



vertraulich

Landeshauptstadt Dresden
Der Oberbürgermeister

Fraktion DIE LINKE.
im Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden
Herrn Stadtrat
Tilo Wirtz

GZ: (OB) 15.3

Datum: 19. DEZ. 2019

Autofreie Woche in der Antonstadt
AF0186/19

Sehr geehrter Herr Wirtz,

zunächst erlaube ich mir den Hinweis, dass aus meiner Sicht ein Antwortanspruch eines einzelnen Stadtrates nach § 28 Abs. 6 SächsGemO nicht besteht, da nicht lediglich eine einzelne Angelegenheit der Gemeinde erfragt wird. Ihre Anfrage zielt vielmehr auf die Erlangung eines allgemeinen Überblicks.

Für einen Antwortanspruch nach § 28 Abs. 5 SächsGemO, der sich auf alle Angelegenheiten der Gemeinde bezieht, müssten die Fragen mindestens von dem insoweit erforderlichen Fünftel aller Stadtratsmitglieder getragen sein. Dies ist hier nicht erkennbar.

Daher weise ich ausdrücklich darauf hin, dass ich Ihnen Ihre Anfrage mangels Antwortanspruchs freiwillig und ohne Bindungswillen für künftige ähnliche Konstellationen beantworte.

Vorbemerkung:

Die Idee zu dem Projekt stammt von Dresdner Bürger*innen, die im Rahmen der Zukunftsstadt Dresden 2030 ein Modellprojekt konzipiert haben und ehrenamtlich an dessen Umsetzung arbeiten. Seit 1. September 2019 koordinieren zwei Hauptamtliche das Projekt. Träger des Projektes ist die BUND Regionalgruppe Dresden.

Die konkrete Umsetzung der Projektidee erfolgt in Zusammenarbeit und Abstimmung mit der Stadtverwaltung sowie entsprechend der Wünsche der Bewohner*innen der Äußeren Neustadt.

Auf einige der von Ihnen genannten Fragen habe ich aus diesem Grund noch keine umfassende Antwort. Trotzdem möchte ich entsprechend unseres jetzigen Kenntnisstands antworten.

„... vom 30. August bis zum 6. September 2020 soll die Antonstadt zwischen Forststraße und Königsbrücker Straße sowie zwischen Bautzner Straße und Bischofsweg „autofrei“ werden. Dazu folgende Fragen:

1. „Wie viele Kraftfahrzeuge sind im als versuchsweise „autofrei“ vorgesehenen Areal gemeldet?“

Das Projektgebiet der „Woche des guten Lebens“ wird von der Königsbrücker Straße, dem Bischofsweg, der Prießnitzstraße und der Bautzner Straße begrenzt. Statistiken zur Anzahl der gemeldeten Kfz habe ich vom Stadtplanungsamt auf Ebene der statistischen Erhebung der Stadtbezirke erhalten. Zu beachten ist, dass die räumliche Abgrenzung nicht dem definierten Projektgebiet entspricht. Aktuell wird in dem o. G. Areal von folgenden Zahlen ausgegangen:

- 4.063 Kfz insgesamt (Pkw u.a.),
- davon 2.981 Privat-Pkw und
- davon 464 gewerbliche Pkw.

Dort gewerblich gemeldete Pkw werden nicht immer von Bewohner*innen der äußeren Neustadt genutzt, gleichzeitig werden nicht alle von Bewohner*innen in der Äußeren Neustadt geparkten Kfz auch dort gemeldet sein.

2. „Wie viele Parkplätze entfallen in dieser Woche im vorgesehenen Areal?“

Im Projektgebiet gibt es Parkplätze im öffentlichen Straßenraum und private Stellplätze. Während die öffentlichen Parkplätze bekannt sind, ist es nicht möglich, die oft nicht zugänglichen privaten Stellplätze zu ermitteln. Zur Anzahl der im gesamten Projektgebiet vorhandenen Parkplätze liegen folgende Zahlen vor:

- 1.533 Parkplätze im öffentlichen Straßenraum des Projektgebiets (exkl. Bautzner Straße, Königsbrücker Straße), erfasst in einer Diplomarbeit an der TU Dresden 2019
- 1.900 private Stellplätze im Projektgebiet, Schätzung laut Diplomarbeit 2019

Angaben der Stadt stellen abweichende Zahlen fest: 1.800 private Stellplätze im öffentlichen Straßenraum und 2.100 private Stellplätze.

3. „In welchen angrenzenden Stadtteilen sind jeweils wie viele Ausweichstellplätze für Kfz vorhanden?“

Die diesbezügliche Recherche ist derzeit noch nicht abgeschlossen, so dass hierzu keine Aussagen getroffen werden können. Ausweichstellplätze können freie Parkplatzkapazitäten des bestehenden Vorkommens oder neu geschaffene, temporäre Lösungen sein. Grundsätzlich bestehen verschiedene Varianten bzw. Potenziale für die Bereitstellung von Ausweichstellplätzen, die in Kombination genutzt werden sollen:

- Nutzung brachliegender Flächen rund um die Äußere Neustadt, abhängig vom Einverständnis der Flächenbesitzer*innen und rechtlichen Rahmenbedingungen,
- Nutzung freier Kapazitäten der umliegenden bewirtschafteten Parkplätze, Parkhäusern.

Basierend auf den Erhebungen im Rahmen der Diplomarbeit kann davon ausgegangen werden, dass ca. 30 Prozent der Parkplatzkapazität im öffentlichen Straßenraum der Äußeren Neustadt durch nicht täglich bewegte Pkw belegt werden. Diese Dauerparker können ggf. auf Ausweichstellplätzen untergebracht werden, welche sich nicht in der unmittelbaren Umgebung des Projektgebietes befinden, aber gut mit dem ÖPNV erreichbar sind.

4. „Welche Untersuchungen wurden im Vorfeld zu den Auswirkungen aus dem Verdrängungseffekt (Umlagerung des ruhenden und fahrenden Verkehrs insbesondere in die direkt angrenzenden Stadtteile) angestellt und welche Schlussfolgerungen ergeben sich daraus?“

Abgesehen von den oben angeführten Untersuchungen und Informationen kann auf Erfahrungswerte und Beobachtungen zurückgegriffen werden. Ein Großteil der Straßen im Projektgebiet sind durch Veranstaltungen, wie bspw. die „Bunte Republik Neustadt“ über mehrere Tage gesperrt. Dabei sind alle Kfz-Fahrten im Veranstaltungsraum untersagt. Außerdem nutzen die Bewohner*innen in dieser Zeit benachbarte Parkplatzkapazitäten und die vielen Besucher*innen erzeugen zusätzlichen Bedarf an Pkw-Stellplätzen in den benachbarten Stadtteilen.

Die im Projektgebiet befindlichen Straßen sind allesamt dem Nebenstraßennetz mit Erschließungscharakter zuzuordnen und haben eine untergeordnete verkehrliche Bedeutung. Laut Themenstadtplan besitzen die Straßen ebenfalls geringe Verkehrsmengen. Die Rothenburger Straße hat mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 4.200 Kfz die größte Verkehrsbelegung im Projektgebiet (zum Vergleich zu den begrenzenden Hauptverkehrsstraßen: die benachbarte Königsbrücker Straße und Bautzner Straße haben jeweils einen DTV über 20.000 Kfz).

Eine ingenieurtechnische Verkehrsmodellierung liegt nicht vor und ist für den fließenden Verkehr unseres Erachtens nicht notwendig.

Dass die Bewohner*innen der Äußeren Neustadt auf Parkplätze in den angrenzenden Stadtteilen ausweichen, ist bereits heute ein gravierendes Problem und betrifft seit Einführung des Bewohnerparkgebietes „Innere Neustadt Ost“ wahrscheinlich hauptsächlich die nördliche Äußere Neustadt, das Hechtviertel und das Preußische Viertel. In der Projektwoche wird es weitere Verdrängungseffekte geben. Desto wichtiger ist die Schaffung neuer Kapazitäten, sind Härtefallregelungen sowie Informationen und Lenkung für die Bewohner*innen mit täglicher Kfz-Abhängigkeit und die Attraktivierung anderer Mobilitätsformen.

5. „Welche flankierenden Maßnahmen sind geplant, um die Auswirkungen aus der Verlagerung des Verkehrs in die Nachbarstadtteile zu minimieren?“

Die Ideenfindung und Planung der flankierenden Maßnahmen ist derzeit noch nicht abgeschlossen. Von zentraler Bedeutung ist die Bereitstellung alternativer Parkplätze. Angestrebt werden überdies Kooperationen mit Anbietern von Mobilitätsdienstleistungen (DVB AG, teilAuto etc.), welche im Gesamtpaket eine Akzeptanz des Parkierungskonzeptes sicherstellen sollen.

Mit freundlichen Grüßen



Dirk Hilbert