



SRB-Nr. 224

Einfache Anfrage betreffend "Parkplatzangebot im Zentrum von Frauenfeld" von Gemeinderat Peter Wildberger

Beantwortung

Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

In der Gemeinderatssitzung vom 21. Mai 2014 reichte Gemeinderat Peter Wildberger eine Einfache Anfrage an den Stadtrat nach Art. 45 des Geschäftsreglements für den Gemeinderat ein.

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Wer in der Stadt Frauenfeld ein Haus besitzt, muss gemäss dem "Reglement über Fahrzeug-Abstellplätze und Einstellräume auf privatem Grund und Entrichtung von Ersatzabgaben (Abstellplatzreglement) vom 1. März 1992 mit Teilrevisionen vom 29. September 1999 und 19. August 2009" ein bestimmtes Minimum an Autoabstellplätzen auf seinem privaten Grund zur Verfügung stellen. Damit wird unter anderem bezweckt, dass möglichst wenig öffentlicher Raum als Abstellfläche in Anspruch genommen wird. Nebst einer Untergrenze gibt es in den Zonen A und D auch eine Obergrenze für Beschäftigte, Besucher und Kunden. Mit diesem Maximum wird die Verkehrs- und Umweltbelastung eingeschränkt, denn jeder Abstellplatz bedeutet auch Autofahrten dorthin. Eine Obergrenze für Abstellplätze im Zusammenhang mit Wohnnutzungen gibt es vorderhand nicht.

Das heute geltende Reglement hat aus Sicht des Stadtrates seinen Zweck erfüllt. Gleichwohl wird im Zusammenhang mit den übergeordneten, notwendigen Anpassungen am Baureglement, aufgrund der Revision des Planungs- und Baugesetzes des Kantons Thurgau, und des Parkierungsreglements (SRB Nr. 183, Motion betreffend "Tagesparkierer in den Quartieren"), welches das Abstellen von Motorfahrzeugen auf öffentlichen Strassen und Plätzen der Stadt Frauenfeld regelt, auch das Abstellplatzreglement im Nachgang an die vorerwähnten Revisio-

nen geprüft und gegebenenfalls angepasst. Denn es gibt durchaus neue Bedürfnisse und Entwicklungen, die aus Sicht des Stadtrates eine Revision erfordern dürften. So zum Beispiel die Nachfrage nach autoarmem Wohnen. Solches ist im heutigen Reglement nicht vorgesehen. Auch könnte ein teilrevidiertes Reglement an die Tatsache angepasst werden, dass die Menschen in der Stadt heute mehr Wohnraum in Anspruch nehmen als früher. Und schliesslich hat die bessere Anbindung an den öffentlichen Verkehr einen Einfluss auf die erforderliche Anzahl Abstellplätze.

Vor dem Hintergrund der baulichen Verdichtung in der Stadt Frauenfeld, der zunehmenden Mobilitätsbedürfnisse und der beschränkten Kapazität des städtischen Strassennetzes erachtet der Stadtrat es als wichtige Zielsetzung, das Aufkommen des motorisierten Privatverkehrs auch über die Zahl der privaten Abstellplätze zu steuern.

Der Stadtrat beantwortet die einzelnen Fragen wie folgt:

1. *Kann der Stadtrat Zahlen nennen zur Anzahl der Parkplätze (Privat-/Firmenparkplätze, Kundenparkplätze, Parkplätze der öffentlichen Verwaltung) im Stadtzentrum bzw. in den Zonen A und B gemäss Abstellplatzreglement?*

Aufgrund des sehr hohen Arbeitsaufwandes für die Ermittlung bzw. Auswertung der Datengrundlagen – die Abstellplätze sind teilweise in Doppelnutzung (z.B. Tag/Nacht) und den einzelnen Personengruppen nur ungenau zuzuordnen – können keine Aussagen zur obigen Fragestellung gemacht werden.

2. *Sieht der Stadtrat einen Zusammenhang zwischen der angespannten Verkehrssituation und dem sehr grossen Angebot an Parkplätzen im Stadtzentrum.*

Für den Stadtrat ist zwar ein Zusammenhang zwischen Angebot an Parkplätzen und der Auslastung des städtischen Strassennetzes gegeben, der Schlüssel bei der Wirkungsbeurteilung von verkehrslenkenden Massnahmen ist aber das menschliche Verhalten. Massnahmen, welche ohne Berücksichtigung des tatsächlichen menschlichen Verhaltens angeordnet werden, unterliegen der Gefahr, keine oder dann aber eine nicht beabsichtigte Wirkung zu erzielen. Beispielsweise kann die Massnahme der Beschränkung der Parkplatzzahl für Besucher und Kunden dazu führen, dass einerseits die betroffenen Auto-Kunden ihre Einkäufe in anderen, entfernteren Geschäften tätigen und dabei längere Fahrten in Kauf nehmen. Andererseits lösen Suchfahrten für einen freien Abstellplatz Mehrverkehr aus. Zudem sind Rückstauerscheinungen und damit eine Behinderung des Verkehrsflusses sowie der Verkehrssicherheit auf-

grund eines bereits vorhanden reglementarischen Beschränkung der Kundenparkplätze auf 55 % des Richtbedarfes (Einkaufszentrum Passage) bekannte Tatsache.

Betrachtet man die benötigten Abstellplätze auf privatem Raum, so sind die Zahlen pro Einwohner rückläufig, obwohl "angespannte" Verkehrssituationen häufiger zu beobachten sind. Denn per Ende 2012 ergaben 14'224 Personenwagen auf die damals 24'119 Einwohner der Stadt Frauenfeld eine Fahrzeugdichte von 590 Autos auf 1'000 Einwohner. 2009 waren es mit 14'026 Personenwagen noch 612 Autos auf 1'000 Einwohner. Die Zahl der Autos pro Einwohner ist zwar rückläufig, liegt aber nach wie vor über dem Schweizer Schnitt von 529 Fahrzeugen pro Einwohner im Jahr 2012 resp. 515 im Jahr 2009.

3. *Sind in der näheren Zukunft im Sinne der Reduktion der Verkehrsprobleme Massnahmen geplant, um das Angebot an Parkplätzen im und rund um das Stadtzentrum zu reduzieren? Eine Massnahme wäre das Einführen von Fussgängerzonen.*

Die Erhebung der Parkplatznachfrage in der Innenstadt von Frauenfeld im Zusammenhang mit dem Richtplan Siedlung und Verkehr der Agglomeration Frauenfeld aus dem Jahre 2011 hat gezeigt, dass das bestehende Parkplatzangebot ausreichend ist. Allerdings sollen zur Schaffung von mehr Aufenthaltsqualität Parkplätze vermehrt in Tiefgaragen verlagert werden. Das bestehende Parkplatzangebot soll auch effizienter genutzt und Parksuchverkehr in der Innenstadt von Frauenfeld reduziert werden.

4. *Wie wird mit Parkplätzen in Wohnüberbauungen umgegangen, die nicht an die Bewohnenden vermietet werden können? Falls sie extern vermietet werden, werden dafür oberirdische Parkplätze aufgehoben?*

Der Stadtrat erachtet das Überwachen der Bewirtschaftung von privaten Abstellplätzen nicht als Aufgabe der Stadtverwaltung. Aus diesem Grund hat die Gemeindebehörde auch keine Informationen über nicht vermietete Abstellplätze in Wohnüberbauungen. Gleiches gilt auch für extern vermietete Abstellplätze und allenfalls oberirdisch aufgehobene Abstellplätze.

5. *Wie hoch ist die berechnete Anzahl Parkplätze gemäss Abstellplatzreglement und wie hoch die tatsächlich bewilligte und gebaute Anzahl Parkplätze für die Wohnüberbauungen Lindenpark, Himalaya, Stadtleben und Wohnpark Promenade.*

Wohnüberbauung	min. Abstellplatzbedarf gemäss Reglement	gebaute Anzahl Abstellplätze
Lindenpark	41 Abstellplätze	53 Abstellplätze
Himalaya	53 Abstellplätze	72 Abstellplätze
Stadtleben und Consumhof, Parzelle Nr. 60200	Stadtleben 23 AP, Consumhof 36 AP Total: 59 Abstellplätze	57 Abstellplätze 2 Abstellplätze als Ersatzabgabe
Wohnpark Promenade	113 Abstellplätze	119 Abstellplätze

Die Altbauten in der Innenstadt haben oft wenige bis keine Abstellplätze auf privatem Grund. Daher werden im Zusammenhang mit Neubauprojekten teilweise zusätzliche unterirdische Abstellplätze für benachbarte Liegenschaften erstellt (Himalaya, Stadtleben, etc.).

6. *Ist das Abstellplatzreglement für Wohnbauten im Zentrum aktuell noch bedürfnisgerecht oder sollte es geändert werden?*

Das Abstellplatzreglement hat für Wohnbauten bisher seinen Zweck erfüllt. Es hat sich aber an konkreten Projekten gezeigt, dass ein gewisser Überarbeitungsbedarf besteht. Dies jedoch vorwiegend im Bereich publikumsintensive Nutzungen und Industrie (bspw. Entwicklungsschwerpunkt Langdorf). Wie einleitend geschrieben wird eine Revision geprüft und gegebenenfalls angepasst.

Frauenfeld, 12. August 2014

NAMENS DES STADTRATES FRAUENFELD

Der Stadtkammann

Der Stadtschreiber

Beilage: Einfache Anfrage

Peter Wildberger Gemeinderat

Schmidgasse 29

8500 Frauenfeld

Frauenfeld, den 21. Mai 2014

Einfache Anfrage

Parkplatzangebot im Zentrum von Frauenfeld

Das Stadtzentrum von Frauenfeld ächzt vor allem in den Stosszeiten unter der Belastung durch den Motorfahrzeugverkehr. Dieser ist zu einem grossen Teil hausgemacht, denn mit der A7 und der A1 bestehen bereits eine Nord- und Südumfahrung. Unsere Verkehrsprobleme mit teuren Tunnels oder weiteren Umfahrungen zu lösen, würde zu massivem Mehrverkehr an anderen Orten führen. Andere Lösungen sind gefragt, denn Verkehr ist kein Naturereignis sondern von uns Menschen erzeugt. Es braucht einen ganzen Werkzeugkasten an Massnahmen.

Eine Schlüsselrolle für den rollenden Verkehr spielen Parkplätze. Von diesen hat es rund um den Bahnhof Frauenfeld riesig viele, trotzdem gerade hier die Anbindung an den öffentlichen Verkehr nach allen Seiten optimal ist. Von knapp 2000 Parkplätzen in der Zone A gemäss Abstellreglement sind über 1000 für Kundschaft reserviert, eine im Vergleich mit anderen Städten sehr grosse Zahl. In der Zürcher Altstadt sind gemäss dem so genannten historischen Parkplatzkompromiss gut 3700 Parkplätze für die Kundschaft des Gewerbes vorzusehen, was einer Parkplatzdichte von 2300 Parkplätzen pro Quadratkilometer entspricht, in Konstanz ist die Parkplatzdichte 2000 pro km². Frauenfeld dagegen weist eine Dichte von 4500 Parkplätzen pro km² auf, die also rund doppelt so gross ist wie in Zürich oder Konstanz bei geringerer Anzahl Gewerbebetriebe im fraglichen Gebiet.

Bei im Zusammenhang mit Wohnbauten im Zentrum der Stadt neu erstellten oder projektierten Tiefgaragen entsteht ein Angebot an Parkplätzen, das durch die Bewohnerinnen und Bewohner der Liegenschaften nicht voll genutzt wird. Einige haben kein Auto oder benutzen das Car sharing. Nach unseren Berechnungen entsteht ein Überangebot von 40 bis 80 Parkplätzen, was das Verkehrsaufkommen zusätzlich vergrössert.

Ich bitte den Stadtrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Kann der Stadtrat Zahlen nennen zur Anzahl der Parkplätze (Privat-/Firmenparkplätze, Kundenparkplätze, Parkplätze der öffentlichen Verwaltung) im Stadtzentrum bzw. in den Zonen A und B gemäss Abstellplatzreglement?
2. Sieht der Stadtrat einen Zusammenhang zwischen der angespannten Verkehrssituation und dem sehr grossen Angebot an Parkplätzen im Stadtzentrum.
3. Sind in der näheren Zukunft im Sinne der Reduktion der Verkehrsprobleme Massnahmen geplant, um das Angebot an Parkplätzen im und rund um das Stadtzentrum zu reduzieren? Eine Massnahme wäre das Einführen von Fussgängerzonen.
4. Wie wird mit Parkplätzen in Wohnüberbauungen umgegangen, die nicht an die Bewohnenden vermietet werden können? Falls sie extern vermietet werden, werden dafür oberirdische Parkplätze aufgehoben?
5. Wie hoch ist die berechnete Anzahl Parkplätze gemäss Abstellplatzreglement und wie hoch die tatsächlich bewilligte und gebaute Anzahl Parkplätze für die Wohnüberbauungen Lindenspark, Himalaya, Stadtleben und Wohnpark Promenade.
6. Ist das Abstellplatzreglement für Wohnbauten im Zentrum aktuell noch bedürfnisgerecht oder sollte es geändert werden?


Peter Wildberger