

Stellungnahme der Stadtverwaltung Erfurt zur Drucksache 1020/16

Titel

Nachfragen zur Drucksache 1881/15 Große Anfrage "Klimaschutz in Erfurt" im Ausschuss für Bau und Verkehr

Öffentlichkeitsstatus

öffentlich

Stellungnahme

1. *Wie ist der Planungs- und Umsetzungsstand der 8 Schwerpunktmaßnahmen, der sogenannten Top Ten, sowie der „kurzfristigen Maßnahmen“ des VEP Radverkehr?*

Der Umsetzungsstand der vordringlich zu planenden und umzusetzenden Top Ten Maßnahmen zeigt ein differenziertes Bild.

Maßnahmen, wie Nordhäuser Straße und Magdeburger Allee (teilweise), befinden sich aktuell in der Planungsphase. Die Umsetzung ist von der Findung konsensfähiger Lösungen und einer gesicherten Finanzierung abhängig.

Für den Abschnitt der Magdeburger Allee zwischen Ilversgehofener Platz und Wendenstraße ist die Umsetzung voraussichtlich erst im Jahr 2017 zu erwarten. Der Abschnitt Wendenstraße bis Talknoten ist nur langfristig zu realisieren. Hier gibt es keine konkreten Planungen.

Die Planungen zur Arnstädter Straße ruhen seit mehreren Jahren vollständig. Eine Umsetzung ist gegenwärtig nicht absehbar.

Die Umgestaltungen in den Straßenzügen Liebknechtstraße / Thälmannstraße stehen in direkter Abhängigkeit der Notwendigkeit von Markierungsarbeiten und dem vorhandenen Straßenzustand.

Die Fortführung der Fahrradstraße Windhorststraße ist in einer Richtung umgesetzt. Die Gegenrichtung erfordert bauliche Aufwendungen, welche bislang noch nicht geplant und finanziell gesichert sind.

Die innerstädtischen Haupttrouten Junkersand, Kettenstraße und Trommsdorffstraße wurden mit radfreundlichen Oberflächen ausgestattet. In der Grafengasse steht eine solche Umgestaltung noch aus.

Eine kontinuierliche Angebotserweiterung der Fahrradabstellplätze erfolgt im Rahmen der haushalterischen Möglichkeiten und ist regelmäßiger Bestandteil von Umgestaltungsmaßnahmen (Fischmarkt, Junkersand, Barfüßerstraße, Gotthardtstraße ...).

Ein wichtiger Schwerpunkt war der Bau der Radstation II am ICE - Bahnhof mit 200 Abstellplätzen. Im Rahmen des BUGA Verkehrskonzeptes sowie der Freiraumplanung in der nördlichen Geraue werden auch Fahrradparkkonzepte berücksichtigt.

Im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit wurde eine Broschüre zum Radverkehrskonzept des VEP erarbeitet und an Interessenten verteilt. Aktuell wird eine Kampagne im Rahmen eines Forschungsprojektes für ein verträgliches Miteinander von Fußgängern und Radfahrern unter Federführung der FH Erfurt vorbereitet.

Die im VEP Radverkehr genannten "kurzfristigen Maßnahmen" sind zum größten Teil noch nicht umgesetzt.

Kleinere bauliche Veränderungen und Markierungen stehen zumeist im Zusammenhang mit der Erneuerung von Fahrbahndecken oder Gehwegen.

Weitere wichtige Maßnahmen wurden bereits während der Erarbeitung des VEP Radverkehrs und darüber hinaus realisiert. Zu nennen sind hier u.a. der Radweg Andreasstraße, die nördliche Johannesstraße einschl. Markierung über den Talknoten, Belagsverbesserungen in der Paulstraße und Trommsdorffstraße, Bordabsenkungen und Beseitigung der Engstelle im Bereich der Haltestelle Melchendorfer Straße.

Weitere überwiegend verkehrsorganisatorische Maßnahmen wie die Öffnung von Einbahnstraßen, Ausweisung von Fahrradstraßen oder die Abmarkierung von Fahrradpforten sollten hinsichtlich ihrer Priorität und Umsetzung durch den Arbeitskreis Radverkehr und die Verwaltung erneut geprüft und entschieden werden.

Zu anderen prioritären Maßnahmen gibt es folgenden Bearbeitungsstand:

- Franckestraße/Schlachthofstraße – keine konkrete Planungen
- Schmidtstedter Knoten – Umsetzung im Rahmen Ausbau ICE - City
- Westliche Innenstadt einfahrt – 30 km/h in der Bonifaciusstraße realisiert. Abschluss im Rahmen Baumaßnahme Bonifaciusstraße im Jahr 2017
- Innerer Altstadtring - keine konkreten Planungen
- Nördlicher Stadtring – keine konkreten Planungen. Die Maßnahmen sind z.T. auch in Abhängigkeit von den Anschlüssen an die Nordhäuser Straße zu sehen.

Insgesamt ist anzumerken, dass selbst kurzfristige oder kleine Maßnahmen mit finanziellen Mitteln verbunden sind, die zurzeit nicht dafür zur Verfügung stehen.

2. *In welcher Höhe sind in den vergangenen 5 Jahren öffentliche Gelder in Straßenbau, – sanierung und Autoparken einerseits und in Radverkehrsanlagen andererseits investiert worden (Angaben in Jahresscheiben)?*

Die Erarbeitung dieser Stellungnahme ist sehr umfangreich und arbeitsintensiv. Daher kann die Stellungnahme in der Kürze der Zeit leider nicht termingerecht erfolgen. Sie wird jedoch dem Bau- und Verkehrsausschuss in seiner Sitzung am 21.07.16 zur Verfügung gestellt werden.

Vorab wird hilfsweise auf eine Studie aus dem Jahr 2013 verwiesen. Hier wurden im Jahr 2013 vom Thüringer Institut für Nachhaltigkeit und Klimaschutz (THINK, Jena) Thüringer Kommunen bewertet.

Das Ergebnis für Erfurt: pro Einwohner lag der Zuschuss (d. h. ohne Einnahmen und Förderung von Dritten) zum Autoverkehr oder Motorisierten Individualverkehr bei etwa 100 Euro/Einwohner, während der Zuschuss zum ÖPNV lediglich bei ca. 40 Euro/Einwohner lag. Die Studie bezog sich auf die Haushalte der Jahre 2009 bis 2011 und berücksichtigte nicht den Zuschuss zum Sozialticket beim ÖPNV und auch nicht explizit den Radverkehr.

Methodisch deutlich tiefer gehend analysiert eine Studie der Universität Kassel (Sommer, 2015: Kostenvergleich zwischen Verkehrsmitteln anhand kommunaler Haushalte) auch die Zuschüsse für Kfz-, ÖPNV-, Rad- und Fußverkehr anhand der Städte Bremen, Kiel und Kassel mit dem Ergebnis, dass in Kiel fast 10 % der Zuschüsse zum Kfz-Verkehr auch für den Radverkehr ausgegeben wurden.

Die anderen Städte lagen teils deutlich unter diesem Wert bei gleichzeitig deutlich höheren Zuschüssen für den Kfz-Verkehr.

Stadt	Kfz-Verkehr	Radverkehr
Bremen	156,1 EUR/EW	9,3 EUR/EW
Kassel	175,6 EUR/EW	1,8 EUR/EW
Kiel	69,4 EUR/EW	6,7 EUR/EW

Zuschuss zum jeweiligen Verkehrssystem je Einwohner (aus Sommer, 2015)

Laut nationalem Radverkehrsplan 2020 des Bundesverkehrsministeriums liegt der Finanzbedarf (nicht nur Zuschuss wie oben betrachtet) des Radverkehrs bei Städten und Kommunen bei 13 bis 18 Euro/Einwohner und Jahr in der für Erfurt relevanten Kategorie.

Der Deutsche Städte und Gemeindebund weist in seiner Dokumentation 124 "Förderung des Radverkehrs in Städten und Gemeinden" darauf hin, dass die Förderung des Radverkehrs gegenüber anderen Maßnahmen deutliche finanzielle Vorteile aufweist:

"Beispielrechnung

Mit 50 000 Euro kann man für den Autoverkehr

- *100 bis 200 Meter Gemeindestraßen bauen*
- *oder ungefähr 16 Autoparkplätze innerorts bauen*

Mit 50 000 Euro kann man für den Radverkehr

- *300 bis 400 Meter Radwege bauen,*
- *6 bis 7 Kilometer Radstreifen markieren,*
- *500 Fahrradbügel für 1000 Räder aufstellen,*
- *einen Pool mit 50 bis 100 Leihrädern einrichten*
- *35 Kilometer Radwegenetz als Leitsystem beschildern*
- *oder eine(n) Radverkehrsbeauftragte(n) für 1,5 Jahre finanzieren."*

3. *Wieviele Stellplätze schreibt die Erfurter Stellplatzsatzung pro neugebauter Wohnung vor? In welcher Höhe wirkt sich der Bau von Autoabstellplätzen (z.B. Tiefgaragen) auf die Grundmiete aus? Welche rechtlichen Möglichkeiten existieren, in B-Plänen keine oder weniger Autostellplätze festzusetzen und dafür Festsetzungen für andere Mobilitätsformen, wie Fahrradabstellplätze, Carsharing-Stellplätze oder Vermieteranteil zum Kauf von EVAG-Jahreskarten (analog dem Jobticket) zu treffen? Sind hierfür Beispiele aus anderen dt. Städten bekannt?*

Stellplatzpflicht und Berücksichtigung von Alternativen

Erfurt verfügt über keine Stellplatzsatzung. Für Stellplatznachweise neu gebauter Wohnungen findet § 49 ThürBO Anwendung. Danach sind bei Bauvorhaben Stellplätze und Garagen sowie Abstellplätze für Fahrräder im nötigen Umfang zu schaffen. Die konkrete Zahl wird im Zuge der Baugenehmigung festgelegt, in der Regel pro Wohnung zwischen 1 und 1,5 Stellplätze. Dabei sind die örtlichen Verhältnisse, wie auch der ÖPNV, vor Ort zu berücksichtigen. D.h. die Anzahl der Stellplätze kann auch geringer sein, wenn und soweit andere Maßnahmen greifen; weiter kann die Stellplatzzahl durch kommunale Satzung beschränkt werden (§ 88 ThürBO).

Nach § 88 Abs. 1 Nr. 7 ThürBO i.V.m. § 49 Abs. 1 Satz 3 ThürBO kann auch in Bebauungsplänen die Herstellung von Stellplätzen und Garagen ausgeschlossen oder beschränkt werden. Die Stellplatzzahl ist beispielsweise beim B-Plan zur Multifunktionsarena beschränkt worden, da hier ein entsprechendes alternatives Konzept vorlag. Mit dem Ausschluss oder der Beschränkung der Herstellung von Stellplätzen und Garagen in Bebauungsplänen oder örtlichen Bauvorschriften entfällt aber auch die Pflicht zur Zahlung von Ablösegebühren (Geldbeträgen) für die nicht herzustellenden Stellplätze, welche die Gemeinden zweckgebunden zur Herstellung, Instandsetzung, Instandhaltung oder Modernisierung zusätzlicher Parkeinrichtungen oder sonstiger investiver Maßnahmen zur Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr einsetzen. Stellplatzbeschränkungen oder verminderte Richtzahlen für Stellplätze bestehen in vielen Kommunen, häufig auch noch örtlich differenziert, diese werden kontrovers beurteilt. Negativ wird dabei zum Teil der Wegfall von Stellplatzablösegebühren gewertet. Als positive Aspekte sind neben verkehrlichen die Baukosteneinsparungen zu nennen. In den Stadtstaaten Berlin und Hamburg gibt es keine wohnungsbezogene Stellplatzpflicht mehr.

Die in der Fragestellung benannten Alternative sind beispielsweise konkret u.a. im "Stellplatzortgesetz Bremen" berücksichtigt: *"Die Pflicht zur Herstellung notwendiger Stellplätze kann anteilig ausgesetzt werden, solange und soweit zu erwarten ist, dass sich der Stellplatzbedarf durch besondere Maßnahmen eines Mobilitätsmanagements, insbesondere durch die Nutzung von Zeitkarten für den öffentlichen Personennahverkehr, Errichtung und Einbindung von Car-Sharing-Stationen oder durch den dauerhaften Verzicht auf die Benutzung von Kraftfahrzeugen verringert."*

Daneben gibt es auch zahlreiche Beispiele aus Städten in anderen Bundesländern.

Auswirkungen von Stellplätzen auf die Miethöhe

Aussagen zu den Auswirkungen des Baus von Pkw Abstellplätzen auf die Höhe der Grundmiete können durch die Verwaltung nicht verallgemeinerungswürdig getroffen werden.

Beispielhafte Abschätzungen können jedoch den möglichen Einfluss erläutern:

- Generell können die Stellplatzmieten von 50 bis über 100 Euro/Monat in Erfurt als Indiz auch für die Kosten für die Erstellung wirken.
- Geht man beispielsweise von Kosten pro Tiefgaragenstellplatz von 20.000 Euro aus, so ergibt sich bei 1,5 Stellplätzen pro Wohnung und einer statischen Betrachtung ohne Verzinsung, Kapitalertrag und laufende Kosten über 20 Jahre bereits ein Anteil von 125 Euro zur monatlichen Miete.
- In einem Beitrag des Instituts für Wohnen und Umwelt (Rechtsanwältin Iris Behr) im Jahr 2010 werden folgende Zahlen benannt:

"Kostenanteil von Tiefgaragen an den Gesamtkosten: 11 %-19%,
bezogen auf m² Sozialmiete (5,38 - 5,50 EUR) Anteil an der Miete: 0,53 - 0,85 EUR/m²
(9,85 % - 15,4 %)"*

Auch wenn diese Beispiele nicht verallgemeinert werden können, so machen sie doch die potenzielle Dimension der monatlichen Kosten deutlich.

Festsetzungen in Bebauungsplänen

In Bebauungsplänen nach § 30 BauGB ist der Festsetzungskatalog im § 9 BauGB abschließend geregelt. So können nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 und 11 BauGB auch Flächen für Nebenanlagen und das Abstellen von Fahrrädern festgesetzt, die Umsetzung dieser aber nicht geregelt werden, da dafür der bodenrechtliche Bezug fehlt. In vorhabenbezogenen Bebauungsplänen nach § 12 BauGB besteht darüber hinaus die Möglichkeit der vertraglichen Regelung und bei der Aufstellung ist man nicht an den Festsetzungskatalog des § 9 BauGB gebunden. Hier sind auch die o.g. Festsetzungen für andere Mobilitätsformen denkbar. Derartige Beispiele sind aus anderen deutschen Städten bekannt.

Insgesamt muss für die Vielfalt der Erfurter Quartiere wohl eine standortbezogene Betrachtung erfolgen, um belastbare Aussagen zur Wirkung der Stellplatzverpflichtung sowie möglicher Beschränkungen dieser Verpflichtung zu erreichen.

4. *Im Rahmen der Diskussion um die Einführung einer Umweltzone wurde zwischen Stadt und IHK sowie HWK eine Vereinbarung „Saubere Luft für Erfurt“ getroffen. Eine Zielstellung war, die Anzahl der Jobtickets auf 6.000 zu erhöhen. Wie sind die Ziele dieser Vereinbarung umgesetzt worden?*

Die in der Vereinbarung genannte Zahl ist 1.000 Jobtickets im Jahr 2011 und 2.000 Jobtickets im Jahr 2015. Leider wurden beide Werte nicht erreicht.

Die SWE EVAG hat im Jahr 2015 Rahmenverträge mit 31 Unternehmen geschlossen. Im Zuge dessen sind insgesamt 1.479 Jobtickets erworben worden. Bei der Stadtverwaltung lag der Anteil bei 288 Jobtickets. Zur Umsetzung der Vereinbarung wurden die Industrie- und Handelskammer sowie die Handwerkskammer aus Anlass der Anfrage gebeten, zu berichten. Eine aktuelle Auswertung des Monitorings der Vereinbarung liegt derzeit leider noch nicht vor.

5. *In der Drucksache wird ausgeführt, dass der ÖPNV relativ an Nutzung verloren hat. Die grüne Fraktion sieht im Bereich Jobtickets ein großes Potenzial zur ÖPNV-Förderung. Innerhalb der Stadtverwaltung gibt es allerdings nur 288 Jobtickets. Gibt die Stadt einen Eigenanteil pro Jobticket dazu, um die Kosten für das einzelne Jobticket über den Mengenrabatt hinaus zu senken? Hat die Verwaltung im Blick, dass städtische Mitarbeiter das Jobticket natürlich auch für dienstliche Fahrten verwenden können*

und bei Ausweitung der Jobtickets der Stadt im Bereich der verwaltungsinternen Mobilität Kosten erspart werden könnten? Besteht ein Interesse Seitens der Stadtverwaltung den Anteil der Jobtickets im Bereich der Verwaltung und im Bereich der stadteigenen Unternehmen zu erhöhen?

Die Anzahl der Jobtickets innerhalb der Stadtverwaltung ist seit Anfang des Jahres 2012 von 60 auf momentan fast 300 angestiegen. Die Stadtverwaltung hat bei der Einführung des Jobtickets aus körperschaftssteuerrechtlichen Gründen von einem Zuschuss zum Jobticket abgesehen. Die Jobticketnutzer der Stadtverwaltung Erfurt erhalten momentan einen Rabatt von 10 % Prozent auf die Abo-Preise.

Eine generelle Verpflichtung der Mitarbeiter zur Nutzung des privaten Jobtickets für Dienstfahrten ist rechtlich nicht zulässig. Es steht in der Verantwortung der/s jeweiligen Mitarbeiters/in, das Jobticket auch für dienstliche Zwecke zu nutzen, wovon auch überwiegend ausgegangen wird. Zugleich fordert die Stadtverwaltung aber heute schon die Mitarbeiter/innen in der entsprechenden Dienstanweisung auf, ihre eigenen Zeitkarten auch im dienstlichen Gebrauch einzusetzen. Da diese dienstliche Nutzung privater Fahrscheine jedoch nicht entgolten wird, besteht kein zusätzlicher Anreiz für die Mitarbeiter/innen verstärkt Jobtickets zu erwerben oder diese verstärkt einzusetzen.

Grundsätzlich besteht natürlich das Interesse an einer Erhöhung des Anteils der Jobtickets in der Stadtverwaltung. Das Jobticket der Stadtverwaltung wird im Intranet aktiv beworben, um die Nutzerzahl zu erhöhen. Mögliche Gründe für eine nicht noch höhere Nutzung durch die Mitarbeiter/innen können einerseits die Nicht-Übertragbarkeit des Tickets im Gegensatz zum "Normal-Abo" (z. B. an andere Familienmitglieder etc.), ein generell anderes Pendlerverhalten (z.B. Nutzung PKW) oder die Nichteinbindung von Landkreisen in den VMT-Tarif (z.B. LK Sömmerda oder Ilmkreis) sein.

Das Jobticket wird dabei auch über die Stadtverwaltung hinaus, sowohl bei den städtischen Unternehmen als auch bei anderen Unternehmen und Arbeitgebern als gutes Mittel angesehen, nachhaltige Mobilität zu fördern. Arbeitgeberzuschüsse erfolgen von einer Reihe von Unternehmen, nicht jedoch von den städtischen Unternehmen oder den Einrichtungen des Landes in Erfurt. In anderen Kommunen des VMTs werden durchaus Zuschüsse zum Jobticket gegeben, was angesichts des Beitrages zum Ergebnis des ÖPNV-Unternehmens auch wirtschaftlich begründbar ist (Verminderung des Verlustausgleichs durch verstärkte Nutzung von Jobticktes).

6. An welchen Kriterien wird der Erfolg der EVAG gemessen. Ist die Anzahl der beförderten Fahrgäste ein maßgebliches Kriterium?

Durch die EVAG wurden folgende Aussagen zugearbeitet:

Für die EVAG stellen die Entwicklung der Linienbeförderungsfälle (LBF) sowie die Einhaltung des Verlustbeitrags für die Stadtwerke Erfurt GmbH die kritischen Erfolgskriterien dar. Diese entwickelten sich in den vergangenen Jahren wie folgt:

<i>Jahr</i>	<i>LBF</i>	<i>Verlustbeitrag</i>
<i>2014</i>	<i>48,053 Mio.</i>	<i>7.600 TEUR</i>
<i>2015</i>	<i>48,259 Mio.</i>	<i>7.397 TEUR</i>

Im Nahverkehrsplan sind die Qualitätskriterien des öffentlichen Dienstleistungsauftrages für die EVAG formuliert. Darin finden sich zwar unterschiedliche Qualitätskriterien, nicht jedoch die Gesamtzahl der Beförderungsfälle.

Bezieht man die Linienbeförderungsfälle seit Einführung der automatischen Messung im Jahr 2010 auf das Wachstum der Bevölkerung, wären mehr als 2,8 Mio. LBF (6%) zusätzlich nötig. Dies macht die Diskrepanz zwischen dem Klimaschutzziel einer Erhöhung des Anteils der EVAG und der hinter der Bevölkerungsentwicklung deutlich zurückbleibenden tatsächlichen Entwicklung deutlich. Da die Klimaschutzziele auch spezifisch pro Einwohner bilanziert werden, entsteht hier sogar eine negative Tendenz.

7. *Eine Offensive für neue EVAG-Angebote könnte sinnvoll sein. Welche Möglichkeiten sieht die Verwaltung*
- *zur Etablierung eines Neubürgerbegrüßungspakets mit einem attraktiven ÖPNV-Angebot?*
 - *zur Wiedereinführung von Kombitickets (z.B. Koppelung von Eintrittskarte für Theater, Zoo und anderer Einrichtungen mit Fahrkarte)?*
 - *zur Einführung eines Kurzstreckentarifs? Diese Idee wird ja mit Hinweis auf die Ergebnisse einer Studie nicht weiter verfolgt. Besteht die Möglichkeit, Einsicht in diese Studie zu nehmen? Ich bitte um Kenntnisausgabe im nicht-öffentlichen Teil des BuV.*

Neubürgerpaket

Für den Klimaschutz in der Landeshauptstadt Erfurt ist es wichtig, Neubürgern Funktion und Attraktivität des ÖPNV nahe zu bringen und sie damit langfristig als Kunden zu gewinnen. In einer Bachelorarbeit wurden Effekte einer mobilitätsorientierten Neuausrichtung des Neubürgerpaketes in Erfurt untersucht.

Aus dem Fazit: "In der Praxis zeigte sich, dass besonders die Pakete erfolgreich waren, welche konkrete Anreize im Sinne eines geldwerten Vorteils zur Probe der Verkehrsmittel bieten. Die bloße Bereitstellung von Informationen reicht nicht aus, um das Mobilitätsverhalten der Bürger einer Stadt zu beeinflussen."

(Grützner, 2014: Konzeption für eine mobilitätsorientierte Neuausrichtung des bestehenden Neubürgerpaketes der Stadt Erfurt)

Kombiticket

Ein Kombiticket ist die Kombination eines Veranstaltungs-, Eintritts- oder Tagungsticket mit einem Mobilitätsangebot. Die Veranstalter profitieren durch die verbesserte Erreichbarkeit ihrer Orte und Veranstaltungen für ÖPNV-affines Publikum, müssen aber den Vertrag direkt mit der EVAG/dem VMT schließen und je verkaufter Eintrittskarte einen Kostenbeitrag an das Verkehrsunternehmen entrichten.

Das Theater nutzte das Kombiticket von 2001 bis 2010. Dem Theater sei bekannt, dass viele Besucher bereits eine Monatskarte hätten und diese für die Fahrt zum Theater auch nutzten. Daher wird von der Wiedereinführung abgesehen, da eine Eintrittspreiserhöhung unabwendbar wäre.

Grundsätzlich steht der Thüringer Zoopark einem solchen Angebot positiv gegenüber. Der überwiegende Teil der Besucher/innen kommt aus Erfurt und könnte somit auch von diesem Angebot profitieren. Allerdings wird auch hier eine Eintrittspreiserhöhung unabwendbar sein, da die Kosten für ein Kombiticket durch den Zoo nicht getragen werden können. Ggf. trifft hier auch zu, dass viele Besucher bereits eine Monatskarte haben und diese für die Fahrt zum Zoo auch nutzen.

Kurzstrecke

Durch die EVAG wurde zugearbeitet, dass die Veröffentlichung der von der EVAG und dem JNV (Jenaer Nahverkehrsgesellschaft) beauftragten Studie zum Kurzstreckenticket nicht vorgesehen sei. Die Geschäftsführung der EVAG hat hierzu ausführlich in den Ausschüssen des Stadtrates sowie im Aufsichtsrat der EVAG Stellung bezogen.

8. *Wann wird die Untersuchung zur Optimierung des städtischen Fuhrparks vorgelegt? Ich bitte darum, sie nicht nur dem Finanzausschuss, sondern auch dem Ausschuss für Bau und Verkehr zur Kenntnis zu geben.*

Das Mobilitätskonzept wird nach der derzeitigen verwaltungsinternen Abstimmung dem Ausschuss voraussichtlich im 3. Quartal 2016 zur Kenntnis gegeben. Eine Information an den Ausschuss für Bau und Verkehr wird ebenfalls erfolgen.

9. *Wie sieht der Zeitplan zur Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung im Zusammenhang mit der Begegnungszone aus?*

Die Umsetzung des Parkraumkonzeptes scheitert aktuell an der Finanzierbarkeit. Die geplanten Mittel für die Anschaffung der Parkscheinautomaten stehen in Jahr 2016 nicht zur Verfügung. Damit ist die Einführung der Begegnungszone nicht umsetzbar. Auf Grund der Dringlichkeit der Neuordnung der bestehenden Bewohnerparkgebiete wird diese Maßnahme vorgezogen, da sie ohne wesentlichen finanziellen Aufwand zu realisieren ist (Schaffung der Bewohnerparkgebiete 1, 2 und 3 unter Beibehaltung der jetzigen dazu vorgesehenen Flächen).

Die Begegnungszone wird bis zu ihrer finanziellen Realisierbarkeit ausgesetzt.

10. *Vor einigen Jahren gab es einen Haushaltsbegleitbeschluss mit dem Ziel der Reduzierung städtischer Straßenflächen auf das erforderliche Maß. Hintergrund war, dass mit der Schließung des „Erfurter Ringes“ der motorisierte Individualverkehr in der Stadt abgenommen hat. Um wieviel Prozent hat der Erfurter motorisierte Individualverkehr hierdurch abgenommen? In welchem Umfang sind Straßenflächen für den motorisierten Individualverkehr reduziert worden und wie ist der aktuelle Planungsstand?*

Im Jahr 2008 wurde durch die Verwaltung eine umfassende Untersuchung über die Entlastungswirkung des Erfurter Ringes erarbeitet und vorgestellt. Parallel zu diesen Entlastungswirkungen sind in Folge der Einwohnerentwicklung und einer weiterhin moderat steigenden Motorisierung deutliche Zuwächse der in Erfurt zugelassenen Pkw zu verzeichnen, die verbunden mit stadtstrukturellen Veränderungen die Entlastungswirkungen teilweise wieder kompensieren.

Es kam nicht zu einer Reduzierung der Straßenflächen für den motorisierten Verkehr. Vorbildliche Reduzierungen der Straßenfläche, wie an der Kreuzung Johannesstraße/Juri-Gagarin-Ring, werden durch die weitere bauliche Entwicklung, wie die Erschließung neuer Wohn- und Gewerbegebiete, mehr als überkompensiert. Auf die in DS 1897/15 genannten Überlegungen zur Umgestaltung der Verkehrsräume nördliche Nordhäuser Straße und Am Schwemmbach/Kranichfelder Straße wird hingewiesen.

Anlagen

gez. Lummitsch
Unterschrift Amtsleiter

30.05.2016
Datum