

# Dez. 6 Stadtentwicklung, Kultur und Welterbe

## Stellungnahme der Stadtverwaltung Erfurt zur Drucksache 1026/25

### Titel der Drucksache

Festlegung aus der öff. Sitzung SBUKV vom 03.04.2025 zur Drucksache 0855/25 - Keine Zerschneidung der Fußachse in die ICE-City

### Öffentlichkeitsstatus der Stellungnahme

öffentlich

### Zutreffendes bitte auswählen und im Feld Stellungnahme darauf Bezug nehmen:

- |                                                           |     |
|-----------------------------------------------------------|-----|
| Ist die rechtliche Zulässigkeit des Antrages gegeben?     | Ja. |
| Stehen personelle und sächliche Ressourcen zur Verfügung? | Ja. |
| Liegen die finanziellen Voraussetzungen vor?              | Ja. |

### Festlegung durch Gremien

*Es wird um eine Beurteilung aller verkehrlichen Aspekte der vorliegenden Drucksachen unter Einbindung/Stellungnahme des Dezernates für Bau, Verkehr und Umwelt für die Entwicklung des ICE-City-Ost, DB Campus sowie der umliegenden Oststadt gebeten.*

### Stellungnahme

Eine Beurteilung aller verkehrlichen Aspekte der vorliegenden Drucksachen erscheint angesichts der aktuellen Planungsstände für die Entwicklung der ICE-City und der umliegenden Oststadt ausgesprochen problematisch. In der jüngeren Vergangenheit ist hier eine hohe Dynamik von planerischen Zielstellungen und Entwicklungsabsichten insbesondere durch die Deutsche Bahn (DB) selbst, mit dem Schwerpunkt des DB Campus aber auch anderen parallelen Entwicklungen, zu beobachten. Diese Entscheidungsprozesse sind noch nicht abgeschlossen, so dass hier nur die bisher bekannten Planungsstände beurteilt werden können, die aber noch weitere Veränderungen erfahren könnten.

Die Befürchtung, dass „der neue Standort des Parkhauses den Parkverkehr der Anwohner aus der südlichen Krämpfervorstadt unnötig in die ICE-City ziehen wird“ kann nicht geteilt werden, weil die bisher beabsichtigte Kapazität des Parkhauses bereits für die notwendigen Stellplätze aus den Nutzungen der ICE-City insbesondere des Besucheranteiles und des perspektivisch geplanten Towers Ost nicht ausreichen wird. Nach dem aktuellen Planungsstand wird das Parkhaus somit keine zusätzlichen Aufgaben für das weitere Umfeld in Form einer Quartiersgarage übernehmen können. Für die bauordnungsrechtlich begründeten Stellplatzbedarfe innerhalb der ICE City befindet sich das Parkhaus strategisch an der richtigen Position. Die vorhandene Infrastruktur im unterirdischen Bauraum an dieser Stelle würde andere Nutzung deutlich erschweren und auch der spezielle Grundstückszuschnitt an der bisherigen Parkhausfläche würde keine optimale Flächenausnutzung erlauben. Wichtig erscheint insbesondere aber, dass sich das Parkhaus deutlich näher an den zukünftigen Zielen befindet und Verkehrsbelastungen innerhalb des Planungsgebietes reduziert werden können. Damit wird eine Grundvoraussetzung für eine hohe Aufenthalts- und Nutzungsqualität für Fußgänger und Radfahrer innerhalb der ICE City mit den notwendigen Gestaltungsspielräumen geschaffen.

Die Ausprägung des Fuß- und Radverkehrsnetzes im Umfeld der ICE-City wird in starkem Maße von den tatsächlichen Zielgelegenheiten sowie der umwegarmen und barrierefreien Durchlässigkeit der Planungsgebiete für öffentliche Verkehre bestimmt sein. Dabei werden auch Fragestellungen einer möglichen zeitlichen Umsetzung eine wichtige Rolle spielen.

Vorhandene strategische Planungsdokumente wie der VEP Radverkehr, eine integrierte Verkehrsstudie zur äußeren Oststadt oder auch der gerade in Arbeit befindliche Fußwegebedeutungsplan enthalten auf Grund der beschriebenen Entwicklungsdynamik noch keine oder nur begrenzt belastbare Aussagen zu möglichen Netzfunktionen. Auch wenn ein hohes Maß an Durchlässigkeit und attraktive Anbindungen an Nachbarquartiere ein wichtiges städtebauliches Planungsziel darstellen, werden Fuß- und Radwege durch die ICE-City eher als gesamtstädtischen Nebenrouten zu klassifizieren sein.

Eine massive Beeinträchtigung oder gar Zerschneidung der wichtigen Fußgängerachse vom Promenadendeck in die ICE City wird durch die Verwaltung nicht gesehen. Grundstückseinfahrten wie auch Zufahrten zu Parkieranlagen sind typische Situationen in hochverdichteten urbanen Räumen, die planerisch verträglich und für die Nutzer attraktiv gelöst werden können. Die zu Grunde zulegende bisherige Entwurfsplanung (siehe Entwurf zu KRV706) bietet ein ausreichendes Flächenangebot für Grün, Frei- und Verkehrsflächen, die eine konfliktfreie und durch gute Sichtverhältnisse auch sichere Verkehrsführung insbesondere für Fußgänger erlauben wird. Es wird die Aufgabe der weiteren Entwurfs- und Freiflächenplanung sein, auch unter Einbeziehung des gestalterisch wichtigen Platzes am Promenadendeck als Einstieg für Fußgänger in die ICE City, hier eine attraktive Fußwegachse zu gestalten. Darauf wird die Verwaltung eine besondere Gewichtung im weiteren Planungsprozess legen.

Die Führung des Radverkehrs wird in den angrenzenden Wohnquartieren vor allem im Mischverkehr erfolgen. In der Erschließungsstraße der ICE City sollen je nach Flächenverfügbarkeit und zu erwartenden Verkehrsmengen eigene Radverkehrsanlagen geschaffen werden. Auch hier werden keine Konflikte durch den veränderten Parkhausstandort gesehen.

### **Prüfauftrag aus der Städtebaurunde mit den planungspolitischen Sprecherinnen und Sprechern vom 15.05.2025**

Im Rahmen dieser Beratung wurde der Wunsch aus der Politik geäußert in Bezug auf das Parkhaus in der ICE-City Ost zwei Dinge zu prüfen.

- 1.) Es sollte eine Erschließungsvariante untersucht werden, die die Topografie ausnutzend aus Norden kommend in den Hang hineinführt und so die Quartiersgarage unterirdisch erschließt, so dass keine Konflikte mit dem vom Promenadendeck kommenden Fuß- und Radverkehr entstehen.
- 2.) Können im Parkhaus 200 zusätzliche Stellplätze für das bestehende Wohnquartier untergebracht werden?

Aus Sicht der Verwaltung werden die beiden Punkte fachlich wie folgt bewertet:

#### **Punkt 1.) unterirdische Erschließungsvariante**

Das Parkhaus wird zukünftig einen großen Anteil der Mitarbeiter- und Besucherstellplätze der im Geltungsbereich des Bebauungsplans KRV706 zulässigen Gebäude aufnehmen. Aufgrund des bisher berechenbaren Bedarfs an notwendigen Stellplätzen ist nicht davon auszugehen, dass das Parkhaus von zahlreichen Kurzzeitparkern genutzt wird. Die Nutzer werden längere Zeit parken,

so dass die Frequenz ein- und ausfahrender Fahrzeuge geringer sein wird als bei hochfrequentierten Parkhäusern in der Innenstadt.

Wesentliche Konflikte mit Fußgängern werden aufgrund der guten Sichtbeziehungen nicht erwartet. Die derzeitige Straßenplanung erlaubt, dass sich ein ein- bzw. ausfahrendes Fahrzeug im Bereich des Grünstreifens bzw. der Vorgartenzone aufstellen kann, so dass der Geh-/Radweg freigehalten wird

Für eine alternative Erschließung, welche das Parkhaus unterirdisch anbindet, bestehen aus Sicht der Verwaltung folgende Konflikte:

- Auf dem Grundstück des Parkhauses sind unterirdische Leitungen der DB vorhandenen, die nach Aussage der DB nicht verlegt werden können. Diese schließen den Bau einer Tiefgarage sowie einer unterirdischen Zufahrt im Baufeld aus. Daher sind auch alle unterirdischen Anbindungen an das Baufeld nicht realisierbar.
- Laut Thüringer Garagenverordnung ist eine getrennte Ein- und Ausfahrt (lichte Gesamtbreite inkl. Notgehweg mindestens 6,30m) für das Parkhaus erforderlich. Eine Verengung auf eine Fahrspur mit LSA-Regelung ist aufgrund der Größe des Parkhauses nicht umsetzbar. Die Einordnung der Ein- und Ausfahrt wäre nur innerhalb des privaten Baufeldes GE4 möglich. Im geplanten öffentlichen Raum ist dies nicht darstellbar. Für die privaten Baufelder sind die Anforderungen der DB und deren geplanter Nutzungen zu berücksichtigen, was derzeit eine Verkleinerung des Baufeldes ausschließt.
- Eine verkehrssichere und begreifbare Knotenlösung im Bereich Zum Güterbahnhof und Planstraße B unter Berücksichtigung der Parkhauszufahrt ist nicht zu realisieren.
- Die unterirdische Parkhauszufahrt mit Tunneleinschnitt innerhalb der Planstraße A schließt sich aufgrund der verfügbaren Breite des öffentlichen Raums, der vorhandenen beidseitig erforderlichen Grundstückszufahrten (Gebäude GE3, Wohnhaus GEe1) sowie vorhandener und erforderlicher Ver- und Entsorgungsleitungen aus.
- Insgesamt wären enorme Mehraufwendungen und Mehrkosten zu erwarten, die gemäß Verursacherprinzip seitens der Stadt zu übernehmen wären. Das Kosten-/Nutzen-Verhältnis der Maßnahme wäre auf keinen Fall zu rechtfertigen.

## **Punkt 2.) Erweiterung um 200 zusätzliche Stellplätze für Anwohner**

Die Integration von Quartiersgaragen für Anwohnerinnen und Anwohner ist aufgrund des überlasteten Parkraumes in der Oststadt grundsätzlich zu begrüßen. Für die Akzeptanz einer Quartiersgarage ist die Lage entscheidend, weshalb ein Standort abgelegen von den Bedarfspunkten daher kritisch zu hinterfragen ist. Im Rahmen der Planungen zur Stadtbahnlinie 9 werden derzeit verschiedene Standorte für Quartiersgaragen untersucht und bewertet. Der Standort ICE-City wird dabei mitbetrachtet. Das Ergebnis soll im 1. Quartal 2026 vorliegen.

Die vorliegende Machbarkeitsstudie zum Parkhaus ICE-City geht von ca. 440 Stellplätzen im Parkhaus aus. Um 200 zusätzliche Stellplätze in das Parkhaus zu integrieren, müsste dieses um 4 Ebenen nach oben erweitert werden, was den städtebaulichen Zielsetzungen gemäß Rahmenplan nicht entspricht.

## **Stellungnahme der DB AG vom 21.05.2025 zum geplanten Standort des Parkhauses:**

„Die Lage der Quartiersgarage steht im Zusammenhang mit der gesamthaften städtebaulichen Entwicklung des ehemaligen Güterbahnhofs. Durch die Entwicklungsmaßnahmen ist eine Verlagerung der betrieblich notwendigen Lagerhalle inkl. kleineren Werkstatt- und Sozialräumen erforderlich. Diese Verlagerung ist in unmittelbarer Angrenzungen an die UZ (Bestandsgebäude zum Güterbahnhof 9, Bürogebäude mit Stellwerkstechnik) erforderlich. Hierfür würde das

Grundstück links der UZ, geplanter Standort Gästehaus, oder das Grundstück unmittelbar hinter der UZ, ehemals geplanter Standort Quartiersgarage, in Frage kommen.  
Aus städtebaulichen Gründen ist eine Lagerhalle inkl. Werkstatt- und Sozialräumen an der Hauptverkehrsachse sicherlich nicht wünschenswert, zudem ist eine unmittelbare Nähe des Gästehauses zum DB Campus unumgänglich. Daher musste innerhalb der zur Verfügung stehenden Flächen ein neuer Standort für die Quartiersgarage gefunden werden.  
Auf Grund der festgelegten Nutzung der Grundstücke für die Bürogebäude der DB AG und den Standort für die Dati ist das gewählte Grundstück für die Quartiersgarage der sinnvolle und einzige zur Verfügung stehende Standort. Zudem ist das Grundstück durch für den Bahnbetrieb notwendige Leitungen stark belastet und daher für eine Bebauung nur eingeschränkt zulässig. Die Bebauung mittels eines Parkhauses wäre mit den Einschränkungen kompatibel zu realisieren. Eine Verlagerung der Quartiersgarage können wir aus den zuvor genannten Gründen daher nicht zustimmen.“

Änderung des/der Beschlusspunkte aus Sicht der Stadtverwaltung:

Anlagenverzeichnis

gez. Bredemeier  
Unterschrift Beigeordneter

Datum