gebührenpflichtig, teils mit Parkscheibenregelung. Im Bedarfsfall erfolgt eine Mischform mit der Bewohnerparkregel nach § 45 StVO. Straßenabschnitte mit dominierender Wohnnutzung sollen für reines Bewohnerparken vorgesehen werden.

Für das Bahnhofsviertel zeigt die Abb. 6 (S. 76) das planerisch verfolgte Ergebnis der angepassten Parkraumbewirtschaftung.

Darin vermerkt ist bereits das geplante Parkhaus am Bahnhof (Terminal M).

Für 166 Stellplätze mit Parkscheibenregelung wird die gebührenpflichtige Bewirtschaftung mit Parkscheinautomaten vorgeschlagen. Neu in die Bewirtschaftung einbezogen werden 157 unbewirtschaftete Stellplätze. Die Bewohnerparkregel soll auf 121 Stellplätzen gelten.

Weitere absehbare Entwicklungen im Bahnhofsviertel erfordern ebenfalls Veränderungen im Parkraumangebot sowie in der Parkraumbewirtschaftung.

Da der P4 überplant und mit dem Vorhaben künftig nur der Stellplatzbedarf der zusätzlichen neuen Nutzungen abgedeckt wird, tritt ein deutliches Defizit zumindest für Kunden/Besucher sowie Bewohner auf. Dieses muss durch Anpassungen in der Bewirtschaftung aufgefangen werden.



Hierfür werden im Bestand unbewirtschaftete Stellplätze im Umfeld des Standortes mit Bewohnerparkregelung sowie in begrenztem Umfang als Kurzparkplätze ausgewiesen, da angesichts der Baustruktur bei den privaten Wohngrundstücken keine Möglichkeit der Einordnung zusätzlicher Stellplätze für die Bewohner besteht.



Abb. 6: Stellplatzangebot Innenstadt **Planung** – Ausschnitt Bahnhofsviertel (mit Privatstellplätzen)

Die weitere bauliche Entwicklung des TTI mit Terminal D erfordert eine Nachrüstung im Stellplatzangebot sowie den Neubau von Stellplätzen nach ThürBO.

Der Stellplatznachweis für Terminal A + B erfolgte im Vorfeld des Mobilitätsknotens Bahnhof durch Verpachtung kommunaler Fläche auf einem ebenerdigen Parkplatz.

Der Stellplatznachweis für den Terminal C erfolgte zum Teil auf der Fläche, die im nächsten Ausbauschritt des TTI für den Neubau eines Terminals D vorgesehen ist. Für



die bei Neubau des Terminal D entfallenden ca. 40 Stellplätze muss Ersatz geschaffen werden. Der Terminal D bedarf seinerseits ebenfalls Stellplätze nach ThürBO.

Gleichzeitig soll die Entwicklung des Mobilitätsknotens u. a. auch die Nutzung der Bahn als umweltfreundliches Verkehrsmittel befördern, was ein erweitertes Angebot für P+R (+ 20 Stpl.) sowie B+R erfordert.

Eine Aufstockung der verfügbaren Stellplatzkapazität für die Eissport-/Schwimmhalle für eine effektive Nutzung und attraktive Vermarktung erscheint erforderlich.

*Anmerkung: Die Anzahl von 122 Stellplätzen, die mit Stellplatznachweis für die Eissporthalle realisiert wurden, kann auf Dauer nicht als ausreichend eingeschätzt werden. Bei einer angesetzten Hallenfläche von 1.800 m<sup>2</sup> sowie 1.500 Besucherplätzen werden nach VollzBekThürBO (2018) insgesamt rund 160 Stpl. ermittelt (36 Stpl. aufgrund der Hallenfläche sowie zzgl. 1 Stpl. je 10 bis 15 Besucherplätze).*

Beim Neubau des Parkhauses am Bahnhof (Terminal M) sollte auch das Ziel der Attraktivitätssteigerung der Innenstadt insgesamt im Auge behalten werden.

Neben einem angemessenen Angebot geschützter, gut erreichbarer, qualitativ ansprechender Parkmöglichkeiten sowie der Möglichkeit, Stellplätze aus städtebaulich sensiblen Platzsituationen auszulagern, sollte auch ein Stellplatzpool für Mietparker aus defizitären Standorten (z. B. Fußgängerzone, Bürokomplex Fa. Plano) in Erwägung gezogen werden.

Für den Neubau des Parkhauses am Bahnhof (Terminal M) werden aus verkehrsplanerischer Sicht die folgenden Bedarfsgrößen geltend gemacht:

<b>Neubau Terminal D</b>	
<b>Ersatz vorhandener Stellplätze (Terminal C)</b>	<b>40</b>
<b>Eigenbedarf Terminal D - geschätzt</b>	<b>40</b>
<b>Neubau Parkhaus am Bahnhof (Terminal M)</b>	
<b>Ersatz vorhandener Stellplätze (Bauplatz)</b>	<b>70</b>
<u>davon</u>	
unbewirtschaftete Stellplätze	45
Behindertenstellplätze	2
Parkscheibe 2 h	4
Mietparker	19
<b>Erweiterung P+R-Angebot</b>	<b>20</b>
<b>Aufstockung Stellplatzkapazität für Eissport-/ Schwimmhalle</b>	<b>40</b>
<b>Attraktivitätssteigerung Innenstadt</b>	<b>40</b>
Erweiterung der Kapazität für Innenstadtbesucher	
Stellplatzablösung in sensiblen Situationen (Am Markt, Kirchplatz)	
Stellplatzpool für Mietparker	
<b>Summe</b>	<b>250</b>

Tab. 3: Bedarfsgrößen für den Parkhausneubau