



Änderungsantrag

TOP:
Vorlagen-Nummer: **VI/2016/02292**
Datum: 30.08.2016
Bezug-Nummer.
PSP-Element/ Sachkonto:
Verfasser: Bönisch, Bernhard
Plandatum:

Beratungsfolge	Termin	Status
Ausschuss für Stadtentwicklung	06.09.2016	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	13.09.2016	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für Ordnung und Umweltangelegenheiten	15.09.2016	öffentlich Vorberatung
Hauptausschuss	21.09.2016	öffentlich Vorberatung
Stadtrat	28.09.2016	öffentlich Entscheidung

Betreff: Änderungsantrag der CDU/FDP-Fraktion zur Vorlage - Verkehrspolitische Leitlinien der Stadt Halle (Saale) Vorlage: VI/2016/01895

Beschlussvorschlag:

1. Das verkehrspolitische Leitbild wird um eine kurze Präambel ergänzt.

Die verkehrspolitischen Leitlinien sind Teil der Mobilitätsstrategie der Stadt Halle (Saale). Sie bilden die Grundsätze der Verkehrspolitik für die nächsten Jahre und damit auch den politischen Rahmen für die Mobilitätsstrategie.

Die Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2030 steht unter dem Oberziel:

„Es sollen alle Maßnahmen unterstützt werden, die der Sicherstellung der Mobilität der Bevölkerung und der Erreichbarkeit des Oberzentrums Halle dienen.“

Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes sollen gestärkt werden. Ihr Anteil soll unter dem

Hauptbeitrag des ÖPNV wachsen.

Auf dieser Grundlage und unter Einbeziehung der Ziele des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) sowie des Energie- und Klimapolitischen Leitbildes der Stadt werden die nachfolgenden Leitlinien für die Mobilitätsentwicklung in Halle bis 2030 beschlossen.

Begründung:

- a. Das verkehrspolitische Leitbild in seiner jetzigen Form enthält nur die Leitlinien selbst und keinerlei erläuternde Aussagen. Die Antragsbegründung ist nicht Teil des Beschlusses.
- b. Die Aussage, es sollen alle Baumaßnahmen gefördert werden, die dem Umweltverbund dienen, ist als strategisches Oberziel der Verkehrsentwicklung in Halle bis 2030 völlig unzureichend. Ziel muss es sein, die Mobilität der Bevölkerung unter sich ändernden Rahmenbedingungen (Alterung der Bevölkerung, Energiewende etc.) zu sichern. Zudem muss die Stadt Halle als Oberzentrum eine gute Erreichbarkeit durch das Umland gewährleisten. Davon profitieren städtische Einrichtungen (Zoo, Maya Mare, Oper etc.).

2. Die verkehrspolitischen Leitlinien der Stadt Halle werden wie folgt geändert:

a. Änderung in Nr. 2, Satz 2 in:

„Im Rahmen der Flächennutzungsplanung und der Bauleitplanung wird darauf geachtet, dass verkehrserzeugende Strukturen **weitgehend** vermieden werden.“

Begründung:

Ausgangsformulierung ist zu unflexibel und birgt die Gefahr, künftige (gewünschte) städtebauliche Entwicklungen zu hemmen.

b. Ergänzung von Nr.2 durch einen neuen Satz 4:

„Prämisse ist eine gute Erreichbarkeit des gesamten Stadtgebietes mit allen relevanten Verkehrsmitteln.“

Begründung:

Absatz trifft bislang nur Aussagen zum innerstädtischen Verkehr. Die Perspektive der Gesamtstadt sollte ergänzt werden.

c. Änderung von Nr. 3 in:

„Für eine weitere Saalequerung wird planungsrechtlich Vorsorge durch Trassenfreihaltungen getroffen. Mit den konkreten Planungen für eine weitere Saalequerung wird zeitnah begonnen.“

Begründung:

Die jetzige Formulierung geht das Thema nicht ambitioniert genug an. Bei einer Störung auf der Hauptachse Magistrale/Hochstraße ist gegenwärtig das Verkehrssystem der gesamten Stadt gestört. Es bilden sich mangels Alternativen lange Staus an allen Zufahrtsstraßen und somit bilden sich Rückstauerscheinungen.

Durch fehlende weitere Saalequerungen genügt das Verkehrssystem nicht modernen Anforderungen.

d. Ergänzung von Nr. 4 Satz 1:

„**Unter anderem** für den Wirtschaftsverkehr wird das umwegarme, in das Fernstraßennetz eingebundene und leistungsfähige Hauptstraßennetz beibehalten...“

Begründung:

Die Zielstellungen von Nr. 4 beschränken sich sicher nicht nur auf den Wirtschaftsverkehr.

e. Streichung eines Halbsatzes in Nr. 6:

„Im vorhandenen Hauptstraßennetz wird der Verkehr stadt-, umwelt- und sozialverträglich abgewickelt ~~und dieses für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes ertüchtigt.~~“

Begründung:

Zum einen handelt es sich um eine unnötige Doppelung (der Umweltverbund ist durch den Grundsatz der umweltverträglichen Abwicklung des Verkehrs bereits enthalten). Zum anderen steht diese doppelt bestärkte Aussage im Widerspruch zu Nr. 4. Dort soll ein leistungsfähiges Hauptstraßennetz erhalten bleiben. Durch einseitige Präferenzierung des Umweltverbundes wird das nicht möglich sein.

f. Nr. 9 wird geändert in:

„Der Rad- und Fußverkehr wird ~~deutlich~~ gefördert. Der Bau von Radverkehrsanlagen wird bei Neubau und grundhaftem Ausbau von Straßen **nach Möglichkeit** berücksichtigt. An Zielen im Nahbereich der Wohnungen wird das Angebot von barrierefreien, beleuchteten Gehwegen optimiert.“

Begründung:

Die gewählten Formulierungen sind in der Form zu strikt und beschneiden die Variantenauswahl durch den Stadtrat bei Bauvorhaben.

g. Streichung des letzten Satzes in Nr. 11:

„~~Die Konkretisierungen sind in den Nahverkehrsplan aufzunehmen.~~“

Begründung:

Eine Vorfestlegung über Inhalte des Nahverkehrsplanes ist abzulehnen. Die Ergebnisse der Prüfung von alternativen Formen der ÖPNV-Finanzierung sind dem Stadtrat vorzulegen. Dieser wird dann über die weitere Verfahrensweise beschließen.

gez. Bernhard Bönisch

Fraktionsvorsitzender