

Fraktion Alternative für Deutschland  
Herr Dr. Frank

Im Hause

## OBERBÜRGERMEISTER

Ihr Ansprechpartner: Herr Michael Sonntag  
Bereich: Dezernent  
Stadtentwicklung, Bau und Umwelt  
Sitz: Amthorstraße 11, 07545 Gera  
Zimmer: 113  
Telefon: 0365 838-4010  
Fax.: 0365 838-4015  
E-Mail: [bau.umwelt@gera.de](mailto:bau.umwelt@gera.de)  
Aktenzeichen (bitte stets angeben):

Datum: *25. Oktober 2024*

### Anfrage „Verkauf von Pflastersteinen und Auswirkungen auf die Stadtplanung“

Sehr geehrter Herr Dr. Frank,

als Anlage beigefügt übersende ich Ihnen die Stellungnahme des für Ihre Anfrage zuständigen Dezernates.

In Anwendung von § 22 Abs. 2 Satz 2 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Stadt Gera und seiner Ausschüsse erhält auch jede andere Fraktion im Stadtrat die Anfrage sowie diese Antwort zur Kenntnis.

Mit freundlichen Grüßen

  
Kurt Dannenberg

#### Anlage

Beantwortung der Anfrage der Fraktion AfD v. 08. Oktober 2024

Sehr geehrter Herr Dr. Frank,

vielen Dank für Ihre Anfrage zu dem Verkauf von Pflastersteinen aus der Pfortener Straße und die Auswirkungen auf die Stadtplanung. Ihre Fragen möchte ich gern wie folgt beantworten:

### **1. Förderung der Versickerung von Regenwasser**

Aus Sicht des Wasserkreislaufs und des Mikroklimas ist grundsätzlich eine Versickerung/Retention von Oberflächenwasser wünschenswert. Vorangestellt sei allerdings, dass dies im Hinblick Oberflächenwasser aus Straßenentwässerung auch unter dem Gesichtspunkt der Schadstoffbelastung (Reifenabrieb, Feinstaub, Kraft- und Schmierstoffe, Havariefälle im Straßenverkehr) betrachtet werden muss. Gerade an vielbefahrenen Straßen (ab 2000 PKW/24h DTV nach RAS-Ew) ist technisch eine Ableitung des Straßenwassers in das Mischkanalnetz und eine Aufreinigung über Abscheider und eine Kläranlage zu bevorzugen. Dies ist selbstverständlich mit vollversiegelten Oberflächen technisch besser umsetzbar, als mit teilversiegelten.

Ein Rückhalt von Oberflächenwasser am/im/unter dem Straßenraum ist aus diesem Grund eher aus Dachentwässerung ratsam, da hier Schadstoffbelastungen deutlich geringer ausfallen. Hier könnte entweder unterirdisch über Retentionskörper und Baumstandorte, oder oberirdisch über Versickerungsmulden/ -flächen Oberflächenwasser großteils aus dem Kanalnetz entkoppelt und dem natürlichen Wasserkreislauf zugeführt werden.

Grundsätzlich bestehen zwischen den Pflaster- und Asphaltstraßen im Hinblick auf den Versiegelungsgrad nur geringfügige Unterschiede, so dass dieser bei einem Austausch des Oberflächenmaterials (Asphalt anstatt Pflaster) langfristig nur geringfügig verringert wird.

Zu unterscheiden sind vier Versiegelungsstufen in Bezug auf den Versiegelungsgrad:

- a) Als unversiegelte Flächen gelten Rasen oder Erde.
- b) Zu den wenig bzw. leicht versiegelten Flächen (0,3) zählen u.a. Natursteinpflaster mit weiten Fugen, Rasengittersteine und wassergebundene Splitt- oder Schotterflächen, versickerungsaktives (Öko-)Pflaster.
- c) Zu den *stark versiegelten Flächen* (0,6) gehören Rasenfugenpflaster, Platten und Pflaster mit schmalen Fugen bzw. ohne feste Verfugung.
- d) In die Rubrik *voll versiegelte Flächen* (1) fallen zumeist Asphalt-, Betonflächen bzw. Platten mit Fugenvollguss (Straßen, Wege und Plätze).

Grundsätzlich besteht eine Versickerungsmöglichkeit von Oberflächenwasser in Pflasterfugen. Dieses Potential nimmt jedoch im Laufe der Zeit aufgrund der Nachverdichtung infolge der Belastung und Einschwemmung von u.a. Gummiabrieb und Feinstaub und -material deutlich ab, sodass dies eher eine untergeordnete Rolle spielt. Im angesprochenen Fall nimmt diese Versickerungsfähigkeit aufgrund der hohen Längsneigung zusätzlich ab. Auch werden Kleinpflasterflächen mit schmalen Fugen (um die es sich bei den Straßenflächen im Regelfall handelt) im Rahmen der Ausgleichsregelung als stark versiegelte Flächen gleich wie Asphaltflächen behandelt.

Die Stadt als Straßenbaulastträger nutzt einschlägige Regelwerke, Normen und Standards als maßgebliche Grundlage für die Infrastrukturplanung, -bau und Unterhaltsmaßnahmen von Verkehrsflächen. Die veränderten klimatischen Bedingungen finden bereits Berücksichtigung in Regelwerken (z.B. Einbau von Niedrigtemperaturasphalt oder wasserdurchlässigem Asphalt, aufgehellte Farbgebung) und werden auch künftig bei der Aktualisierung dieser noch mehr einfließen.

wasserdurchlässigem Asphalt, aufgehellte Farbgebung) und werden auch künftig bei der Aktualisierung dieser noch mehr einfließen.

Das öffentliche Kanal- und Abwassersystem wird den zu erwartenden Starkregen nicht immer aufnehmen bzw. ableiten können. Hier bedarf es, wie oben bereits erwähnt, je nach Standort, Topografie und Baugrund ortsnahe Lösungen hinsichtlich Versickerungen, Verdunstung, Nutzung und Speicherung von Niederschlagswasser. Dies ist zu befürworten und wird bei der Gestaltung des Straßenraums, soweit möglich, mehr Berücksichtigung finden müssen, bedeutet aber einen höheren Kostenaufwand und ist in der Innenstadt aufgrund hohen Flächenkonkurrenzdrucks nicht ohne Weiteres umsetzbar.

## **2. Reduzierung des Hitzeinsel-Effekts**

Mit dem Einbau von aufgehelltem Asphalt zur Erhöhung des Albedo können ohne Weiteres ähnliche Temperaturreduktionseffekte, wie auf Pflasterflächen erzielt werden. Allerdings ist im Hinblick auf Ressourceneffizienz zu bedenken, dass die Produktion von künstlichem Aufhellungsgestein energieintensiv und dementsprechend dieser Asphalt kostenintensiver als „Normal“-asphalt ist.

Ein deutlich höherer mikroklimatisch abkühlender Effekt würde über die Schaffung offener Flächen wie Grün- oder Baumstandorte erzielt werden. Hier werden über die Flächen am Boden und über die Blätter deutlich höhere Transpirationsraten erzielt. Im vorliegenden Fall der Pfortener Straße ist kein einziger Baumstandort vorhanden und auch nach der Instandsetzung nicht vorgesehen. Um dieser wiederkehrenden Problematik grundsätzlich zu begegnen, wäre ein Stadtbäumkonzept, in dem sowohl Arten, potentielle Baum- und Grünflächenstandorte und unterirdischer Bauraum (Konflikte mit unterirdischen Leitungen und Bauwerken) integriert geplant sind, in höchstem Maße ratsam. Dazu befinden sich die einschlägigen Organisationseinheiten (A4800, A4200, KSM) bereits in konstruktiver Abstimmung, die personellen Ressourcen hierfür sind jedoch begrenzt. Bei gleichzeitig grundständig besserer finanzieller Ausstattung der für die Straßenbaulast und -unterhalt zuständigen Organisationseinheit, können zukünftig derartige Gemeinschaftsmaßnahmen von Versorgungsträgern und Straßenbaulastträger über einen grundhaften Ausbau bei gleichzeitiger Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs (gleichzeitige Sanierung der Gehwege), sowie der Schaffung neuer Grünstandorte erzielt werden. Hier stehen sowohl Stadtverwaltung, wie auch Stadtrat in der Verantwortung.

Als ressourceneffiziente und somit klimaschonende Maßnahme gilt auch die Wiederverwendung von Ausbauasphalt. Dies wird bereits praktiziert.

## **3. Längere Lebensdauer und geringere Umweltbelastung**

Dieser Argumentation können wir nur in Teilen folgen, aber aus Gründen des Lärmschutzes sollte ein Pflasterbelag in Innenstadtstraßen nur in reinen Fußgängerbereichen verlegt werden, wobei der Anlieferverkehr auf bestimmte Zeiten zu beschränken ist. Dies spiegelt sich auch im Lärmaktionsplan der Stadt Gera bzw. in den Maßnahmetabellen wider. Durch den Austausch von Pflaster gegen Asphalt ist eine Lärmreduzierung von bis zu 9 dB(A) möglich.

Ein geringerer Sanierungsaufwand ist dagegen nicht erkennbar. Das Aufschneiden und nachträgliche Verkleben von Asphaltflächen ist technisch deutlich einfach realisierbar und langlebiger als das Aufreißen des Pflasterverbunds, der – nachträglich wieder ausgelegt – in keinem Falle wieder die ursprüngliche Spannung und Verbund bekommt. Unebenheiten, Wellen, Spurrillen, Ausbrüche sind die Folge. Zu bedenken ist ebenfalls der erheblich erhöhte Herstellungsaufwand (3 bis 4-fach) von Pflasterflächen sowie der höhere Unterhaltungsaufwand über die Verfugung und Fugenauswaschung über Niederschläge und die Straßenreinigung.

## Verkauf von Pflastersteinen und Auswirkungen auf die Stadtplanung

### 4. Verbesserte Luftqualität und Ästhetik

Die Oberflächenrauigkeit von Asphalt ermöglicht ebenfalls die Ablagerung von Feinstaubpartikeln und dergleichen, während abgefahrenes Pflaster viel glattere Oberflächen bildet. Zur Verbesserung der Luftqualität und zur Erzielung eines Wohlfühleffektes trägt vielmehr vor allem Straßenbegleitgrün, mit Pflanzgruben von mind. 6 m<sup>3</sup> bei. Allerdings ist die Umsetzung meist schwierig und mit hohem Aufwand verbunden, da sich im unterirdischen Bauraum der Straßen und Wege Versorgungsleitungen befinden. Hier schüfe das bereits angesprochene Stadtbaumkonzept zumindest planerisch notwendige Vorarbeiten.

**Fazit:** Klima- und Lärmschutz spielten und spielen eine gewichtige Rolle bei der Planung und Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen. Dabei sollte nicht außer Acht bleiben, dass damit erhebliche finanzielle Aufwendungen verbunden sind, die für die Umsetzung auch zur Verfügung (Eigen- und Fördermittel) stehen müssten.

In der Hoffnung, Ihnen sachdienliche Auskünfte gegeben zu haben, verbleibe ich

mit freundlichen Grüßen



Michael Sonntag  
Dezernent für Stadtentwicklung, Bau und Umwelt



AfD-FRAKTION GERA • Kornmarkt 12 • 07545 Gera

Stadtverwaltung Gera  
Oberbürgermeister Herrn Kurt Dannenberg  
Kornmarkt 12  
07545 Gera

### Fraktion im Stadtrat

**AfD-Fraktion**  
Kornmarkt 12 • Raum 106  
07545 Gera  
Telefon: 0365 8 38-1580  
afd-fraktion@gera.de  
www.afd-fraktion-gera.de

**Vorsitzender der Fraktion**  
Dr. Harald Frank

**Stellvertreter**  
1. Jens Kästner  
2. Kerstin Müller

Gera, 08.10.2024

### Anfrage: Verkauf von Pflastersteinen und Auswirkungen auf die Stadtplanung

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Dannenberg,

mit großem Interesse haben wir als AfD-Fraktion die aktuellen Entwicklungen bezüglich des Verkaufs mehrerer Tonnen Pflastersteine der Stadt Gera an das Natursteinwerk Mittweida zur Kenntnis genommen. Besonders betroffen ist hierbei der Bereich der Pfortener Straße zwischen Reichsstraße und Plauenscher Straße. Der erste Teilabschnitt zwischen Reichsstraße und Robert-Blum-Straße wurde bereits ausgebaut und soll in der kommenden Woche asphaltiert werden.

Wir möchten an dieser Stelle unsere Bedenken äußern, da wir diese Entscheidung als nicht ausreichend durchdacht erachten. Wir sind der Meinung, dass sich die Stadt Gera bei derartigen Entscheidungen nicht von kurzfristigen finanziellen Anreizen leiten lassen sollte. Eine langfristige und nachhaltige Planung im Interesse der Bürger sowie der Umwelt sollte im Vordergrund stehen.

In diesem Zusammenhang interessiert uns auch die Positionierung des Klimaschutzmanagers der Stadt Gera, Herrn Thomas Krauß, zu dieser Thematik. Wir würden es begrüßen, seine Einschätzung zur Umstellung auf Asphaltierung in diesem Bereich zu erfahren, insbesondere unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit und des Klimaschutzes.

Wenn man höheren Innenstadt-Temperaturen und die damit verbundenen Herausforderungen betrachtet, ist es für Städte von entscheidender Bedeutung, nachhaltige Lösungen zur Verbesserung des städtischen Mikroklimas zu finden. In diesem Zusammenhang möchten wir als AfD-Fraktion die Vorteile von Pflastersteinen gegenüber Asphalt für die städtische Infrastruktur hervorheben und die positive Wirkung auf das Stadtklima betonen.

## 1. Förderung der Versickerung von Regenwasser:

Im Gegensatz zu Asphalt, der eine komplett versiegelte Oberfläche darstellt, bieten Pflastersteine durch ihre Fugen die Möglichkeit, dass Regenwasser in den Boden versickern kann. Dies reduziert nicht nur die Gefahr von Überschwemmungen bei Starkregen, sondern entlastet auch das Kanalsystem und fördert die Grundwasserneubildung. Durch die Verbesserung des Wasserkreislaufs wird das städtische Klima insgesamt stabilisiert.

## 2. Reduzierung des Hitzeinsel-Effekts:

Asphalt neigt dazu, sich bei hohen Temperaturen stark aufzuheizen und diese Wärme über Nacht abzugeben. Dadurch entstehen in dicht besiedelten Gebieten sogenannte „städtische Hitzeinseln“, die das Wohlbefinden der Bewohner beeinträchtigen. Pflastersteine, insbesondere helle oder reflektierende Varianten, heizen sich deutlich weniger auf und tragen dazu bei, die Temperaturen in Städten zu senken. Durch die Fugen tritt auch Wasser an heißen Tagen wieder hervor und kühlt die Luft in der Straße.

## 3. Längere Lebensdauer und geringere Umweltbelastung:

Pflastersteine sind langlebiger als Asphalt und lassen sich bei Bedarf einfacher austauschen, ohne die gesamte Fläche aufreißen zu müssen. Dies reduziert den Ressourcenverbrauch, der bei der Herstellung und Verarbeitung von Asphalt entsteht. Auch können viele Pflastersteine aus recycelten Materialien hergestellt werden, was ihre Umweltfreundlichkeit weiter erhöht.

## 4. Verbesserte Luftqualität und Ästhetik:

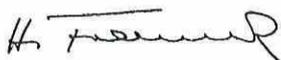
Die Struktur der Pflastersteine und ihre Fugenflächen tragen dazu bei, Staubpartikel besser zu binden, was langfristig zu einer verbesserten Luftqualität führen kann. Zudem bieten Pflasterflächen durch ihre natürliche Optik eine ästhetisch ansprechendere Alternative zu Asphalt und tragen so zur Aufwertung des öffentlichen Raums bei.

### Fazit:

Die Verwendung von Pflastersteinen anstelle von Asphalt bringt zahlreiche Vorteile für das Stadtklima mit sich. Sie fördern die Versickerung von Regenwasser, reduzieren Hitzeinseln, haben eine längere Lebensdauer und können die Luftqualität positiv beeinflussen. Diese Argumente machen Pflastersteine zu einer umweltfreundlichen und nachhaltigen Lösung.

Wir als AfD-Fraktion fordern, diese Aspekte bei zukünftigen Planungen zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Harald Frank

Vorsitzender