

Der Oberbürgermeister

Landeshauptstadt Erfurt . Der Oberbürgermeister . 99111 Erfurt

Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN,
Frau Wahl und Frau Both-Peckham
Fischmarkt 1
99084 Erfurt

DS 0650/22; Anfrage nach § 9 Abs. 2 GeschO; Flächenbedarf ruhender und fahrender Verkehr; öffentlich Journal-Nr.:

Sehr geehrte Frau Wahl, sehr geehrte Frau Both-Peckham, Erfurt,
auf Ihre Anfrage zum öffentlichen Flächenbedarf antworte ich Ihnen wie folgt:

- 1. Wie hoch ist der Flächenbedarf (in %), die der ruhende und der fahrende Individualverkehr an öffentlicher Fläche in Erfurt für sich beansprucht (gemeint sind Straßennetz und Parkflächen)?*
- 2. Wie teilt sich dieser Flächenbedarf auf die einzelnen Stadtteile auf? Bitte schlüsseln Sie nach Möglichkeit nach Nutzungsbereichen (Straßen, Parkplätze, Parkhäuser, Parkbuchten etc.) und nach öffentlichen und privaten Flächen auf.*

Die von Ihnen gewünschten Daten sind in der Tiefe über das gesamte Straßennetz nicht verfügbar. Bei konkreten Baumaßnahmen, etwa der Herstellung eines Radweges in der Gutenbergstraße, können solche Daten erhoben werden. Für gesamtstädtische Flächenbilanz fehlt der Stadtverwaltung Erfurt, hier dem Tiefbau- und Verkehrsamt schlicht die freie Kapazität an Mitarbeitern. Für eine gesamtstädtische Flächenbilanz hinsichtlich des Straßennetzes und der Flächenverbräuche gab es Gespräche mit der Fachhochschule, eine solche Bilanz im Rahmen studentischer Projekte umzusetzen, aber schlussendlich ist auch dieser Ansatz nicht zum Tragen gekommen, da der Arbeitsaufwand und –umfang als zu groß eingeschätzt wurde.

In nahezu allen Stadtteilen beklagen die PKW-Besitzer zu wenige öffentliche und kostenfreie Parkplätze. Dabei ist es doch völlig unerheblich wie sich der Parkraum verteilt. Das gemeindliche Interesse zielt doch auf alternative und nachhaltige Nutzungen öffentlicher Räume und nicht auf die statistische Auswertung eines bereits als zu gering konstatierten Parkraumangebotes, das wir gemeinschaftlich und sozial vertretbar noch weiter reduzieren wollen.

- 3. Wie steht die Stadtverwaltung zu Modellen der Reduzierung der Flächen für den fahrenden und ruhenden Individualverkehr – verbunden*

Seite 1 von 3

mit der Wegnahme von Fahrspuren für alternative Mobilitätsangebote und einer Bündelung des ruhenden Verkehrs in Quartiersgaragen (bspw. in Form von Parkpaletten)?

Die Verwaltung steht den Optionen zur Reduzierung von Flächen für den fließenden und ruhenden Verkehr grundsätzlich offen gegenüber und setzt diese in aktuellen Planungen um. Zu nennen sind hier beispielhaft der Rückbau der Auenstraße im Nordpark, die Umgestaltung der Gutenbergstraße oder auch die Verkehrsversuche in der Clara-Zetkin-Straße und der Talstraße und die Verlagerung des Parkens in der Stauffenbergallee. In allen Straßenneu- und Umplanungen werden im Stadtgebiet nur die tatsächlich notwendigen Maße für den Kfz-Verkehr gemäß gültiger Richtlinien für die Querschnittsgestaltung in Ansatz gebracht.

Trotzdem sind den in der Fragestellung genannten Modellen im Stadtgebiet von Erfurt durch den tatsächlich verfügbaren Straßenraum sehr enge Grenzen gesetzt. Dort wo nur zwei Fahrspuren vorhanden sind – und das ist in den allermeisten Straßen der Stadt der Regelfall – kann für alternative Mobilitätsangebote keine Fahrspur weggenommen werden. Ebenso müssen bei denkbaren Reduzierungen der Fahrspurbreite Fragen der Verkehrssicherheit, der Erschließung und Andienung, der Ver- und Entsorgung, des notwendigen Flächenbedarfes für die Feuerwehr und die Führung des ÖPNV berücksichtigt werden. Dadurch mögliche Reduzierungspotentiale (zumeist < 1,0 m) erlauben in den seltensten Fällen die Schaffung von sicheren Angeboten etwa für den Radverkehr.

Insofern wird man im innerstädtischen Raum auch weiterhin vor allem mit Kompromisslösungen für alle Verkehrsarten leben müssen, wie diese z.B. in der jüngsten Vergangenheit im Straßenzug Thälmanstraße/Liebknechtstraße, der Stauffenbergallee oder der bereits genannten Talstraße umgesetzt wurden.

Die Umwandlung von bisher vom ruhenden Verkehr genutzten Flächen im öffentlichen Straßenraum erfordert eine angemessene Größe von Ersatzstellflächen, um die Akzeptanz von betroffenen Anliegern für derartige Maßnahmen zu erreichen. Grundsätzlich stellen Quartiersgaragen dazu einen sinnvollen Ansatz dar. Es ist aber festzustellen, dass im betroffenen hochverdichteten Stadtgebiet dazu kaum geeignete Flächen zur Verfügung stehen und der Nutzungsdruck auf die wenigen denkbaren Flächen mit anderen Optionen wie deren Eignung für Wohnungsbau u.a. konkurrieren.

Zudem sind geeignete Flächen zumeist nicht im städtischen Besitz und häufig von anderen Gewinnerwartungen der Eigentümer gegenüber denen einer Quartiergarage geprägt.

Aufgrund schwieriger Erschließungsbedingungen und erforderlicher immissionsschutzrechtlicher Auflagen, ist der Bau und Betrieb derartiger Anlagen in der Regel unrentabel. Die Einordnung von offenen und kostengünstigen Parkpaletten wird im innerstädtischen Raum auf Grund der notwendigen Schallschutzmaßnahmen kaum möglich sein.

Die Verwaltung beabsichtigt, eine Untersuchung zu Chancen, Möglichkeiten und Wirtschaftlichkeit der Einordnung von Quartiersgaragen im Zusammenhang mit der Stadtbahnplanung zu beauftragen.

Kurzfristig sollten aber auch Möglichkeiten überdacht werden, private Investoren dafür zu interessieren, über den für ihr konkretes Bauvorhaben hinausgehen den Stellplatzbedarf (zumeist in

Tiefgaragen) zusätzliche Stellplätze herzustellen, die dann deutlich kostengünstiger an Bewohner des Umfeldes vermietet werden können. Das würde weitere Möglichkeiten eröffnen, den Flächenbedarf für den ruhenden Verkehr im öffentlichen Straßenraum zu reduzieren und für andere Mobilitätsangebote oder auch Baumpflanzungen zu nutzen.

Mit freundlichen Grüßen

A. Bausewein