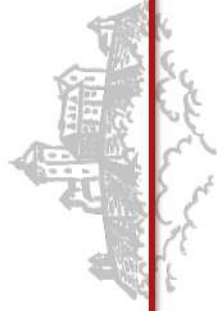


AMT

WACHSENBURG

Die Verwaltung



Parkraumkonzept







GARAGEN- UND PARKRAUMENTWICKLUNGSKONZEPT

GRUNDLAGENERMITTLUNG

Auftraggeber

Gemeinde Amt Wachsenburg

Erfurter Straße 42
99334 Amt Wachsenburg OT Ichtershausen

Ansprechpartnerin: Frau Kracke

tel: 03628 911233

mail: victoria.kracke@amt-wachsenburg.de

Auftragnehmer

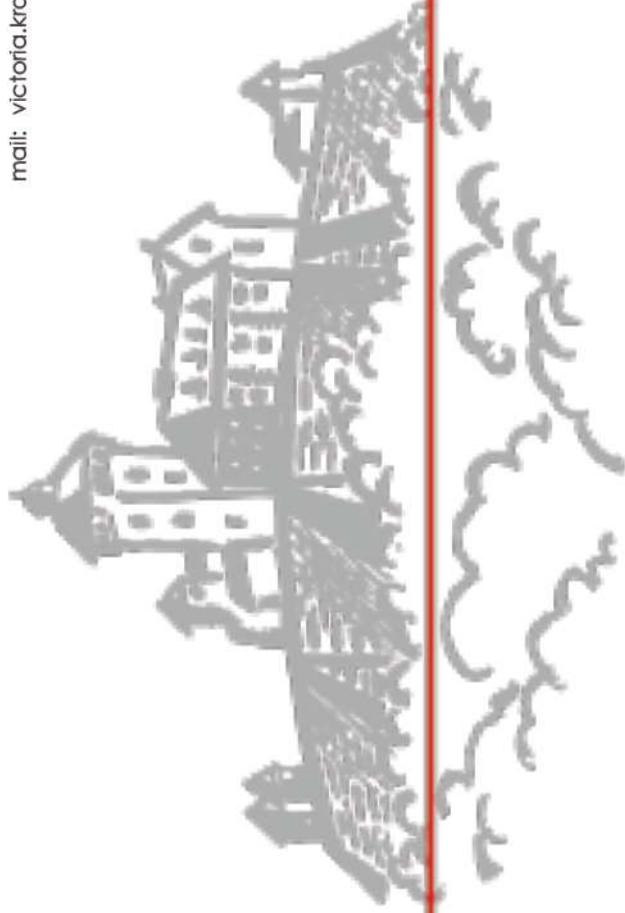
architekturKIND

Hans-Jörg Kind
Oberhofer Straße 29a
99897 Tambach-Dietharz

036252 46465 tel
info@architekturkind.de mail

Bearbeitungsstand:

30.06.26





1. EINLEITUNG	6	5.8 MOLS DORFER-STRASSE	20
1.1 ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG	6	5.9 KARL-MARX-STRASSE	21
1.2 ZIELSTELLUNG	6	5.10 BILDUNGSWERK	22
1.3 METHODIK	6	5.11 FELDSTRASSE	23
2. RAHMENBEDINGUNGEN	7	6 GARAGENENTWICKLUNG UND GARAGENHÖFE	24
2.1 RÄUMLICHER GELTUNGSBEREICH	7	6.1 BEDEUTUNG DER GARAGENANLAGEN	25
2.2 ORTSSTRUKTUR UND STÄDTEBAULICHE AUSGANGSLAGE	7	6.2 STANDORTANALYSE	25
2.3 RECHTLICHE UND FACHLICHE GRUNDLAGEN	7	6.3 ZIELSTELLUNGEN	25
3. BESTANDSANALYSE	8	6.4 AKTUELLER ZUSTAND DER GARAGEN	26
3.1 ALLGEMEINE AUSGANGSDATEN	8	6.5 SANIERUNGSBEDARF DER GARAGENANLAGEN	26
3.2 BESTAND UND STELLPLÄTZE UND GARAGEN	8	6.6 STANDORTBEZOGENE ENTWICKLUNGSEINSCHÄTZUNG	27
3.3 KONFLIKTBEREICHE	8	6.7 MÖGLICHE BETREIBER- UND ENTWICKLUNGSMODELLE	30
3.4 EINSCHÄTZUNG STELLPLATZBEDARF	8	6.8 ZUKUNFTSFÄHIGKEIT DER GARAGENSTANDORTE	31
4. ENTWICKLUNGSZIELE	10	6.9 SCHLUSSFOLGERUNG	31
4.1 STÄDTEBAULICHE ZIELE	10	7. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE UND PRIORITÄTEN	32
4.2 VERKEHRLICHE ZIELE	10	7.1 KURZFRISTIGE MAßNAHMEN (1–3 JAHRE)	32
4.3 UMWELT- UND FREIRAUMZIELE	10	7.2 MITTELFRISTIGE MAßNAHMEN (3–7 JAHRE)	32
4.4 FUNKTIONALE ZIELE	10	7.3 LANGFRISTIGE MAßNAHMEN (7–15 JAHRE)	32
5. PARKRAUMKONZEPT	11	8. WIRTSCHAFTLICHE UND TECHNISCHE EINORDNUNG DER MAßNAHMEN	32
5.1 ERGÄNZENDE STELLPLATZPOTENZIALE UND KOOPERATIVE PARKRAUMLÖSUNGEN	11	8.1 ÖFFENTLICHE STELLPLATZANLAGEN UND PARKDECKS	32
5.1 NEUE MITTE	12	8.2 GARAGENANLAGEN – ÜBERSCHLÄGIGE SANIERUNGSKOSTEN	33
5.2 INNENSTADT	13	8.3 HINWEISE ZUR KOSTENEINORDNUNG	33
5.3 KLEIN-HAMBURG	14	8.4 UNTERHALTUNGSKOSTEN (FOLGEKOSTEN)	33
5.4 FRIEDENSALLEE	16	9. WEITERES VORGEHEN	33
5.5 SCHUL- UND MARCEL-KITTEL-SPORTZENTRUM	17	10. FAZIT	34
5.6 WACHSENBURGSTRASSE	18	HINWEIS	34
5.7 KARL-LIEBKNECHT-STRASSE	19		





1. EINLEITUNG

1.1 ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG

Die Gemeinde Amt Wachsenburg steht im Ortsteil Lichtershausen zunehmend vor Herausforderungen im Bereich des ruhenden Verkehrs. Insbesondere in den verdichteten Ortsbereichen, im Umfeld von Wohnbebauung, Veranstaltungsorten, Verwaltung, Schule und Sportanlagen entstehen Nutzungskonflikte durch einen steigenden Stellplatzbedarf.

Zusätzlich führen historische Siedlungsstrukturen, enge Straßenräume sowie eine hohe Anzahl an Haushalten mit mehreren Fahrzeugen zu einem erheblichen Druck auf den öffentlichen Straßenraum.

Ziel des vorliegenden Garagen- und Parkraumentwicklungskonzeptes ist die Erarbeitung eines räumlich und funktional abgestimmten Entwicklungskonzeptes für den ruhenden Verkehr im Ortsteil Lichtershausen.

Das Konzept versteht sich als städtebauliches und verkehrsplanerisches Vorkonzept und dient als Grundlage für weitere politische Entscheidungen, vertiefende Untersuchungen sowie mögliche Umsetzungsmaßnahmen.

1.2 ZIELSTELLUNG

Das Konzept dient insbesondere dazu, folgende Zielstellungen zu entwickeln und umzusetzen:

- Verbesserung der Parksituation im Ortskern
- Entlastung sensibler Wohn- und Straßenbereiche
- Sicherung der Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- Entwicklung zusätzlicher Stellplatzangebote im Wohnumfeld
- Ordnung u. Strukturierung des ruhenden Verkehrs
- Verträgliche Integration neuer Stellflächen in das Ortsbild
- Reduzierung von Nutzungskonflikten zwischen Wohnen, Veranstaltungen und öffentlicher Nutzung
- Langfristige Entwicklung tragfähiger Parkierungsstrukturen

1.3 METHODIK

Grundlage des Konzeptes bilden:

- Ortsbegehungen
- Bestandsaufnahmen
- Kartierung vorhandener Stellplatzstrukturen
- Analyse von Problembereichen
- Abschätzung des Stellplatzbedarfes
- Betrachtung von Schwerpunktquartieren
- Prüfung möglicher Entwicklungsflächen
- Städtebauliche und verkehrliche Bewertung

Das Konzept basiert auf übersichtlichen Erhebungen und dient der strategischen Orientierung.

2. RAHMENBEDINGUNGEN

2.1 RÄUMLICHER GELTUNGSBEREICH

Der räumliche Geltungsbereich umfasst die wesentlichen Siedlungsbereiche des Ortsteils Icktershausen einschließlich der zentralen Ortslagen, Wohnquartiere, öffentlichen Einrichtungen, Veranstaltungsbereiche sowie relevanter Garagen- und Stellplatzanlagen. Großgewerbliche Standorte sowie Gewerbegebiete sind nicht Bestandteil der Betrachtung.

Besonders betrachtet werden:

- Neue Mitte
- Innenstadt
- Bereich „Klein-Hamburg“
- Friedensallee
- Schul- und Sportzentrum
- Karl-Liebknecht-Straße
- Wachsenburgstraße
- Karl-Marx-Straße
- Feldstraße
- Bildungswerk

2.2 ORTSSTRUKTUR UND STÄDTEBAULICHE AUSGANGSLAGE

Icktershausen weist in großen Teilen eine historisch gewachsene Ortsstruktur mit kleinteiligen Grundstücken und engen Straßenräumen auf.

Insbesondere im historischen Ortskern bestehen:

- geringe Grundstückstiefen
- fehlende private Stellplatzreserven
- enge Gassen und Straßenräume

- Nutzungskonflikte zwischen ruhendem und fließendem Verkehr
- eingeschränkte Erweiterungsmöglichkeiten auf privaten Grundstücken

Gleichzeitig befinden sich im Ort verschiedene Einrichtungen mit zeitweise erhöhtem Stellplatzbedarf, insbesondere:

- Schule und Sportanlagen
- Veranstaltungen
- Verwaltung
- kulturelle Einrichtungen
- Kleingartenanlagen

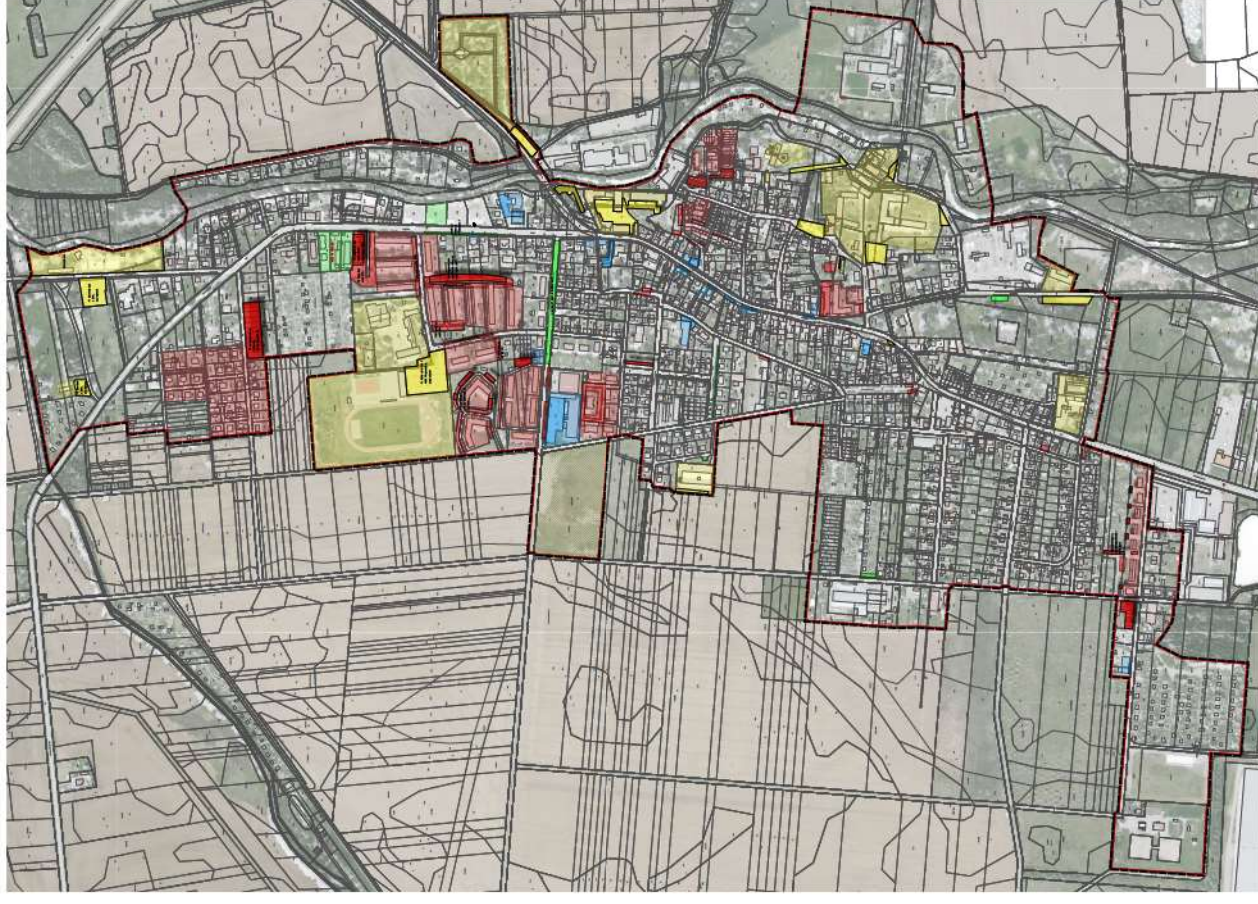
Die vorhandenen Stellplatzanlagen sind räumlich ungleich verteilt und teilweise nicht ausreichend leistungsfähig.

2.3 RECHTLICHE UND FACHLICHE GRUNDLAGEN

Als fachliche und rechtliche Grundlage des Konzeptes dienen insbesondere folgende Regelwerke und Rahmenbedingungen:

- Straßenverkehrsordnung (StVO)
- Thüringer Bauordnung (ThürBO)
- Baugesetzbuch (BauGB)
- Stellplatzregelungen und Stellplatznachweise
- Anforderungen an Barrierefreiheit
- Anforderungen an Klima- und Umweltschutz
- Grundsätze der Verkehrsberuhigung und Ortsbildgestaltung

Das Konzept stellt eine konzeptionelle Grundlage dar und ersetzt keine weiterführenden Genehmigungs-, Verkehrs- oder Fachplanungen.





3. BESTANDSANALYSE

3.1 ALLGEMEINE AUSGANGSDATEN

Ortsteil:	Ichtershausen
Gemeinde:	Amt Wachsburg
Landkreis:	Ilm-Kreis
Einwohnerzahl:	ca. 3.000 Einwohner
Durchschnittliche Haushaltgröße:	ca. 1,6 Personen/Haushalt
Anzahl Haushalte:	ca. 1.873
Motorisierungsgrad:	ca. 1,75 PKW/Haushalt
Die geringe Haushaltsgröße sowie ein hoher Anteil an Ein- und Zweifahrzeughaushalten führen zu einem überdurchschnittlichen Stellplatzbedarf.	

3.2 BESTAND STELLPLÄTZE UND GARAGEN

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden vorhandene Stellplätze, Garagenanlagen und öffentliche Parkierungsflächen erfasst.

Zusammenfassung Bestand

Stellplatztyp	Anzahl
Wohnstellplätze	593
Garagen	264
Öffentliche Stellplätze	261
Daseinsvorsorge	134
Sonstige Stellplätze	17
Gesamt	1.269

Davon öffentlich zugänglich: ca. 1.005 Stellplätze.

3.3 KONFLIKTBEREICHE

Im Rahmen der Analyse wurden insbesondere folgende Problemfelder festgestellt:

- Ortskern / Innenstadt
- hoher Parkdruck
 - fehlende Stellplatzreserven
 - Straßenraum häufig belegt
 - Behinderungen durch Straßenparken Klein-Hamburg
 - sehr enge Straßenräume
 - kaum private Stellplätze
 - Verkehrsbehinderungen durch ruhenden Verkehr Friedensallee
 - geplanter Wohnungsbau erzeugt zusätzlichen Bedarf
 - vorhandene Stellplätze reichen perspektivisch nicht aus
 - Stellflächen der Daseinsvorsorge werden dauerhaft belegt
- Neue Mitte / Veranstaltungsbereiche
- hoher temporärer Stellplatzbedarf
 - fehlende Veranstaltungstellplätze
 - unzureichende Kapazitäten bei größeren Veranstaltungen

3.4 EINSCHÄTZUNG STELLPLATZBEDARF

Die Bedarfsermittlung dient der überschlägigen Einordnung der Größenordnung des zukünftigen Stellplatzbedarfes.

Besondere Einflussfaktoren sind:

- hoher Anteil kleiner Haushalte
- hoher Pkw-Besitz pro Haushalt
- hohe Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs
- eingeschränkte ÖPNV-Alternativen
- Nutzungskonflikte durch Veranstaltungen und öffentliche Einrichtungen

Bedarfsschwerpunkte tagsüber

- Verwaltung
 - Schule und Kindergarten
 - Einzelhandel
 - Sport- und Freizeitanlagen
 - Veranstaltungen
- Bedarfsschwerpunkte am Abend und nachts
- Wohnquartiere
 - Veranstaltungsbereiche
 - historische Ortslage

Stellplatzbedarf Wohnen aus Umfrage

	Haus halte (HH)	PKW/ HH	PKW Gesamt	Private Stellpl. / HH = 0,77	Bedarf im öffentl. Raum
Priv. Stellplätze	1.873	1,75	3.278	1.442	1.836



Stellplatzbedarf Lichtershausen

	Annahmen / Richtwerte	Berechnung		Ergänz.	Stpl.-Bedarf im öffentl. Raum
		Einheit	Faktor		
Daseins-fürsorge	1 Stpl./25m ² Verkaufsfläche	1.200	1/25	Ohne Märkte	48
Grundschule	1 Stpl. / 2 Lehntr. + Hol- & Bringez.	20	1/2	6	16
Kindergarten	1 Stpl. / 2 Mitarb. + Hol- & Bringez.	30	1/2	10	25
Sport & Freizeit	1 Stpl./3 Besuch.	100	1/3		33
Verwaltung	1 Stpl./30-40 m ² NF	3.079	1/35		88
Kleingarten	1 Stpl./3 Kleingärten	381	1/3		127
Zulage für Groß-Veranstaltung (800 Stehplätze)	1 Stpl./3-4 Besucher	800	1/4	temporär oder externe Stellflächen	200
Kulturelle Veranstaltung.	1 Stpl./5-10 Sitzpl.	250	1/10		25
SUMME OFFENTLICHE SUMME OFFENTLICHE, abgemindert	Faktor 0,70				562 394
Stellplätze Wohnen	Siehe Ermittlung aus Umfrage				1.836
Ferienwohnungen	1 Stpl./Einheit	40	1		40
SUMME Wohnen					1.876
SUMME Wohnen, abgemindert	Faktor 0,70				1.313
Gesamtbedarf					1.707
Vorhanden (öffentl.)					Ca. 1000
Fehlbedarf					707
Planungsziel der nächsten 10-15 Jahre	ca. 400 Stellplätze im Wohnumfeld ca. 300 Stellplätze in zentraler Lage mit Doppelnutzung Tag/Nacht				500 - 800

Ergänzend zur Analyse wurde eine Umfrage zur Stellplatz- und Garagensituation durchgeführt. Die aus den Rückmeldungen gewonnenen Erkenntnisse wurden auf die tatsächliche Anzahl der Haushalte im Untersuchungsgebiet übertragen, um den vorhandenen sowie den zukünftigen Stellplatzbedarf näherungsweise ermitteln zu können.

Auf Grundlage der örtlichen Situation, der Ortsgröße, der Nutzungsstruktur sowie der zeitlichen Überlagerung verschiedener Stellplatzbedarfe wird davon ausgegangen, dass ein vollständiger additiver Ansatz den tatsächlichen Bedarf überschätzen würde."

"Für die Gesamtbewertung wird daher ein Überlagerungs- bzw. Gleichzeitigkeitsfaktor von ca. 0,70 angesetzt."



4. ENTWICKLUNGSZIELE

4.1 STÄDTEBAULICHE ZIELE

- Erhalt des historischen Ortsbildes
- verträgliche Integration neuer Stellplätze
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Begrünung und Entsiegelung wo möglich

4.2 VERKEHRSLICHE ZIELE

- Ordnung des ruhenden Verkehrs
- Entlastung sensibler Straßenräume
- Verbesserung der Verkehrsführung
- Reduzierung von Konflikten im Straßenraum

4.3 UMWELT- UND FREIRAUMZIELE

- Verwendung versickerungsfähiger Beläge
- Integration von Baumpflanzungen
- Reduzierung zusätzlicher Versiegelung
- Erhalt parkähnlicher Strukturen

4.4 FUNKTIONALE ZIELE

- Schaffung zusätzlicher Stellplätze
- Verbesserung der Doppelnutzung von Stellflächen
- Sicherung der Erreichbarkeit öffentlicher Einrichtungen
- Entwicklung langfristiger Parkierungsstrukturen





5. PARKRAUMKONZEPT

5.1 ERGÄNZENDE STELLPLATZPOTENZIALE UND KOOPERATIVE PARKRAUMLÖSUNGEN

Neben den öffentlichen Stellplatzflächen bestehen in Ichtershausen weitere Potenziale zur Verbesserung der Parkraumsituation durch die temporäre Mitnutzung privater Stellplatzanlagen.

Ein klassisches zentral gelegenes Parkhaus besteht derzeit nicht. Gleichzeitig verfügen einzelne private Einrichtungen, Gewerbebetriebe sowie öffentliche Nutzungen über Stellplatzflächen, die außerhalb ihrer Hauptnutzungszeiten teilweise ungenutzt bleiben. Hierzu zählen beispielsweise Gastronomiebetriebe, Beherbergungsbetriebe, kirchliche Einrichtungen oder kulturelle Nutzungen.

Insbesondere außerhalb der regulären Betriebszeiten – beispielsweise in den Abendstunden oder an Wochenenden – könnten diese Flächen ergänzend für Besucher, Veranstaltungen oder Kurzeitparker zur Verfügung gestellt werden.

Hierdurch ergeben sich folgende Potenziale:

- Entlastung des innerörtlichen Straßenraums,
- zusätzliche Kurzeitstellplätze bei Veranstaltungen,
- bessere Auslastung bestehender Flächen,
- Vermeidung zusätzlicher Flächenversiegelungen,
- flexible Erweiterung des Stellplatzangebotes ohne größere Neubauvorhaben.

Eine zentrale Bedeutung kommt hierbei dem Parkplatz am Sportzentrum und zu. Dieser besitzt aufgrund seiner Lage und Entwicklungsmöglichkeiten das Potenzial, mittelfristig eine wichtige zentrale Stellplatzfunktion für größere Veranstaltungen sowie ergänzende Innenstadtnutzungen zu übernehmen. Durch die Reduzierung dauerhafter Belegungen, flexible Nutzungsmodelle sowie eine mögliche digitale Buchbarkeit kann die vorhandene Kapazität künftig effizienter genutzt werden.

Private Stellplatzflächen können dieses Angebot sinnvoll ergänzen und insbesondere zu Spitzenzeiten zusätzliche

Kapazitäten bereitstellen. Auch die Möglichkeit eines neuen Parkhauses hinter dem ehemaligen Nadelwerk am frei werdenden ehem. Standort des Bauhofes

Massnahmen Schwerpunkte / Quartiere

- 1 Neue Mitte
- 2 „Klein Hamburg“
- 3 Innenstadt allgemein
- 4 Friedensallee
- 5 Schul- und Sportzentrum
- 6 Wachsenburgstraße
- 7 Karl-Liebknecht-Straße
- 8 Molsdorfer Straße
- 9 Karl-Marx-Straße
- 10 Bildungswerk
- 11 Feldstraße

Hinweis:

Die dargestellten Kostenansätze stellen überschlägige Orientierungswerte im Rahmen des vorliegenden Parkraumkonzeptes dar und dienen der vergleichenden Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen. Sie ersetzen keine objektbezogene Planung und detaillierte Kostermittlung. Die Parkplatzoberflächen basieren auf einer einfachen kommunalen Standardausführung mit Asphalt- oder Pflasterbefestigungen. Bei einer Ausführung als wassergebundene Decke kann überschlägig ein Kostenabschlag von ca. 30 % auf die betreffenden Verkehrs- und Stellplatzflächen angesetzt werden.





5.1 NEUE MITTE

Problemlage

- vorhandene Stellplätze reichen im Tagesbetrieb häufig nicht aus
- bei (Abend-)Veranstaltungen entstehen erhebliche Defizite

Maßnahmenansätze

Stellplatzanlage Theodor-Neubauer-Straße (bereits in Planung)

- innenstadtnahe Lage
- Synergien mit Innenstadt und Veranstaltungsbereichen
- Potenzial ca. 20–30 Stellplätze
- parkähnlicher Charakter soll erhalten bleiben

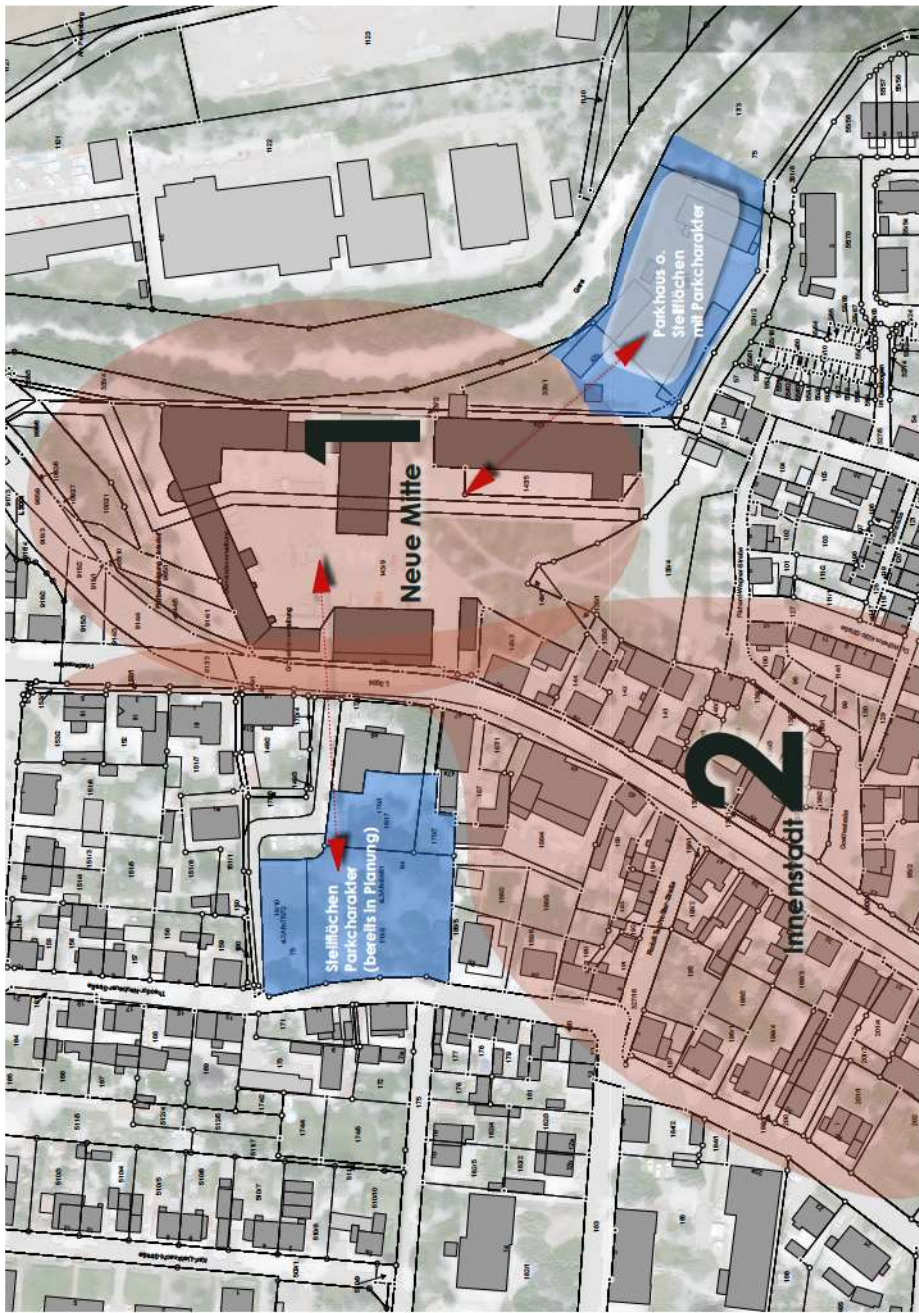
Gestaltungsprinzipien:

- Begrünung, Baumpflanzungen, Rasenmulden
- großzügige Wegeführung
- versickerungsfähige Beläge
- hohe Aufenthaltsqualität

Grob-Kostenschätzung (DIN 276)

25 Stellplätze

Kostengruppe	Leistung	grob brutto
KG 200	Herrichten, Rückbau, Erarbeiten	15.000 €
KG 500	Außenanlagen: Befestigung Stellplätze, Fahrgassen, Bordsteine, Markierung	95.000 €
KG 540	Technische Anlagen Außenanlagen: Entwässerung, ggf. Beleuchtung	20.000 €
KG 700	Baunebenkosten, Planung, Vermessung, Gutachten	20.000 €
Summe brutto		150.000 €



Ergänzungsstandort Parkhaus ehem. Bauhof

- Potenzial ca. 50 Stellplätze je Ebene bei drei Ebenen = 150 Parkplätze
- Alternativ - nur Parkplätze
- Verbindung zur Gera landschaftlich entwickeln
- Einbahnstraßensystem zur Lärmvermeidung Nachts

Bereits im Zusammenhang mit dem ursprünglichen Bauantrag zur „Neuen Mitte“ wurde die Stellplatznutzung im südlichen Bereich zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr

eingeschränkt, um mögliche Konflikte mit angrenzenden Wohnnutzungen zu vermeiden und immissionsschutzrechtliche Anforderungen zu berücksichtigen.

Die bestehende Einschränkung verdeutlicht die besondere Sensibilität des Standortes hinsichtlich möglicher Lärmauswirkungen sowie die Notwendigkeit einer abgestimmten verkehrs- und immissionsschutzrechtlichen Planung.

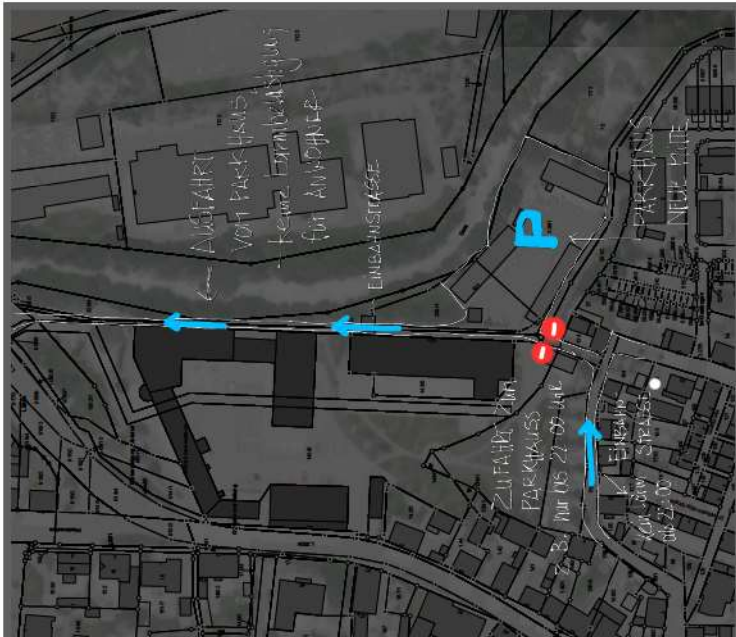
Von Seiten der unteren Immissionsschutzbehörde bestehen gegen die grundsätzliche Entwicklung eines



Parkhauses verursachten Geräuschimmissionen an den nächstgelegenen schutzbedürftigen Aufenthalts-räumen folgende Werte nicht überschreiten:

- tags (06:00–22:00 Uhr): 54 dB(A)
- nachts (22:00–06:00 Uhr): 39 dB(A)

Die immissionsschutzrechtlichen Anforderungen sind im Zuge der weiteren Objekt- und Genehmigungsplanung nachzuweisen und gegebenenfalls durch geeignete bauliche oder organisatorische Maßnahmen zu berücksichtigen. Solche Maßnahmen sind zum Beispiel die Einrichtung eines Einbahnstraßensystem so dass der Abfließende Verkehr hinter dem ehemaligen Nadelwerk entlang der Gera nach Norden geführt wird und bauliche Maßnahmen am Parkaus selbst um ggf. Schallemissionen Richtung Süd und West zu reduzieren.



Parkhauses auf dem freiwerdenden Bauhofgelände keine Einwände.

Im Rahmen einer weiterführenden Planung ist jedoch eine schalltechnische Untersuchung bzw. Schallimmissionsprognose erforderlich. Grundlage hierfür bildet die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA-Lärm) vom 26.08.1998.

Dabei sind insbesondere die Auswirkungen auf die angrenzende Wohnbebauung zu berücksichtigen. Maßgeblich sind die Immissionsrichtwerte eines Mischgebietes unter Berücksichtigung der Regelungen gemäß TA-Lärm, insbesondere im Hinblick auf eine ausreichende Reservierung möglicher weiterer Geräuschkontingente für benachbarte Nutzungen.

Nach derzeitiger Stellungnahme der unteren Immissions-schutzbehörde dürfen die durch den Betrieb des

Hinzukommen aber hier noch die Kosten für den Ausbau der Wegeführung entlang der Gera, was aber an dieser Stelle nicht ermittelt werden kann.

5.2 INNENSTADT

Problemlage

- geringe Verfügbarkeit freier Stellplätze
- zusätzliche Belastung durch Veranstaltungsverkehr aus 5.1 „Neue Mitte“ und Anwohnerparken aus 5.3 „Klein Hamburg“

Maßnahmenansätze

- Entlastung durch neue Stellplatzangebote im Bereich „Neue Mitte“ und „Klein Hamburg“
- Überprüfung und konkrete Definition von Parkscheiben- und Kurzzeitparkzonen,
- Untersuchung geeigneter Straßenabschnitte und Platzbereiche,
- Verbesserung der Beschilderung und Besucherlenkung,
- Hinweise auf alternative Stellplatzangebote (z. B. Parkaus „Neue Mitte“ oder am Sportzentrum),
- Prüfung digitaler und analoger Buchungs- bzw. Informationssysteme,
- Gespräche mit privaten Eigentümern zur zeitweisen Mitnutzung vorhandener Stellplätze,
- Entwicklung eines kooperativen Parkraummanagements bei Veranstaltungen und Spitzenzeiten.

Langfristig kann bei ausreichender Stellplatzverfügbarkeit außerhalb des unmittelbaren Ortskerns eine teilweise Reduzierung straßenbegleitender Stellplätze geprüft werden, um Flächen für Fuß- und Radverkehr sowie Aufenthaltsqualität zurückzugewinnen.

Grob-Kostenschätzung (DIN 276)

Parkhaus 3 geschossig - 150 Stellplätze

Kostengruppe	Leistung	grob brutto
KG 200	Herrichten, Rückbau, Erdarbeiten, Baugrundvorbereitung	180.000 €
KG 300	Bauwerk – Baukonstruktion	2.450.000 €
KG 400	Technische Anlagen	320.000 €
KG 500	Außenanlagen	220.000 €
KG 700	Baunebenkosten, Planung, Vermessung, Gutachten	380.000 €
Summe brutto		3.550.000 €

Alternativ - Grob-Kostenschätzung (DIN 276)

50 Stellplätze

Kostengruppe	Leistung	grob brutto
KG 200	Herrichten, Rückbau, Erdarbeiten	30.000 €
KG 500	Außenanlagen: Befestigung Stellplätze, Fahrgassen, Bordsteine, Markierung	210.000 €
KG 540	Technische Anlagen Außenanlagen: Entwässerung, ggf. Beleuchtung	35.000 €
KG 700	Baunebenkosten, Planung, Vermessung, Gutachten	25.000 €
Summe brutto		300.000 €



5.3 KLEIN-HAMBURG

Problemlage

- sehr dichte kleinteilige Bebauung
- kaum private Stellflächen
- enge Straßenräume
- Konflikte durch Straßenparken

Maßnahmenansätze

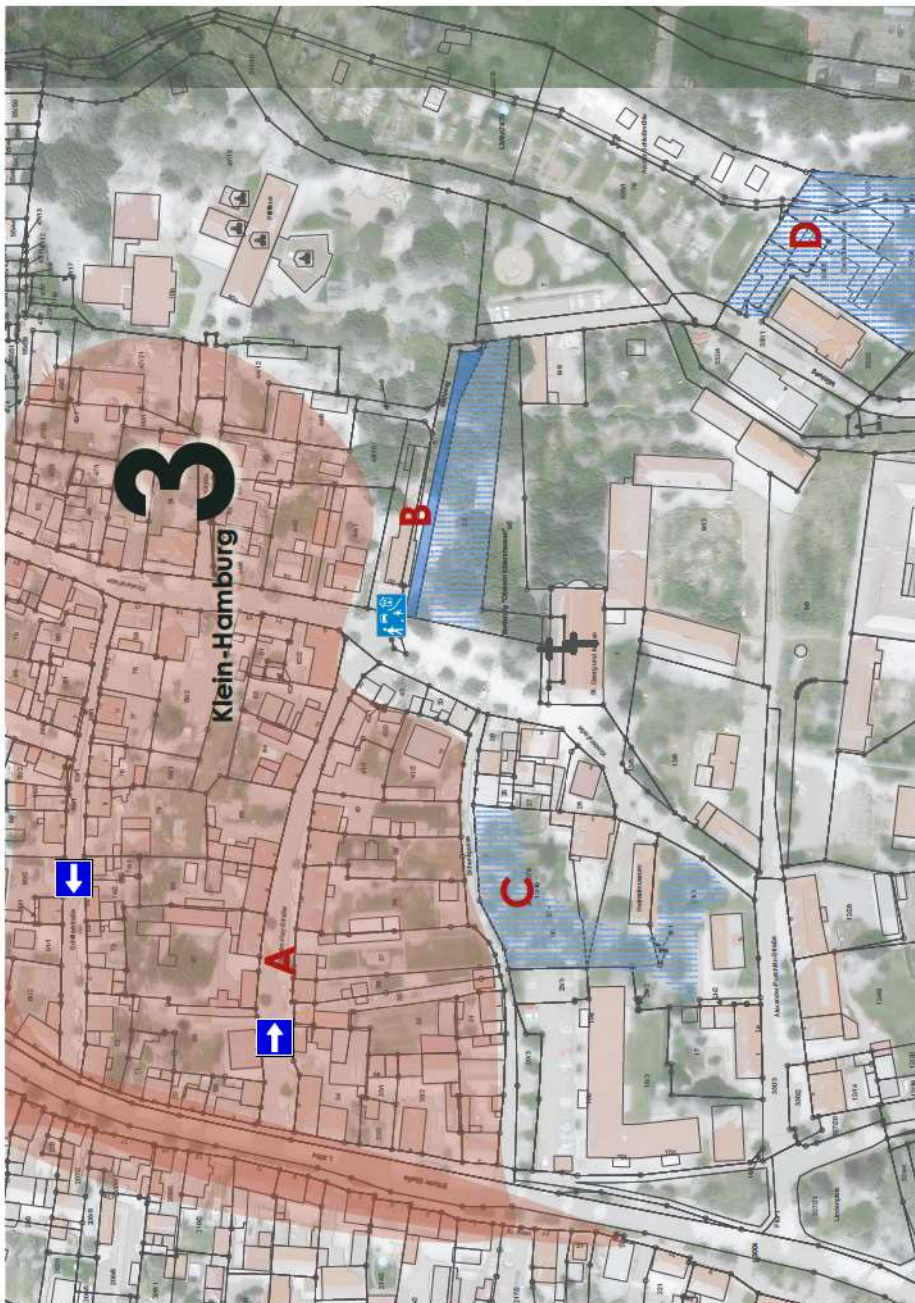
Wilhelm-Hey-Straße A

- Prüfung einer Einbahnstraßenregelung mit der Schillerstraße. (Darstellung nur Beispielhaft: Die konkrete Fahrtrichtung ist im Rahmen einer verkehrsrechtlichen Detailprüfung festzulegen.)
- bessere Nutzbarkeit vorhandener Stellflächen
- Entlastung des Straßenraums

Grob-Kostenschätzung (DIN 276)

Einbahnstraßenregelung

Kostengruppe	Leistung	grob brutto
KG 200	Herrichten, kleinere Rückbau-/Anpassungsarbeiten	5.000 €
KG 500	Verkehrsmitteln: Markierung, punktuelle Pflaster-/Bordanpassungen, Herstellung/ Ausweisung 2-3 Stellflächen	35.000 €
KG 540	Technische Anlagen Außenanlagen, ggf. Anpassung Entwässerung/ Schachtdeckel	5.000 €
KG 600	Ausrüstung: Beschilderung, Pfosten, Verkehrszeichen, ggf. Poller	10.000 €
KG 700	Planung, Abstimmung, Verkehrsrechtliche Anordnung, Vermessung/Nebenkosten	15.000 €
Summe brutto		70.000 €





Mühlgasse B

- Nachverdichtung und Optimierung bestehender Stellflächen
- Prüfung von Querparkmöglichkeiten
- Verkehrsberuhigung
- Gespräche mit den Grundstücksbesitzern (Kirche)

Potenzial: ca. 30 Stellplätze.

Grob-Kostenschätzung (DIN 276)

Kostengruppe	Leistung	grob brutto
KG 200	Herrichten, Rückbau, Erdarbeiten	25.000 €
KG 500	Außenanlagen/Verkehrsflächen: Stellplätze, Fahrgassen, Unterbau, Befestigung, Markierung	180.000 €
KG 540	Entwässerung, ggf. Schachtanpassungen, einfache Beleuchtung	30.000 €
KG 600	Ausstattung: Beschilderung, Poller, Markierungselemente, Verkehrsberuhigende Möblierung	20.000 €
KG 700	Planung, Vermessung, Abstimmungen, verkehrsrechtliche Anordnung, Nebenkosten	35.000 €
Summe brutto		290.000 €

Kirchliche Grundstücke C

- Gespräche mit Kirche und Eigentümern
- Prüfung ergänzender Stellplatzflächen
- Erhalt ortsbildprägender Mauern und Strukturen

Potenzial: ca. 30–40 Stellplätze.

Grob-Kostenschätzung (DIN 276)

25 Stellplätze

Kostengruppe	Leistung	grob brutto
KG 200	Herrichten, Rückbau, Erdarbeiten	15.000 €
KG 500	Außenanlagen: Befestigung Stellplätze, Fahrgassen, Bordsteine, Markierung	95.000 €
KG 540	Technische Anlagen Außenanlagen: Entwässerung, ggf. Beleuchtung	20.000 €
KG 700	Baunebenkosten, Planung, Vermessung, Gutachten	20.000 €
Summe brutto		150.000 €

Langfristige Reserveflächen D

- Prüfung möglicher Vorkaufsrechte
- langfristige Sicherung geeigneter Flächen
- Nachteilig ist die recht große Entfernung

Potenzial: ca. 70–80 Stellplätze.

Grob-Kostenschätzung (DIN 276)

75 Stellplätze

Kostengruppe	Leistung	grob brutto
KG 200	Herrichten, Rückbau, Erdarbeiten	40.000 €
KG 500	Außenanlagen/Verkehrsflächen: Stellplätze, Fahrgassen, Unterbau, Befestigung, Markierung	310.000 €
KG 540	Technische Anlagen Außenanlagen: Entwässerung, Beleuchtung einfach	45.000 €
KG 600	Ausstattung: Beschilderung, Poller, Fahrradbügel, kleinere Möblierung	15.000 €
KG 700	Planung, Vermessung, Gutachten, Genehmigung, Nebenkosten	40.000 €
Summe brutto		450.000 €



5.4 FRIEDENSALLEE

Problemlage

- zusätzlicher Stellplatzbedarf durch neue Wohnungsbauten
- vorhandene Stellplätze perspektivisch nicht ausreichend
- Konflikte mit Stellplätzen der Daseinsvorsorge

Maßnahmenansätze

Parkraumbewirtschaftung

- Kurzzeitparken
- ggf. Bezahlparken
- Sicherung der Nutzbarkeit öffentlicher Stellflächen

Erweiterungsflächen

Mögliche zusätzliche Stellplätze:

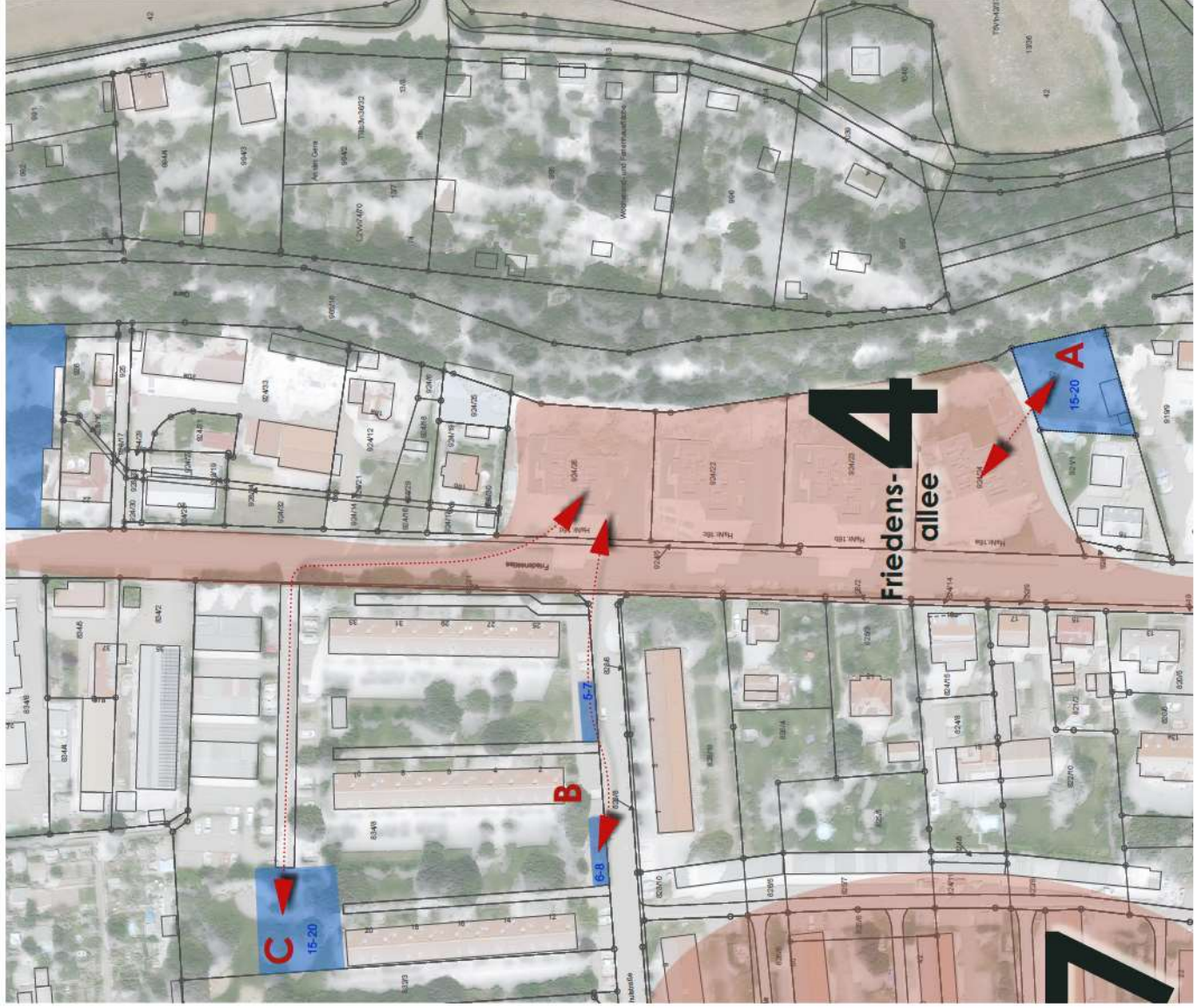
- Grundstück 921/2: ca. 15–20 Stellplätze **A**
- Bereich Schulstraße: ca. 11–15 Stellplätze **B**
- Grundstück 834/8: ca. 15–20 Stellplätze **C**

Vorhandene Grün- und Spielflächen sollen möglichst erhalten bleiben.

Grob-Kostenschätzung (DIN 276)

ca. 45 Stellplätze (evtl. etwas teurer, da 3 Standorte)

Kostengruppe	Leistung	grob brutto
KG 200	Herrichten, Rückbau, Erarbeiten	30.000 €
KG 500	Außenanlagen: Befestigung Stellplätze, Fahrgassen, Bordsteine, Markierung	210.000 €
KG 540	Technische Anlagen Außenanlagen: Entwässerung, ggf. Beleuchtung	35.000 €
KG 700	Baunebenkosten, Planung, Vermessung, Gutachten	25.000 €
Summe brutto		300.000 €





5.5 SCHUL- UND MARCEL-KITTEL-SPORTZENTRUM

Relative Nähe zur Innenstadt und wird mittelfristig zur zentralen Parklösung ausgebaut – durch Aufhebung von Dauermieterplätzen, flexible Buchung und Erhöhung der Gesamtkapazität.

Problemlage

- hohe Spitzenbelastung bei Veranstaltungen
- Hol- und Bringeverkehr
- Mehrfachnutzung Schule / Sport / Veranstaltungen
- reservierte Dauermieter-Stellflächen in der Vergangenheit nicht ausgelastet.

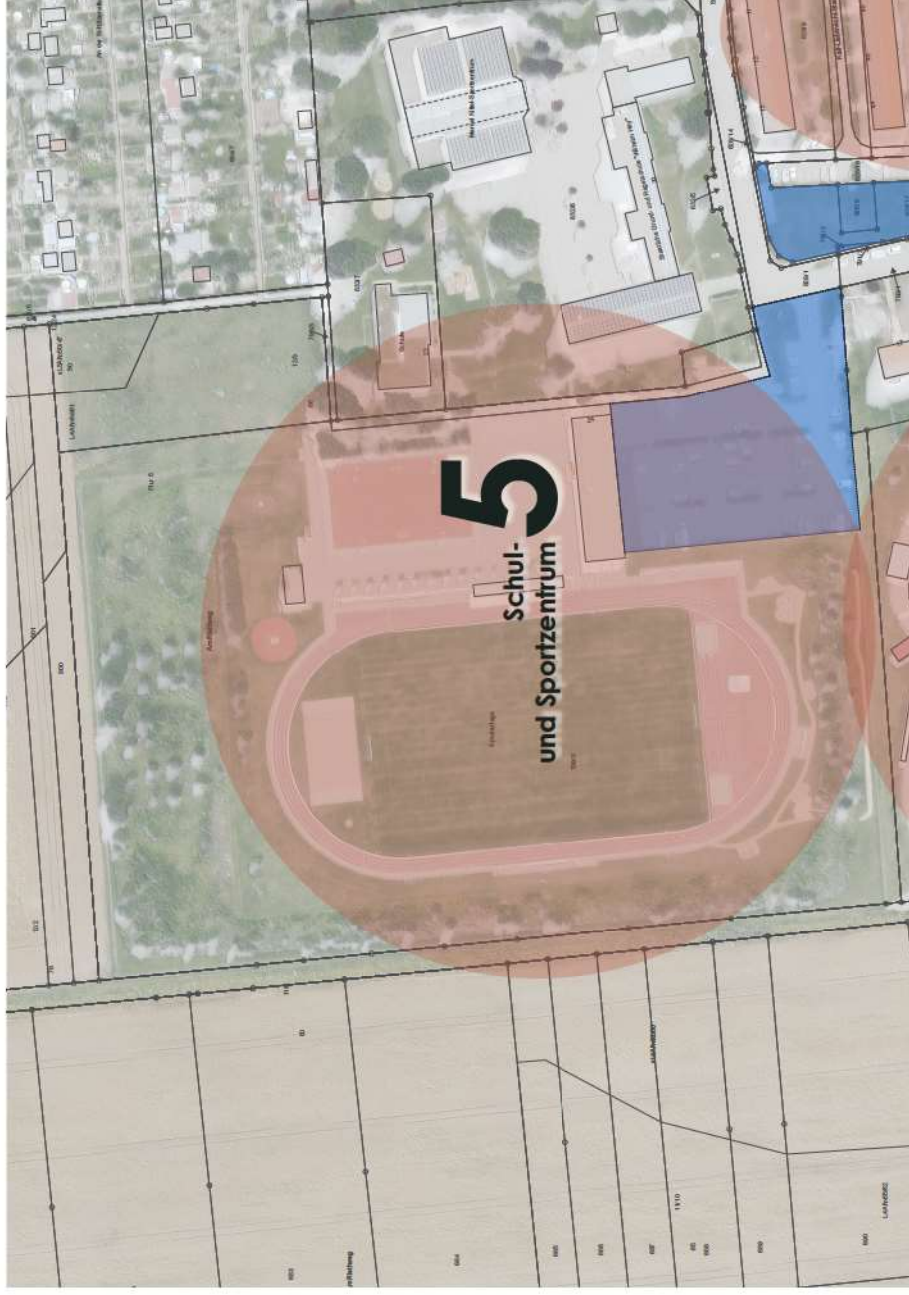
Maßnahmenansätze

- Neubau Parkdeck auf aktuellem Parkplatz um die Stellplätze zu verdoppeln
- Angebot von Dauerparktickets per App-System und Analoge Buchungsmöglichkeit über die Verwaltung

Grob-Kostenschätzung (DIN 276)

Parkdeck 2-geschossig - 200 Stellplätze

Kostengruppe	Leistung	grob brutto
KG 200	Herrichten, Rückbau, Erarbeiten, Baugrundvorbereitung	220.000 €
KG 300	Bauwerk – Baukonstruktion	3.100.000 €
KG 400	Technische Anlagen	400.000 €
KG 500	Außenanlagen	280.000 €
KG 700	Baunebenkosten, Planung, Vermessung, Gutachten	500.000 €
Summe brutto		4.500.000 €





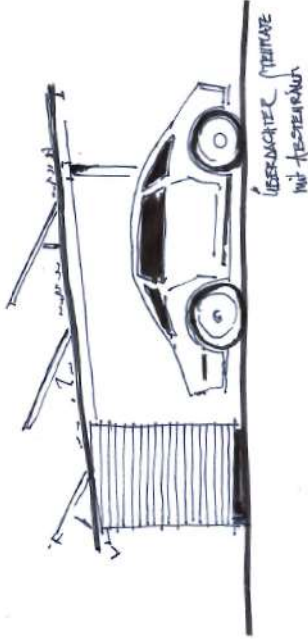
5.6 WACHSENBURGSTASSE

Problemlage

- Parkplätze reichen nicht aus
- Unterschriftensammlung der Anwohner

Maßnahmenansätze

- Vorschlag der Anwohner, Straßenbegleitendes Parken
- 80 - 90 Stellplätze
- Flächenankauf notwendig
- Mischung. einfache und überdeckte Stellplätze
- Überdeckte Stellplätze mit Abstellraum (Winterreifen, Dachbox, etc.)



Alternativ:

- Parkdeck auf einem Teilgrundstück 693
- Parkdeck etwas mehr nach Norden stellen, so das der „Wachsenburgblick“ nicht beeinträchtigt wird.
- Vorteil: weniger Autos im Straßenraum



Grob-Kostenschätzung (DIN 276)

55 offene SP und 30 überdeckte Stellplätze mit Abstellraum

Kostengruppe	Leistung	grob brutto
KG 200	Herrichten, Rückbau, Erdarbeiten, Geländeprofilierung auf mehreren Kleinfächchen	80.000 €
KG 300	Überdachungen, Abstellräume, leichte Konstruktionen für ca. 30 Stellplätze	340.000 €
KG 500	Außenanlagen: offene Stellplätze, Fahrgassen, Unterbau, Befestigung, Markierung, Einfassungen	310.000 €
KG 540	Entwässerung, ggf. Beleuchtung, technische Außenanlagen	70.000 €
KG 600	Ausstattung: Beschilderung, Poller, Fahrradbügel, einfache Möblierung	20.000 €
KG 700	Planung, Vermessung, Abstimmungen, Genehmigung, Nebenkosten	60.000 €
Summe brutto		900.000 €

Grob-Kostenschätzung (DIN 276)

Parkdeck 2-geschossig - 200 Stellplätze

Kostengruppe	Leistung	grob brutto
KG 200	Herrichten, Erdarbeiten, Baugrundvorbereitung	120.000 €
KG 300	Bauwerk – Baukonstruktion	1.450.000 €
KG 400	Technische Anlagen	200.000 €
KG 500	Außenanlagen	130.000 €
KG 700	Baunebenkosten, Planung, Vermessung, Gutachten	250.000 €
Summe brutto		2.150.000 €



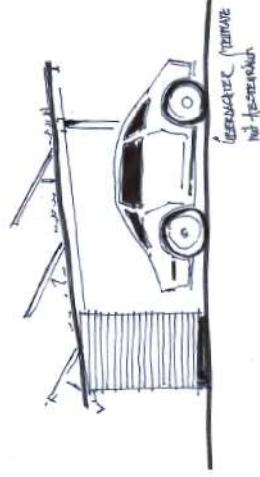
5.7 KARL-LIEBKNECHT-STRASSE

Problemlage

- Parkplätze reichen nicht aus

Maßnahmenansätze

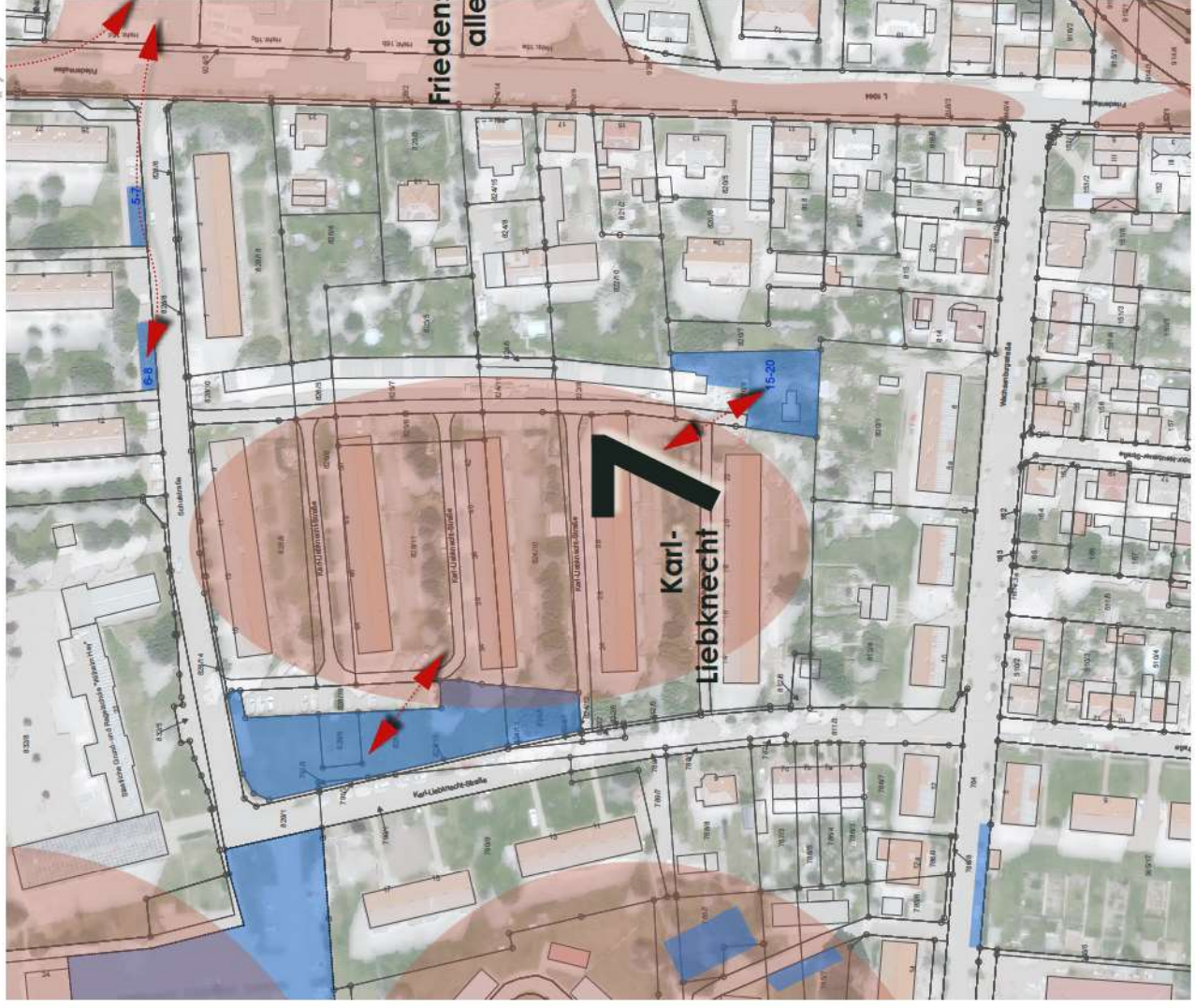
- Angrenzende Fläche Richtung Schulzentrum nutzen
- Parken unter Solar / Grün
- Überdeckte Stellplätze mit Abstellraum (Winterreifen, Dachbox, etc.) als Alternative zur beliebten Garage
- ca. 60 - 70 Stellplätze nord-westlich
- ca. 15 - 20 Parkplätze süd-östlich



Grob-Kostenschätzung (DIN 276)

55 offene SP und 30 überdeckte Stellplätze mit Abstellraum

Kostengruppe	Leistung	grob brutto
KG 200	Herrichten, Rückbau, Erarbeiten, Geländeprofilierung	65.000 €
KG 300	Überdachungen, Abstellräume, leichte Konstruktionen für ca. 30 Stellplätze	360.000 €
KG 500	Außenanlagen: Stellplätze, Fahrgassen, Unterbau, Befestigung, Markierung, Einfassungen	300.000 €
KG 540	Entwässerung, ggf. Beleuchtung, technische Außenanlagen	65.000 €
KG 600	Ausrüstung: Beschilderung, Poller, Fahrradbügel, einfache Möblierung	20.000 €
KG 700	Planung, Vermessung, Abstimmungen, Genehmigung, Nebenkosten	60.000 €
Summe brutto		870.000 €





5.8 MOLS DORFER-STRASSE

Problemlage

- Parken im Straßenraum durch Bewohner der Einfamilienhäuser stark beansprucht

Maßnahmenansätze

- ca. 15-20 Stellplätze auf dem Regenrückhaltebecken
- ca. 10-17 Stellplätze vor den neu erworbenen Garagen

Grob-Kostenschätzung (DIN 276)

ca. 35 Stellplätze

Kostengruppe	Leistung	grob brutto
KG 200	Herrichten, Rückbau, Erdarbeiten	60.000 €
KG 500	Außenanlagen: Befestigung Stellplätze, Fahrgassen, Bordsteine, Markierung	175.000 €
KG 540	Technische Anlagen Außenanlagen: Entwässerung, ggf. Beleuchtung	40.000 €
KG 600	Beschilderung, Poller, Ausstattung	10.000 €
KG 700	Baunebenkosten, Planung, Vermessung, Gutachten	45.000 €
Summe brutto		330.000 €

Für die Herstellung von ca. 35 Stellplätzen auf vier Standorten wird unter Berücksichtigung möglicher Boden- bzw. Schadstoffbelastungen im Bereich Molsdorfer Straße überschlägig von Kosten in Höhe von ca. 330.000 € brutto ausgegangen. Gegenüber dem einfachen Standardansatz ist ein Zuschlag für Baugrund-/Schadstoffuntersuchung, Bodenaustausch, Entsorgung und erhöhten Erdbaumehraufwand berücksichtigt.





5.9 KARL-MARX-STRASSE

Problemlage

- Straßenraum wird vom ortsansässigen Autohändler stark beansprucht

Maßnahmenansätze

- Nutzung des Grundstücks Nr. 279/2 zur Errichtung von Stellplätzen
- Potential ca. 30 Stellplätze
- Spielplatz muss verlegt werden (bereits geplant)
- der Autohändler sollte beteiligt werden, evtl Pacht
- mit Parverbot- und Kurzzeitparkzonen kann dann reguliert werden.

Grob-Kostenschätzung (DIN 276)

ca. 30 Stellplätze

Kostengruppe	Leistung	grob brutto
KG 200	Herrichten, Rückbau, Erarbeiten	25.000 €
KG 500	Stellplätze, Fahrgassen, Unterbau, Asphalt-/Pflasterbefestigung, Markierung, Einlassungen	160.000 €
KG 540	Technische Anlagen Außenanlagen: Entwässerung, ggf. Beleuchtung	25.000 €
KG 600	Beschürdung, Poller, einfache Ausstärkung	5.000 €
KG 700	Baunebenkosten, Planung, Vermessung, Gutachten	25.000 €
Summe brutto		220.000 €





5.10 BILDUNGSWERK

Problemlage

- Flächen um das Bildungswerk werden stark belastet
- Parkdruck entsteht auch aus dem nördlich angrenzenden Stadtgebiet insbesondere bei Stadtfesten.

Maßnahmenansätze

- Flächen an der Rudolf-Breitscheid-Straße ca. 5-7 Stellplätze **A**
- Fläche auf Grundstück nr. 73 entlang der Bahnhofstrasse ca. 40-50 Stellplätze möglich **B**
- Entlang der Bahnhofstrasse ist eine Wohnanlage in Planung, gegenüber bietet sich die Möglichkeit weitere ca. 45 Stellplätze **C** herzustellen - hier und ggf. im Bereich **B** könnte nach Absprache der Investor mit in die Stellplatz Errichtung einbezogen werden.

Grob-Kostenschätzung (DIN 276)

ca. 100 Stellplätze		grob brutto
Kostengruppe	Leistung	
KG 200	Herrichten, Rückbau, Erdarbeiten	70.000 €
KG 500	Stellplätze, Fahrgassen, Unterbau,	430.000 €
	Asphalt-/Pflasterbefestigung, Markierung, Einfassungen	
KG 540	Technische Anlagen Außenanlagen: Entwässerung, ggf. Beleuchtung	70.000 €
KG 600	Beschilderung, Poller, einfache Ausstattung	15.000 €
KG 700	Baunebenkosten, Planung, Vermessung, Gutachten	65.000 €
Summe brutto		650.000 €





5.11 FELDSTRASSE

Problemlage

- Ergänzung weitere Stellflächen
- befestigte Fläche im Bereich der Garagen gewünscht

Maßnahmenansätze

- Restflächen vor den Garagen zu Stellflächen ausbauen
- Flächen befestigen hinter den Wohnblöcken und weitere 10 - 20 Stellplätze schaffen.
- Lösung in Verbindung mit dem gewählten Betreibermodell
- abstimmen - Unterstützung der Kommune
- weitere ca. 40 Stellplätze im Bereich Herbstwiesen (oberes Bild)

Grob-Kostenschätzung (DIN 276)

ca. 55 Stellplätze + Befestigungsfläche ca. 900m²

Kostengruppe	Leistung	grob brutto
KG 200	Herrichten, Rückbau, Erarbeiten, Geländeprofilierung	38.000 €
KG 500	Stellplätze, Unterbau, Befestigung, Markierung, Einfassungen, ca. 900 m ² angrenzende Befestigungsfläche	235.000 €
KG 540	Entwässerung, ggf. einfache Beleuchtung/Schachtanpassungen	39.000 €
KG 600	Beschilderung, Poller, einfache Ausstattung	8.000 €
KG 700	Planung, Vermessung, Abstimmung, Nebenkosten	41.000 €
Summe brutto		361.000 €





6 GARAGENTWICKLUNG UND GARAGENHÖFE





6.1 BEDEUTUNG DER GARAGENANLAGEN

Die bestehenden Garagenanlagen und Garagenhöfe stellen innerhalb des Untersuchungsgebietes einen wesentlichen Bestandteil der vorhandenen Parkierungsstruktur dar. Insbesondere innerhalb der dichter bebauten Wohnquartiere übernehmen sie wichtige Funktionen zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs sowie zur Entlastung des öffentlichen Straßenraums.

Die Anlagen entstanden überwiegend in den 1960er bis 1980er Jahren und wurden größtenteils als massive Reihengaragenanlagen errichtet. Trotz ihres hohen Alters sind die Garagen grundsätzlich weiterhin nutzbar und werden überwiegend aktiv verwendet. Gleichzeitig besteht jedoch ein erheblicher altersbedingter Instandhaltungs- und Modernisierungsbedarf.

Die Garagen erfüllen derzeit insbesondere folgende Funktionen:

- wohnungsnahe Unterbringung privater Kraftfahrzeuge,
- Entlastung öffentlicher Straßenräume,
- Verringerung des Parkdrucks innerhalb der Wohnquartiere,
- zusätzliche Lager- und Nebenfunktionen,
- Sicherung geschützter Stellplätze insbesondere in verdichteten Wohnlagen.

Die Bedeutung der Garagenanlagen wird zusätzlich durch die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung bestätigt. Die Umfrage zeigt deutlich, dass innerhalb der bestehenden Wohnquartiere weiterhin ein hoher Bedarf an wohnungsnahe Stellplatzmöglichkeiten besteht.

Neben ihrer funktionalen Bedeutung besitzen einzelne Garagenanlagen auch einen gewachsenen sozialen und soziokulturellen Stellenwert. Insbesondere größere Garagenhöfe dienen teilweise bis heute als Orte des nachbarschaftlichen Austausches und informeller sozialer Kontakte. Diese gewachsenen Strukturen sollten bei zukünftigen Entwicklungen berücksichtigt werden.

6.2 STANDORTANALYSE

Geographischer und demographischer Kontext

Ichtershausen liegt im Thüringer Becken mit kurzer Anbindung an die Bundesautobahnen A4 und A71 sowie in räumlicher Nähe zu Erfurt und Arnstadt.

Die gute verkehrliche Erreichbarkeit sowie die wirtschaftliche Prägung des Umfeldes – insbesondere durch Gewerbe- und Industrieflächen – erzeugen zusätzliche Nachfrage nach Garagen-, Lager- und Stellplatzflächen.

Die Kombination aus Wohnnutzung, Gewerbe, Pendlerverkehr und Lagerbedarf schafft langfristig stabile Nachfragepotenziale.

Wettbewerb und Nachfrage

Die Gemeinde betreibt mehrere bestehende Garagenanlagen und Stellplatzstandorte.

Zusätzlich existieren private Garagenangebote mit marktüblichen Mietpreisen im mittleren Preissegment.

Im regionalen Umfeld besteht nur ein begrenztes Angebot an modernen Garagen- und Lagerflächen. Daraus ergibt sich grundsätzlich Potenzial für:

- Modernisierung bestehender Anlagen
- Erweiterung vorhandener Standorte
- Entwicklung neuer Garagen- und Lagerkonzepte
- XXL-Garagen
- Lagerboxen
- kombinierte Stellplatz- und Lagerlösungen

Stärken und Potenziale

Verkehrsanbindung

- Nähe zu A4 und A71
- schnelle Erreichbarkeit
- attraktive Lage auch für Nutzer aus dem Umland

Bevölkerungs- und Gewerbestruktur

- Nachfrage durch Privathaushalte
- zusätzliche Nachfrage durch Gewerbe

- Potenzial für Kurz- und Langzeitmieten
- Nachfrage nach Lagerflächen

Diversität der Nutzungen

Die Kombination aus:

- öffentlichen Garagenanlagen
 - privaten Angeboten
 - gewerblichen Nutzungen
 - Lager- und Werkstattnutzungen
- ermöglicht eine breite Nutzungsvielfalt.

Entwicklungspotenziale

Mögliche Zukunftsperspektiven:

- Neubauten modularer Garagenanlagen
- Erweiterung bestehender Anlagen
- Duplex- oder XXL-Garagen
- **kombinierte Lager- und Stellplatzlösungen**
- innovative Garagen- und Mobilitätskonzepte

Die Garagenstandorte stellen zudem langfristige Flächenreserven für ruhenden Verkehr dar und besitzen insbesondere in verdichteten Bereichen eine hohe strategische Bedeutung für die zukünftige Parkraumentwicklung

6.3 ZIELSTELLUNGEN

- Sicherung wichtiger Garagenstandorte
- Verbesserung der Nutzbarkeit bestehender Garagenanlagen
- Entlastung des öffentlichen Straßenraumes
- städtebauliche Aufwertung bestehender Garagenhöfe
- bessere Integration in das Ortsbild
- langfristige Entwicklung effizienter Quartiersparkierungsstrukturen



6.4 AKTUELLER ZUSTAND DER GARAGEN

Allgemeiner baulicher Zustand

Die vorhandenen Garagenanlagen befinden sich überwiegend in einem unterdurchschnittlichen bis befriedigenden baulichen Zustand. Ursache hierfür ist insbesondere ein über viele Jahre bestehender Instandhaltungsrückstau. Umfangreiche Unterhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen wurden in den vergangenen Jahrzehnten nur eingeschränkt durchgeführt.

Die Garagen wurden überwiegend in den 1970er bis 80er Jahre als Massivbauten auf etwa ebenem Gelände errichtet.

Die allgemeinen baulichen Zustände werden in den vorliegenden Gutachten sowie durch die Ergebnisse der Bürgerbefragung überwiegend als sanierungsbedürftig bzw. eingeschränkt zeitgemäß bewertet.

Typische festgestellte Mängel sind:

- Schäden und Alterungserscheinungen an Dachflächen,
- Putz- und Fassadenschäden,
- Verschleiß und Beschädigungen an Toranlagen,
- Rissbildungen und Betonschäden,
- verschlissene Fahr- und Bewegungsflächen,
- teilweise unzureichende Entwässerung,
- veraltete technische Infrastruktur.

Die Bürgerbefragung bestätigt diese Einschätzung. Etwa die Hälfte der Garagenutzer gab konkrete Schäden an den Garagen an. Besonders häufig genannt wurden:

- Schäden an Dachflächen,
- Schäden an Fassaden und Putz,
- Schäden an Toranlagen,
- schlechter Allgemeinzustand,
- Schäden an Zuwegungen,
- Schäden im Bereich Fundament und Entwässerung.

Dachkonstruktionen und Schadstoffproblematik

Die Dachkonstruktionen bestehen überwiegend aus Pultdächern mit Faserzementplatten. Aufgrund des Baualters ist bei einem erheblichen Teil der Dachendeckungen von asbesthaltigen Materialien auszugehen.

Langfristig ergibt sich hieraus ein erheblicher Sanierungs- und Entsorgungsbedarf. Insbesondere bei umfangreicheren Modernisierungsmaßnahmen werden künftig zusätzliche Anforderungen hinsichtlich Arbeitsschutz, Entsorgung und Schadstoffsanierung zu berücksichtigen sein.

Ausnahmen bilden insbesondere einzelne Garagenanlagen im Rieflweg sowie teilweise in Eischleben.

Nutzbarkeit und Garagengrößen

Ein erheblicher Teil der bestehenden Garagen weist im Hinblick auf heutige Fahrzeuggrößen und Nutzungsanforderungen nur eingeschränkte Nutzbarkeit auf. Insbesondere ältere Anlagen verfügen über geringe Innenbreiten und eingeschränkte Rangierflächen.

Teilweise sind die Garagen für moderne Fahrzeuge nur eingeschränkt oder nicht komfortabel nutzbar. Gleichzeitig besteht weiterhin Nachfrage nach geschützten und wohnungsnahen Stellplatzmöglichkeiten.

Vergleichsweise günstige Garagenabmessungen bestehen insbesondere:

- in der Wachsenburgstraße,
- im Bereich Karl-Liebknecht-Straße / Schulstraße,
- teilweise in Sülzenbrücken.

Die Umfrageergebnisse zeigen zusätzlich, dass von den Bürgerinnen und Bürgern überwiegend klassische offene Stellplätze bevorzugt werden. Garagen besitzen zwar weiterhin Bedeutung, stehen jedoch nicht mehr uneingeschränkt im Vordergrund zukünftiger Stellplatzentwicklungen.

Vor dem Hintergrund der zukünftigen Anforderungen erscheinen insbesondere offene bzw. teilüberdachte

Stellplatzanlagen mit ergänzenden Nebenräumen als wirtschaftlich und funktional sinnvoll. Solche Lösungen ermöglichen eine flächeneffiziente Parkierung bei gleichzeitig reduziertem Bau- und Unterhaltungsaufwand gegenüber klassischen Garagenanlagen.

Technische Ausstattung

Die Garagen verfügen überwiegend über Estrich- oder Betonfußböden. Fenster sind in der Regel nicht vorhanden. Die Schließsysteme bestehen überwiegend aus zweiflügeligen Drehflügeltoren beziehungsweise teilweise aus Metallschwingtoren.

Die Mehrzahl der Garagenanlagen verfügt über Stromanschlüsse. Ausnahmen bilden insbesondere:

- Sülzenbrücken,
- Eischleben.

Wasseranschlüsse bestehen grundsätzlich nicht.

Im Rahmen der Bürgerbefragung wurde insbesondere die Verbesserung der Stromversorgung als wichtiger Modernisierungsschwerpunkt benannt.

6.5 SANIERUNGSBEDARF DER GARAGENANLAGEN

Allgemeine Sanierungsbedarfe

Standortübergreifend bestehen insbesondere folgende typische Sanierungsbedarfe:

- Dachsanierungen einschließlich möglicher Schadstoffsanierung,
- Erneuerung von Toranlagen,
- Instandsetzung von Beton- und Estrichflächen,
- Sanierung von Fassaden und Putzflächen,
- Erneuerung bzw. Nachrüstung elektrischer Anlagen,
- Verbesserung der Außenbeleuchtung,
- Instandsetzung der Fahr- und Rangierflächen,
- Verbesserung der Entwässerung,
- Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.



Die Bürgerbefragung zeigt zusätzlich, dass insbesondere funktionale und technische Maßnahmen priorisiert werden. Die wichtigsten gewünschten Sanierungsmaßnahmen sind:

- Verbesserung der Torfunktionen,
- Dichtigkeit von Dach und Wänden,
- Verbesserung der Stromversorgung.

Aspekte des äußeren Erscheinungsbildes werden dagegen deutlich nachrangiger bewertet.

Wirtschaftliche Einordnung

Die Wirtschaftlichkeit umfangreicher Vollsanierungen ist standortabhängig unterschiedlich zu bewerten.

Insbesondere kleinere Garagen mit:

- geringen Innenmaßen,
- eingeschränkter Nutzbarkeit,
- hohem Sanierungsaufwand,
- ungünstiger Erschließung,

können bei umfassender Modernisierung wirtschaftlich kritisch werden.

Demgegenüber besitzen größere und gut erreichbare Garagenanlagen weiterhin Entwicklungspotenzial für:

- langfristige Quartiersparkierung,
- ergänzende offene Stellplätze,
- Ladeinfrastruktur,
- kombinierte Mobilitätsangebote.

Eine vollständige Modernisierung sämtlicher Garagenanlagen erscheint aus heutiger Sicht weder wirtschaftlich noch städtebaulich sinnvoll. Stattdessen wird eine differenzierte standortbezogene Entwicklungsstrategie empfohlen.

6.6 STANDORTBEZOGENE ENTWICKLUNGSEINSCHÄTZUNG

Feldstraße

Die Garagenstandorte in der Feldstraße besitzen weiterhin Bedeutung für die wohnungsnahen Stellplatzversorgung innerhalb der angrenzenden Wohngebiete.

Gleichzeitig bestehen zum Teil deutliche Einschränkungen hinsichtlich:

- Garagengröße,
- baulichem Zustand:
 - Dachundichtigkeiten
 - Betonböden abgängig,
 - Fassaden (Risse, Fehlstellen)
- Zukunftsfähigkeit einzelner Teilbereiche.

Langfristig sollte geprüft werden, ob einzelne Flächen:

- neu geordnet,
- teilweise umstrukturiert,
- oder durch effizientere Stellplatzlösungen ergänzt werden können.

Grob-Kostenschätzung (DIN 276)

Kostengruppe	Leistung	Feldstraße I - 13 Garagen grob brutto	Feldstraße II - 32 Garagen grob brutto
KG 200	Herichten, Rückbau, Faserzement-/Schadstoffhandling	20.000 €	50.000 €
KG 300	Dach, Tore, Putz/Mauerwerk	70.000 €	190.000 €
KG 400	Elektroinstallsetzung	12.000 €	33.000 €
KG 500	Vorflächen, Zufahrten, Entwässerung punktuell	25.000 €	65.000 €
KG 700	Planung, Ausschreibung, Bauleitung, Nebenkosten	18.000 €	47.000 €
Summe brutto		145.000 €	385.000 €

Für die funktionale Sanierung der Garagenanlage Feldstraße I wird überschlägig von Kosten in Höhe von ca. 145.000 € brutto ausgegangen. Für die größere Garagenanlage Feldstraße II werden aufgrund der höheren Anzahl an Garagen und der größeren befestigten Vorflächen ca. 385.000 € brutto angesetzt. Insgesamt ergibt

sich für beide Standorte ein überschlägiger Sanierungsansatz von ca. 530.000 € brutto.

Riethweg

Der Garagenhof Riethweg stellt einen der größeren zusammenhängenden Garagenstandorte dar und besitzt weiterhin hohe Bedeutung für den ruhenden Verkehr.

Aufgrund der Größe des Standortes bestehen grundsätzlich Potenziale für:

- schrittweise Modernisierung
- Sanierungsmaßnahmen:
 - Verputz
 - Dachabdichtung erneuern
 - Torzargen teilweise korrodiert
- geordnete Stellplatzneuordnung,
- Integration von Ladeinfrastruktur,
- ergänzende offene Stellplatzangebote.

Der Standort wird grundsätzlich als langfristig erhaltenswert eingeschätzt.

Grob-Kostenschätzung (DIN 276)

Kostengruppe	Leistung	grob brutto
KG 200	Herichten, Rückbau, Demontage Dachflächen, Faserzement-/Schadstoffhandling	140.000 €
KG 300	Dachsanierung, Abdichtung/Eindeckung, Tore teilweise erneuern, Putz-/Mauerwerksreparaturen	540.000 €
KG 400	Elektroprüfung, einfache Elektroinstallsetzung, Beleuchtung punktuell	80.000 €
KG 500	Vorflächen, Stichstraßen, Entwässerung, Oberflächen punktuell verbessern	170.000 €
KG 700	Planung, Ausschreibung, Bauleitung, Schadstoffbewertung, Nebenkosten	120.000 €
Summe brutto		1.050.000 €

Für eine funktionale Sanierung der Garagenanlage Riethweg mit insgesamt 95 Garagen wird überschlägig von Kosten in Höhe von ca. 1,05 Mio. € brutto ausgegangen. Der Ansatz umfasst insbesondere Dachsanierung einschließlich Faserzementrückbau, Instandsetzung von Toren, Putz- und Mauerwerksflächen,



einfache Elektroinstandsetzung sowie punktuelle Verbesserungen der befestigten Vorflächen und Stichstraßen.

Wachsenburgstraße

Die Garagenanlagen in der Wachsenburgstraße weisen vergleichsweise günstige Innenmaße auf und sind grundsätzlich weiterhin gut nutzbar.

Zusätzlich besteht innerhalb der angrenzenden Wohnbereiche ein besonders hoher Parkdruck. Die Bürgerbefragung zeigt, dass die Wachsenburgstraße zu den am stärksten belasteten Bereichen des öffentlichen Parkens gehört.

Eine langfristige Erhaltung erscheint daher grundsätzlich sinnvoll. Gleichzeitig bestehen mittelfristige Sanierungsbedarfe insbesondere an:

- Dachflächen,
- Toranlagen,
- Außenanlagen,
- Erschließungsflächen.

Grob-Kostenschätzung (DIN 276)

Kostengruppe	Leistung	grob brutto
KG 200	Herrichten, Rückbau, Faserzement-/Schadstoffprüfung	12.000 €
KG 300	Dachsanierung, Abdeckung/ Eindeckung, Tore Instandsetzen/teilweise erneuern, Putz-/Mauerwerksreparaturen	35.000 €
KG 400	Elektroprüfung, einfache Elektroinstandsetzung	5.000 €
KG 500	Vorflächen, Entwässerung, Oberflächen punktuell verbessern	10.000 €
KG 700	Planung, Ausschreibung, Bauleitung, Nebenkosten	8.000 €
Summe brutto		70.000 €

Für eine funktionale Sanierung der Garagenanlage Wachsenburgstraße mit 4 Garagen wird überschlägig von Kosten in Höhe von ca. 70.000 € brutto ausgegangen. Der vergleichsweise hohe Kostenansatz je Garage ergibt sich aus der geringen Größe der Anlage, da Grundaufwendungen für Baustelleneinrichtung,

Rückbau, Schadstoffhandling, Planung und Nebenleistungen nur auf wenige Stellplätze umgelegt werden können.

Walter-Rohloff-Straße

Die Garagenanlage in der Walter-Rohloff-Straße besitzt aufgrund ihrer vergleichsweise zentralen Lage innerhalb des Ortsteils weiterhin Bedeutung für die wohnungsnahen Stellplatzversorgung. Die Anlage befindet sich innerhalb eines überwiegend durch Wohnnutzungen geprägten Umfeldes mit Ein- und Zweifamilienhäusern sowie kleineren Mehrfamilienhäusern.

Die Garagenanlage umfasst insgesamt 16 Garagen und wurde vermutlich in den 1970er Jahren errichtet. Die Anlage weist einen insgesamt unterdurchschnittlichen baulichen Zustand auf.

Positiv zu bewerten sind:

- die integrierte Lage innerhalb des Wohngebietes,
- die gute Erreichbarkeit,
- die weiterhin grundsätzlich nutzbaren Garagenabmessungen,
- die vorhandene Stromversorgung,
- die vergleichsweise hohe Bedeutung für die wohnungsnahen Parkierung.

Einschränkungen bestehen insbesondere hinsichtlich:

- des allgemeinen baulichen Zustandes,
- der Dachkonstruktionen,
- der eingeschränkten Zukunftsfähigkeit einzelner Garagen für moderne Fahrzeuggrößen,
- sowie der teilweise verschlissenen Außen- und Fahrflächen.

Die Bürgerbeteiligung bestätigt zusätzlich die weiterhin hohe Bedeutung wohnungsnaher Stellplatzangebote innerhalb dieses Bereiches. Gleichzeitig besteht im Umfeld der Wachsenburgstraße und angrenzender Quartiere ein erheblicher öffentlicher Parkdruck.

Vor diesem Hintergrund erscheint die Garagenanlage grundsätzlich weiterhin erhaltenswert. Mittel- bis langfristig sind jedoch schrittweise Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen erforderlich.

Aufgrund der zentralen Lage sowie der weiterhin vorhandenen Nachfrage wird die Anlage insgesamt als mittelfristig bis langfristig entwicklungsfähig eingeschätzt.

Kostengruppe	Leistung	grob brutto
KG 200	Herrichten, Baustelleneinrichtung, Schadstoffprüfung	8.000 €
KG 300	Bauwerk – Dachsanierung, Putz-/Betoninstandsetzung, Tore, Bodenflächen	95.000 €
KG 400	Technische Anlagen – Elektroprüfung, Teileerneuerung, Beleuchtung	12.000 €
KG 500	Außenanlagen – Fahrflächen, Entwässerung, kleinere Instandsetzungen	30.000 €
KG 700	Baunebenkosten – Planung, Gutachten, Ausschreibung, Bauleitung	30.000 €
Summe brutto		175.000 €

Molsdorfer Straße

Der Garagenstandort Molsdorfer Straße stellt einen der bedeutendsten zusammenhängenden Garagen- und Stellplatzstandorte innerhalb des Untersuchungsgebietes dar. Die Liegenschaft umfasst insgesamt 61 Garagen auf einer Grundstücksfläche von ca. 2.685 m².

Für den Standort liegt bereits ein Beschluss des Gemeinderates zum Ankauf des Grundstückes vor. Der Erwerb wurde zwischenzeitlich vollzogen. Dadurch verfügt die Gemeinde nun über unmittelbaren Einfluss auf die zukünftige Entwicklung und Neuordnung des Standortes.

Die Garagenanlage weist einen insgesamt befriedigenden, jedoch altersbedingt sanierungsbedürftigen Zustand auf. Die vorhandenen Garagen entsprechen in ihrer Bauweise typischen massiven DDR-Garagenanlagen der 1970er Jahre. Insbesondere:

- Dachflächen,
- Entwässerung,
- Toranlagen,



• Fahr- und Rangierflächen weisen mittel- bis langfristigen Sanierungsbedarf auf. Positiv hervorzuheben sind:

- die zentrale Lage innerhalb des Ortsteils,
- die Größe des Gesamtareals,
- die gute Erschließung,
- die hohe Nachfrage innerhalb der Bürgerbefragung,
- sowie die Möglichkeit einer langfristigen kommunalen Steuerung.

Die Bürgerbefragung zeigt zusätzlich, dass insbesondere im Bereich Wachsenburgstraße / Molsdorfer Straße ein erheblicher Bedarf an zusätzlichen Stellplatzangeboten gesehen wird.

Vor diesem Hintergrund wird der Standort als strategischer Schwerpunktstandort der zukünftigen Garagen- und Parkraumentwicklung eingestuft.

Empfohlen wird:

- Erhalt der grundsätzlichen Garagenfunktion,
- schrittweise technische und bauliche Sanierung,
- Neuordnung einzelner Teilbereiche,
- Ergänzung offener Stellplatzangebote,
- Prüfung moderner Quartiersparkierung,
- langfristige Integration ergänzender Mobilitätsangebote.

Zusätzlich sollte berücksichtigt werden, dass laut vorliegenden Unterlagen ein Anfangsverdacht auf Bodenbelastungen besteht. Größere Eingriffe in den Boden sollten daher nur auf Grundlage ergänzender Untersuchungen erfolgen.

Grob-Kostenschätzung (DIN 276)

Kostengruppe	Leistung	grob brutto
KG 200	Herrichten, Baustelleneinrichtung, Schadstoff- und Bodenuntersuchung	20.000 €
KG 300	Bauwerk – Dach-/ Entwässerungssanierung, Putz-/ Betoninstandsetzung, Tore	210.000 €
KG 400	Technische Anlagen – Elektro, Beleuchtung	30.000 €

KG 500	Außenanlagen – Instandsetzung bestehender Fahrflächen und Entwässerung	45.000 €
KG 700	Baunebenkosten – Planung, Gutachten, Bauleitung	65.000 €
Summe brutto		370.000 €

Die Kostenansätze berücksichtigen ausschließlich die Bestandssanierung und funktionale Erfüchtigung der vorhandenen Garagenanlage. Maßnahmen zur ergänzenden Neuordnung bzw. Herstellung zusätzlicher offener Stellplätze wurden bereits an anderer Stelle des Konzeptes gesondert erfasst und sind nicht Bestandteil dieser Kostenschätzung.

Karl-Liebnecht-Straße / Schulstraße

Die Garagenanlagen in diesem Bereich besitzen weiterhin Bedeutung für die angrenzenden Wohnquartiere. Gleichzeitig bestehen teilweise:

- geringe Garagenabmessungen,
- deutliche Alterserscheinungen (Türzargen korrodiert, Bituminöse Beläge vor den Zufahrten)
- funktionale Einschränkungen.

Langfristig sollte geprüft werden, ob Teilbereiche:

- neu geordnet,
- ergänzt,
- oder teilweise umstrukturiert werden können.

Grob-Kostenschätzung (DIN 276)

Kostengruppe	Leistung	grob brutto
KG 200	Herrichten, Rückbau, Dachdemontage, Schadstoff-/Faserzementanhandling	75.000 €
KG 300	Dachsanierung, Abdichtung/ Eindeckung, Tore teilweise erneuern, Putz-/Mauwerksreparaturen	285.000 €
KG 400	Elektroprüfung, einfache Elektroinstandsetzung, Beleuchtung	42.000 €
KG 500	Vorfächern, Zufahrten, Entwässerung, bituminöse Flächen punktuell verbessern	95.000 €
KG 700	Planung, Ausschreibung, Bauleitung, Schadstoffbewertung, Nebenkosten	70.000 €
Summe brutto		570.000 €

Für eine funktionale Sanierung der Garagenanlage Karl-

Liebnecht-Straße / Schulstraße mit insgesamt 46 Garagen wird überschlägig von Kosten in Höhe von ca. 570.000 € brutto ausgegangen. Der Ansatz umfasst insbesondere Dachsanierung, Instandsetzung von Toren, Putz- und Mauwerksflächen, einfache Elektroinstandsetzung sowie punktuelle Verbesserungen der befestigten Vorfächern.

Säulenbrücken – Am Anger

Die Garagenanlage besitzt insbesondere für den Ortsteil weiterhin lokale Bedeutung.

Der bauliche Zustand ist jedoch unterdurchschnittlich. Zusätzlich bestehen Einschränkungen hinsichtlich:

- technischer Ausstattung,
- Stromversorgung,
- Abgegebenheit erfordert höheren Einbruch- und Vandalismuschutz
- langfristiger Wirtschaftlichkeit.

Vor diesem Hintergrund erscheint insbesondere eine wirtschaftlich zurückhaltende Erhaltungsstrategie sinnvoll.

Grob-Kostenschätzung (DIN 276)

Kostengruppe	Leistung	grob brutto
KG 200	Herrichten, Rückbau, Dachdemontage, Faserzement-/Schadstoffanhandling	18.000 €
KG 300	Dachsanierung, Abdichtung/ Eindeckung, Tore instandsetzen/teilweise erneuern, Putz-/Mauwerksreparaturen	70.000 €
KG 400	Elektroprüfung bzw. Neuerschließung einfacher Elektroversorgung	10.000 €
KG 500	Vorfächern, Zufahrt, Entwässerung punktuell verbessern	20.000 €
KG 700	Planung, Ausschreibung, Bauleitung, Schadstoffbewertung, Nebenkosten	15.000 €
Summe brutto		133.000 €

Für eine funktionale Sanierung der Garagenanlage „Am Anger“ in Säulenbrücken mit insgesamt 10 Garagen wird überschlägig von Kosten in Höhe von ca. 133.000 € brutto ausgegangen. Der Ansatz umfasst insbesondere Dachsanierung einschließlich Faserzementrückbau, Instandsetzung der Garagentore, einfache Elektroerschließung



sowie punktuelle Verbesserungen der Zufahrts- und Vorflächen.

Eischleben – Gothaer Straße

Die Garagenanlage besitzt trotz ihrer kleineren Struktur weiterhin Bedeutung für die örtliche Stellplatzversorgung.

Positiv wirken:

- die gute Erreichbarkeit,
- die wohnungsnah Lage
- Vorbereiche gepflastert.

Gleichzeitig bestehen auch hier mittelfristige Sanierungsbedarfe insbesondere:

- Innenputz, Aussenputz - Sockelbereiche
- an Dachflächen,
- Außenanlagen,
- technischen Einrichtungen.

Grob-Kostenschätzung (DIN 276)

Kostengruppe	Leistung	grob brutto
KG 200	Herrichten, Rückbau, Dachdemontage, Faserzement-/Schadstoffhandling	22.000 €
KG 300	Dachsanierung, Abdichtung/ Eindeckung, Tore instandsetzen/teilweise erneuern, Putz-/Mauerwerksreparaturen	85.000 €
KG 400	Elektroprüfung bzw. einfache Elektroerschließung	12.000 €
KG 500	Vorflächen, Zufahrt, Entwässerung punktuell verbessern	25.000 €
KG 700	Planung, Ausschreibung, Bauleitung, Schadstoffbewertung, Nebenkosten	18.000 €
Summe brutto		162.000 €

Für eine funktionale Sanierung der Garagenanlage Eischleben – Gothaer Straße mit insgesamt 19 Garagen wird überschlägig von Kosten in Höhe von ca. 162.000 € brutto ausgegangen. Der Ansatz umfasst insbesondere Dachsanierung einschließlich Faserzementrückbau, Instandsetzung der Garagentore, Putz- und Mauerwerksreparaturen, einfache Elektroerschließung sowie punktuelle Verbesserungen der Zufahrts- und Vorflächen.

Für alle Kosten der Garagensanierung gilt, das Eigenleistungen die Kosten natürlich wesentlich reduzieren. Auch kommen bei privaten Sanierungen u.U. bestimmte Planungsaufwendungen aus Kostengruppe 700 nicht zum Tragen (Ausschreibung, Vergabe, Bauleitung u.a.)

6.7 MÖGLICHE BETREIBER- UND ENTWICKLUNGSMODELLE

Für die zukünftige Entwicklung der Garagenstandorte kommen grundsätzlich unterschiedliche Organisations- und Betreibermodelle in Betracht.

Kommunaler Weiterbetrieb

Die Gemeinde bleibt Eigentümerin und Betreiberin der Garagenanlagen.

Vorteile:

- langfristige Steuerungsmöglichkeiten,
- Sicherung kommunaler Einflussnahme,
- flexible spätere Entwicklungsmöglichkeiten.

Die Bürgerbefragung zeigt für dieses Modell die höchste Akzeptanz, allerdings sind zum Zeitpunkt der Umfrage noch wenig Informationen zu anderen Modellen in der Nutzerschaft der Garagen diskutiert worden.

Genossenschaftsmodell

Ein genossenschaftliches Modell wird ebenfalls von einem erheblichen Teil der Teilnehmenden als grundsätzlich akzeptabel angesehen.

Dies könnte insbesondere für:

- größere Garagenhöfe,
- gemeinschaftliche Sanierungsmaßnahmen,
- kooperative Bewirtschaftungsmodelle geeignet sein.

Verkauf einzelner Garagen

Einzelne Garagen oder Teilanlagen könnten an Nutzer oder Privateigentümer veräußert werden.

Vorteile:

- kurzfristige Einnahmen,
- Reduzierung kommunaler Unterhaltskosten.

Nachteile:

- Verlust langfristiger Steuerungsmöglichkeiten,
- erschwerte spätere Quartiersentwicklung.

Teilrückbau und Neuordnung

An einzelnen Standorten kann langfristig auch eine teilweise Neuordnung sinnvoll sein, besonders dann, wenn bestimmte Garagen auf Grund ihrer Größe nicht mehr nachgefragt werden.

Denkbar sind insbesondere:

- offene Stellplatzanlagen,
- Quartiersparkplätze,
- Fahrradabstellanlagen,
- Ladeinfrastruktur,
- kleinere Mobilitätsstationen,
- ergänzende Grünflächen.

Garagenverein Ichtershausen / Bürgerinitiative

Die hohe Bedeutung der Garagenanlagen innerhalb der Gemeinde zeigt sich auch in der zunehmenden organisatorischen Vernetzung der Garagennutzer.

Am 08. April 2026 fand im Bürgerhaus Ichtershausen eine öffentliche Auftaktveranstaltung zur möglichen Gründung eines Garagenvereins statt. Nach Angaben der Initiatoren nahmen bereits an dieser ersten Veranstaltung rund 40 interessierte Personen teil. Dies verdeutlicht die hohe Bedeutung der Garagenstandorte innerhalb der Bevölkerung sowie das vorhandene Interesse an einer langfristigen gemeinschaftlichen Sicherung und Organisation der Anlagen.



Im Rahmen der Veranstaltung wurden verschiedene Ansätze zur zukünftigen Organisation und Bewirtschaftung der Garagenstandorte diskutiert. Hierzu zählen insbesondere:

- langfristige Sicherung bestehender Garagenstandorte,
- gemeinschaftliche Organisation von Modernisierungsmaßnahmen,
- mögliche koordinierte Erneuerung technischer Infrastruktur (z. B. Elektroanlagen),
- stärkere Mitwirkungs- und Organisationsstrukturen der Nutzer,
- Reduzierung des Verwaltungsaufwandes für die Gemeinde,
- langfristige Weitergabe und Nutzung innerhalb der Familien und der örtlichen Gemeinschaft

Bereits die frühe Organisationsbereitschaft der Nutzer zeigt, dass die Garagenstandorte nicht ausschließlich als reine Abstellflächen wahrgenommen werden, sondern als langfristig relevante Bestandteile der örtlichen Infrastruktur und des sozialen Umfeldes.

Im Rahmen der Diskussion wurden zudem Ansätze zur technischen Modernisierung angesprochen, beispielsweise digitale bzw. fernablesbare Stromzählerlösungen zur Vereinfachung von Verbrauchsabrechnungen und Verwaltungsvorgängen.

Für die Kommune können sich aus einer gemeinschaftlich bzw. vereinsorganisierten Bewirtschaftung der Garagenstandorte organisatorische und wirtschaftliche Vorteile ergeben. Hierzu zählen insbesondere eine teilweise Reduzierung des kommunalen Verwaltungs- und Unterhaltungsaufwandes, die stärkere Einbindung der Nutzergemeinschaft.

Gleichzeitig kann durch eine gemeinschaftliche Organisationsstruktur die Identifikation der Nutzer mit den jeweiligen Anlagen gestärkt und die langfristige Unterhaltung der Standorte unterstützt werden.

Aus Sicht des Parkraumkonzeptes stellt die Initiative einen wichtigen positiven Ansatz dar. Die mögliche gemeinschaftliche Organisation der Garagenstandorte kann einen Beitrag zur langfristigen Sicherung bestehender Stellplatzkapazitäten, zur geordneten Unterhaltung der Anlagen sowie zur teilweise Entlastung kommunaler Verwaltungsstrukturen leisten.

Gleichzeitig zeigt die Initiative, dass innerhalb der Bevölkerung eine hohe Identifikation mit den bestehenden Garagenanlagen vorhanden ist. Dies spricht gegen einen vorschnellen Rückbau funktionierender Garagenstandorte ohne gleichwertigen Ersatz.

Die konkrete organisatorische Ausgestaltung bleibt einem möglichen zukünftigen Vereinsmodell vorbehalten und wäre von der Gemeinde zu untersuchen und zu prüfen.

Die Gemeinde sollte prüfen, ob gemeinschaftliche oder vereinsähnliche Organisationsformen für einzelne Garagenstandorte unterstützt werden können, sofern hierdurch Erhalt, Unterhaltung und geordnete Nutzung langfristig gesichert werden können.

Ergänzend wird empfohlen, Erfahrungen vergleichbarer Garagenvereine in der Region in die weitere Entwicklung einzubeziehen. Erste Gespräche wurden dazu bereits mit den Vereinen aus Göttingen und Emsfurt geführt. Ein weiterer Austausch mit bereits bestehenden Organisationsmodellen kann insbesondere hinsichtlich Verwaltungstruktur, Modernisierung, Betreiberorganisation und langfristiger Bewirtschaftung wertvolle Erkenntnisse liefern.

6.8 ZUKUNFTSFÄHIGKEIT DER GARAGENSTÄNDEORTE

Die bestehenden Garagenanlagen stammen überwiegend aus einer Zeit deutlich kleinerer Fahrzeuge sowie anderer Mobilitätsanforderungen.

Künftig werden insbesondere folgende Entwicklungen relevant:

- zunehmende Elektromobilität,
- steigender Bedarf an Ladeinfrastruktur,
- größerer Flächenbedarf moderner Fahrzeuge.

- ergänzende Fahrrad- u. Mikromobilitätsangebote,
- veränderte Anforderungen an Sicherheit und Komfort.

Nicht alle bestehenden Garagenanlagen werden langfristig gleichermaßen anpassungsfähig sein. Deshalb erscheint eine schrittweise Priorisierung und Weiterentwicklung erforderlich.

6.9 SCHLUSSFOLGERUNG

Die bestehenden Garagenanlagen besitzen trotz ihres hohen Alters weiterhin erhebliche Bedeutung für die örtliche Stellplatzversorgung und die Entlastung des öffentlichen Straßenraums.

Gleichzeitig bestehen:

- erhebliche Sanierungsbedarfe,
- funktionale Einschränkungen,
- wirtschaftliche Herausforderungen,
- sowie langfristige Anforderungen an eine zukunftsfähige Weiterentwicklung.

Die Ergebnisse der Gutachten sowie der Bürgerbeteiligung zeigen deutlich:

- weiterhin hohen Stellplatzbedarf,
- hohen Parkdruck innerhalb der Wohnquartiere,
- grundsätzliche Nachfrage nach wohnungsnahen Stellplatzangeboten,
- sowie die Notwendigkeit einer langfristigen strategischen Neuordnung des ruhenden Verkehrs.

Gleichzeitig zeigt das vorhandene bürgerschaftliche Engagement, insbesondere die Initiative zur Gründung eines Garagenvereins, dass innerhalb der Bevölkerung ein erhebliches Interesse an der langfristigen Sicherung, Unterhaltung und gemeinschaftlichen Weiterentwicklung der Garagenstandorte besteht. Hierin liegt zugleich die Chance, zukünftige Organisations-, Modernisierungs- und



Bewirtschaftungsstrukturen gemeinsam mit den Nutzern weiterzuentwickeln.

Vor diesem Hintergrund wird empfohlen:

- erhaltenwerte Standorte schrittweise zu modernisieren,
- wirtschaftlich kritische Standorte langfristig neu zu ordnen,
- zusätzliche Stellplatzangebote zu prüfen,
- gemeinschaftliche bzw. vereinsähnliche Organisationsformen zu untersuchen,
- sowie eine langfristige kommunale Steuerung der Garagen- und Parkraumentwicklung sicherzustellen.

7. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE UND PRIORITÄTEN

7.1 KURZFRISTIGE MAßNAHMEN (1–3 JAHRE)

Maßnahme	Wirkung	Aufwand	Priorität
Markierung und Ordnung Stellflächen	hoch	gering	hoch
Kurzzeitparken Friedensallee	hoch	gering	hoch
Einbahnstraßenprüfung Wilhelm-Hey-Straße	mittel	gering	mittel
Veranstaltungsmanagement	mittel	gering	mittel

7.2 MITTELFRISTIGE MAßNAHMEN (3–7 JAHRE)

Maßnahme	Wirkung	Aufwand	Priorität
Neue Stellflächen Theodor-Neubauer-Straße	hoch	mittel	hoch
Erweiterungsflächen Friedensallee	hoch	mittel	hoch
Optimierung Mühlgasse	mittel	mittel	mittel
Grundstücksgespräche Kirche	mittel	mittel	mittel

7.3 LANGFRISTIGE MAßNAHMEN (7–15 JAHRE)

Maßnahme	Wirkung	Aufwand	Priorität
Parkdeck / Parkhaus	sehr hoch	hoch	hoch
Bauhof-Stellplatzanlage	sehr hoch	hoch	hoch
Langfristige Reservelflächen	mittel	hoch	mittel

8. WIRTSCHAFTLICHE UND TECHNISCHE EINORDNUNG DER MAßNAHMEN

8.1 ÖFFENTLICHE STELLPLATZANLAGEN UND PARKDECKS

Maßnahme		Kosten brutto ca.
5.1 NEUE MITTE	175 STELLPLÄTZE	3.650.000 €
	25 offene Stellplätze (bereits in Planung)	150.000 €
	Offenes 3-geschossiges Parkdeck, ca. 150 Stellplätze	3.550.000 €
5.2 INNENSTADT		-
5.3 KLEIN HAMBURG	130 STELLPLÄTZE	960.000 €
Wilhelm-Hey-Str.	Umbau zweier Straßen zum Einbahnstraßensystem inkl. 2–3 Stellflächen	70.000 €
Mühlgasse	30 offene Stellplätze + Verkehrsberuhigungsmaßnahmen	290.000 €
Kirchliche Grundstücke	25 offene Stellplätze	150.000 €
Reservelflächen	75 offene Stellplätze auf einer Fläche	450.000 €
5.4 FRIEDENSALLEE	45 STELLPLÄTZE	300.000 €
Reservelflächen	45 offene Stellplätze	300.000 €
5.5 MARCEL-KITTEL-SPORTZENTRUM	100 ZUSÄTZLICHE SP	4.500.000 €
Parkdeck	ca. 4.500.000 €	4.500.000 €
5.6 WACHSENBURGSTRASSE	85 STELLPLÄTZE	900.000 €
80–90 Stellplätze	auf ca. 10 Kleinflächen, davon 1/3 überdacht mit Abstellraum	900.000 €
5.7 KARL-LIEBKNECHT-STRASSE	88 STELLPLÄTZE	870.000 €
75–90 Stellplätze	auf 2 Standorten, davon 1/3 überdacht mit Abstellraum	870.000 €
5.8 MOISDORFER-STRASSE	35 STELLPLÄTZE	330.000 €
35 Stellplätze	auf 4 Standorten	330.000 €
5.9 KARL-MARX-STRASSE	30 STELLPLÄTZE	220.000 €
	30 offene Stellplätze auf einer Fläche	220.000 €



9. WEITERES VORGEHEN

Für die weitere Konkretisierung des Konzeptes werden folgende Schritte empfohlen:

- vertiefende Verkehrsuntersuchungen
- Stellplatzzählungen zu Spitzenzeiten
- Abstimmungen mit Grundstückseigentümern
- Prüfung von Fördermöglichkeiten
- politische Priorisierung der Maßnahmen
- Bürgerinformation und Beteiligung
- Prüfung gemeinschaftlicher bzw. vereinsähnlicher Organisationsmodelle für Garagenstandorte

Das vorliegende Konzept dient als strategische Grundlage für diese weiteren Schritte.

Schätzung, die auf Erfahrungswerten vergleichbarer Maßnahmen sowie pauschalierten Einheitspreisen basiert. Detaillierte Mengen- und Massenansätze sowie objektbezogene Besonderheiten bleiben den nachfolgenden Planungsphasen vorbehalten.

Die Parkplatzoberflächen basieren auf einer einfachen kommunalen Standardausführung mit Asphalt- oder Pflasterbefestigungen. Bei einer Ausführung als wasser- gebundene Decke kann überschlägig ein Kostenabschlag von etwa 30 % auf die betreffenden Verkehrs- und Stellplatzflächen angesetzt werden. Die tatsächliche Einsparung ist insbesondere abhängig von Unterbau, Entwässerung, Einfassungen, der verkehrlichen Belastung sowie den Anforderungen an Betrieb und Unterhaltung.

8.4 UNTERHALTUNGSKOSTEN (FOLGEKOSTEN)

Zur Beurteilung der langfristigen wirtschaftlichen Auswirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen werden ergänzend überschlägige jährliche Unterhaltungskosten angegeben. Diese dienen ausschließlich der Einordnung der zu erwartenden Folgekosten und stellen keine detaillierte Folgekostenberechnung dar.

Die Ansätze beruhen auf Erfahrungswerten vergleichbarer kommunaler Anlagen und umfassen insbesondere die laufende Unterhaltung der Oberflächen und Entwässerungseinrichtungen, kleinere Instandsetzungen sowie den allgemeinen baulichen Unterhalt. Die tatsächlichen Unterhaltungskosten sind abhängig von Bauweise, Ausführungsqualität, Nutzungsintensität, Witterungseinflüssen und der künftigen Preisentwicklung.

Als Anhaltswerte für den zu erwartenden baulichen Unterhalt können folgende jährliche Unterhaltungskosten angesetzt werden:

- Offene Stellplätze: 40 €/Stellplatz und Jahr
- Garagen: 120 €/Garage und Jahr

5.10 BILDUNGSWERK	100 STELLPLÄTZE	650.000 €
ca. 100 offene Stellplätze auf 3 Flächen		650.000 €
5.11 FELDSTRASSE	55 STELLPLÄTZE	361.000 €
55-60 offene Stellplätze + 900 m ² befestigte Fläche		361.000 €
SUMME	843 STELLPLÄTZE	12.741.000 €

8.2 GARAGENANLAGEN – ÜBERSCHLÄGIGE SANIERUNGSKOSTEN

Standort	Garagen	Kosten brutto ca.
Feldstraße I	13	1.45.000 €
Feldstraße II	32	385.000 €
Rietweg	95	1.050.000 €
Wachsenburgstraße	4	70.000 €
Walter – Rohloff-Straße	16	175.000 €
Molsdorfer Straße	61	370.000 €
Karl-Liebknecht-Straße / Schukstraße	46	570.000 €
Sützenbrücken – Am Anger	10	133.000 €
Eischleben – Gothaer Straße	19	162.000 €
SUMME		3.060.000 €

8.3 HINWEISE ZUR KOSTENEINORDNUNG

Die dargestellten Kostenansätze stellen überschlägige Orientierungswerte im Rahmen des vorliegenden Parkraumkonzeptes dar und können eine objektbezogene Planung unter Berücksichtigung sämtlicher technischer, rechtlicher, geologischer, verkehrlicher und örtlicher Randbedingungen nicht ersetzen. Die Ansätze dienen der vergleichenden wirtschaftlichen und strategischen Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen.

Die Kostengliederung orientiert sich an der **DIN 276 – Kosten im Bauwesen**. Aufgrund des konzeptionellen Bearbeitungsstandes handelt es sich um eine **Kosten-**



10. FAZIT

Lichtershausen verfügt bereits über relevante Stellplatz- und Garagenstrukturen, weist jedoch insbesondere im historischen Ortskern sowie im Umfeld von Veranstaltungen und Wohnnutzungen deutliche Defizite auf.

Durch eine Kombination aus:

- Optimierung bestehender Flächen
- Ordnung des Straßenparkens
- Ergänzung wohnungsnaher Stellplätze
- Entwicklung zentraler Stellplatzanlagen
- langfristiger Strukturmaßnahmen

kann die Parksituation schrittweise verbessert werden.

Besondere Bedeutung kommt dabei der Entwicklung zentraler Stellplatzangebote mit Doppelnutzungspotenzial sowie einer verträglichen Integration in das Ortsbild zu.

Gleichzeitig zeigen die bestehenden Bürgerinitiativen und Ansätze zur gemeinschaftlichen Organisation der Garagenstandorte, dass innerhalb der Bevölkerung Bereitschaft zur aktiven Mitwirkung an Erhalt, Modernisierung und langfristiger Entwicklung der Stellplatzstrukturen besteht.

Das Konzept bildet die Grundlage für weitere fachliche Vertiefungen und politische Entscheidungen.

Langfristig sollte die Weiterentwicklung des ruhenden Verkehrs mit Maßnahmen der Ortsentwicklung, Klimaanpassung, Nahmobilität und Aufenthaltsqualität verknüpft werden.

HINWEIS

Das vorliegende Konzept stellt ein städtebauliches und verkehrsplanerisches Entwicklungskonzept dar. Die dargestellten Maßnahmen bedürfen im weiteren

Verfahren teilweise vertiefender Untersuchungen, fachlicher Abstimmungen sowie politischer Beschlüsse.