

Ein Dienst von www.halle.de

Bericht vom Leitbild-Workshop für den neuen Verkehrsentwicklungsplan VEP 2025 Halle (Saale)

Am 19.01.2011, 16:00 h bis 19:30 h im Stadthaus

Protokoll: Jörg Thiemann-Linden, team red, 27.01.2011

Einführung

Herr Lunebach, Amtsleiter im Stadtplanungsamt, begrüßt die 41 Arbeitskreismitglieder zur zweiten VEP-Veranstaltung.

Frau Günther führt durch die Veranstaltung und erläutert den Ablauf. Herr Thiemann-Linden (beide vom Büro team red, Berlin) gibt einen kurzen Bericht von der Auftaktveranstaltung und erläutert im Verlauf einzelne verkehrsplanerische Fragestellungen.

Vorstellungsrunde - Erwartungen an den VEP-Arbeitskreis

- In knappen 1-Minuten-Beiträgen erläutern die Teilnehmerinnen und Teilnehmer ihre Erwartungen an den Prozess.
- Die Beiträge ergeben eine Grundlage für die Zieldefinition. Am Schluss des Aufstellungsprozesses für den VEP werden diese ersten Erwartungen nochmals mit dem aktuellen Meinungsbild abgeglichen.

Spielregeln für den Arbeitskreis

Die in der Mappe enthaltenen Spielregeln werden insgesamt bestätigt:

Zum Charakter der Arbeitsgruppe:

- *Aus jeder Interessengruppe möglichst nur eine Person pro Termin.*
- *Bitte um kontinuierliche Teilnahme an den Workshops.*
- *Die Arbeit hat empfehlenden Charakter für den Stadtrat, deshalb brauchen wir keine Abstimmungen.*
- *Aber es werden ab und zu Stimmungsbilder dokumentiert, die auch die Minderheitsvoten enthalten.*
- *Wesentliche Arbeitsergebnisse werden zusammengefasst auf der städtischen Webseite für jedermann veröffentlicht.*

Ein Dienst von www.halle.de

Bitte in der Diskussion...

- *aktiv mitarbeiten.*
- *sachlich, zielorientiert und konstruktiv arbeiten.*
- *den eigenen Standpunkt zur Diskussion stellen.*
- *einander zuhören, und nicht auf eigenen Standpunkten beharren.*
- *im sorgfältigen Umgang mit der Zeit die Redebeiträge kurz halten, damit alle zu Wort kommen.*

Eine weitere Regel wird nach Diskussion hinzugefügt:

Der Arbeitskreis bezieht sich auf die Politik der Stadt Halle.

D.h.: VEP-Gegenstand für den Ratsbeschluss sind die eigenen Handlungsmöglichkeiten der Stadt, nicht die Bundes- oder Landespolitik. Dabei wird die Versorgungsfunktion der Stadt für das Umland nicht vergessen und die Funktion des VEP der Erläuterung des städtischen Interesses gegenüber Dritten berücksichtigt. Beispielhaftes aus anderen Städten und was als Rahmenbedingungen auf die Entscheidungen im Arbeitskreis Auswirkungen hat, kommt bei Bedarf im Arbeitskreis zur Sprache.

Grundsätze/ Leitlinien zur Aufstellung des VEP 2025

Entsprechend dem Wunsch aus der Auftaktveranstaltung wird eine Klärung versucht, in wieweit welche Leitlinien für einen neuen VEP Konsens im Arbeitskreis sind. Diese sind Ausgangspunkt für die Vertiefung an den einzelnen thematischen Terminen.

Frau Lange führt mit einer Klärung zentraler Begriffe in die Diskussion ein, erläutert die Aufgabenstellung aus dem Stadtrat zur Überprüfung des Verkehrspolitischen Leitbilds von 1997 und die besonderen (finanziellen) Rahmenbedingungen für die kommenden Jahre (siehe Foliensatz). Aus dem bisherigen Leitbild und anderen aktuellen Überlegungen stammen auch die zur Diskussion stehenden Ziele und Grundsätze, jeweils den Hauptzielen der Verkehrsentwicklung zugeordnet.

Frau Günther erläutert das Vorgehen, mit Karten in den Ampelfarben Rot – Gelb – Grün spontane Einschätzungen der Zustimmung oder Ablehnung zu den Aussagen zu geben, die in Stichworten auf Karten aufgehängt sind. Sie hält den Gesamteindruck als unterschiedliche „Smileys“ auf den Plakaten fest, sortiert nach den Nachhaltigkeitszielen des 1997-er Leitbilds (s. Fotos im Anhang). Eine wichtige Rolle spielen im Verlauf die gelben Karten, die meist weniger Unschlüssigkeit als die nötige Differenzierung der Aussagen, d.h. die fehlende Abstimmungsfähigkeit ohne Präzisierung, zum Ausdruck bringen. Um eine längere Diskussion der gemeinsamen Kriteriendiskussion zu vermeiden, wird vereinbart, dass jede und jeder nach eigenen Kriterien - oder auch nach einem „Bauchgefühl“- mit Rot, Gelb oder Grün auf die Aussagen reagiert. Zur Erläuterung wird jeweils kurz die entgegengesetzte Aussage verdeutlicht.

Ein Dienst von www.halle.de

Zu den einzelnen Zielen und Grundsätzen:

(gruppiert unter **Sozialverträglichkeit**)

- **Bekanntnis zur Straßenbahn**, d.h. Entwicklung / Erhalt des Verkehrsmittels in einem leistungsfähigen Kernnetz
>> weitgehend Konsens mit einzelnen Widersprüchen
- **Förderung Fußgänger und Radverkehr im Nahversorgungsbereich**
>> weitgehend Konsens
- **Zugang zum Umweltverbund für alle Einwohner verbessern** als VEP-Priorität
(Umweltverbund = alle Verkehrsmittel außer MIV)
>> kein Konsens; geteilte Meinungen
- **Barrierefreier Ausbau des ÖPNV**
(steht weil inzwischen gesetzlicher Auftrag nicht zur Diskussion)
- **Bedürfnisse der Kinder, Jugendlichen, Mobilitätseingeschränkten** (als Aufgabe des VEP, sich v.a. um die Menschen ohne Autoverfügbarkeit zu kümmern) und **Mobilität für alle – auch ohne Pkw**
>> weitgehend Konsens
- **Verkehrssicherheit**
>> Konsens, mit Bedarf der Präzisierung
- **Demographischer Wandel** (ergänzt:),
Im weiteren Verlauf ist der Begriff zu klären, was das konkret bedeutet (altersgerecht für Altersgebrechliche und seniorengerechte Angebote planen, der schrumpfenden Bevölkerungszahl Rechnung tragen, die übergreifenden ökonomischen und sozialen Fragen berücksichtigen, ...)

(gruppiert unter **Umweltverträglichkeit**)

- **Natur, Mensch, historische Bausubstanz vor schädlicher Einwirkung schützen**
>> großer Konsens, gerade im Hinblick auf das historische Erbe in Halle
- **Schutz der Erdatmosphäre** als Maßstab der Verkehrsentwicklung in Halle
>> kein Konsens in dieser Einseitigkeit
- **Lärmimmissionen**
im Kontext des VEP nicht direkt behandelbar, Gegenstand eigener Planwerke (lässt sich nur quantitativ für die Örtlichkeit beurteilen; auch gegenwärtig Gegenstand formaler Lärmaktionspläne)

Ein Dienst von www.halle.de

(gruppiert unter **Orts-, Stadtverträglichkeit**)

- **Entlastung der Wohngebiete vom Durchgangsverkehr**
>> Konsens
- **Fahrzeiten ins Stadtzentrum optimieren**
>> prinzipiell Konsens, wäre aber zu präzisieren z.B. nach Verkehrsarten, Routen, ...
- **Wirtschaftliche Entwicklung des Oberzentrums Halle**
>> Konsens
- **Erreichbarkeit der Stadt als Ganzes und der Ortsteile** (z.B. Orientierung auf Pendler)
>> nicht ohne Widerspruch, wäre zu präzisieren, da die Stadt als Ganzes und die Ortsteile zwei unterschiedliche Perspektiven sind
- **Anspruch an Gestaltung der Straßenräume** (statt eines dominant funktionalen Umgangs mit dem Straßenraum für Leistungsfähigkeit)
>> kein Konsens, Zielkonflikte zu klären
- **Identifikation der Bürger mit ihrem Umfeld** – Orientierung auf Lebensqualität
>> großer Konsens
- **Grenzen hinsichtlich der Aufnahmefähigkeit** für den Kfz-Verkehr (akzeptieren, damit leben statt die Kapazität auszuweiten)
>> kein Konsens (stark unterschiedliche Bewertung), Bedarf der Spezifizierung

(gruppiert unter **Wirtschaftlichkeit**)

- **Erhalt / Ausbau der leistungsfähigen Infrastruktur** als VEP-Priorität – statt anderer Schwerpunkte
>> mit Widerspruch, Bedarf der Präzisierung
- **Senkung / Stabilisierung der Betriebskosten** ist zu differenzieren in:
 - bezahlbare Mobilität für private Haushalte,
 - kostengünstige Transportbedingungen für Verlader und Logistik,
 - kostengünstiger ÖPNV-Betrieb als Faktor der städtischen Finanzen>> ist differenziert im Einzelnen zu besprechen
- **Verlässliche, leistungsfähige, wirtschaftliche Netze** als VEP-Priorität – statt anderer Schwerpunkte
>> mit Widerspruch, Bedarf der Präzisierung
- **Konzentration von Neubauinvestitionen auf Gewerbe und Dienstleistungen** (City)
>> Dissens zu „alles für die Arbeitsplätze“ im Hinblick auf die Wohngebiete

Ein Dienst von www.halle.de

- **Sparsamer, effizienter Umgang mit öffentlichen Investitionen**
>> großer Konsens
- **Vermeidung konkurrierender Investitionen (z.B. Parallelförderung ÖPNV/ Pkw-Verkehr)**
>> Klärungsbedarf und Skepsis der Praktikabilität bei überwiegender Zustimmung
- **Angemessene Kostenbeteiligung nach Verursacherprinzip**, z.B. Nutzerfinanzierung
>> deutlicher Dissens im Hinblick auf Machbarkeit im Stadtverkehr und von Stadt-Umland-Beziehungen
- **Bestmögliche Ausnutzung vorhandener Ressourcen**
>> insgesamt Zustimmung

Als absehbare **Zielkonflikte** lassen sich zusammenfassen:

- Erreichbarkeit versus Verträglichkeit
- Motorisierter Individualverkehr (MIV) versus „Umweltverbund“
- Wohnen versus Wirtschaft
- Zukunft der Hochstraße

„**Mobilität**“ statt „**Verkehr**“ das Anliegen des VEP? Die klare Abgrenzung der Begrifflichkeiten ist schwierig. Es kann nach einer theoretischen Begriffsdiskussion jedoch festgehalten werden, dass im VEP die Mobilitätsgewährleistung und nicht die reine technische Verkehrsmengenbewältigung im Vordergrund stehen. Der bundesweit gebräuchliche und eingeführte Titel / Fachbegriff „Verkehrsentwicklungsplan“ bleibt trotzdem bestehen

Weitere Merkposten – die in den Themenblöcken vertieft werden:

- Shared Space – offen für Neues bei Straßengestaltung
- Systeme an Nutzerzahlen anpassen
- Wege – Erreichbarkeitskonzept
- Analyse der Entwicklungspotentiale
- Stadt der kurzen Wege (kompakte Stadt Halle; von Verkehrsmengenbewältigung zur Verkehrsvermeidung)

Ein Dienst von www.halle.de

Materialien zum Herunterladen, Ausblick auf den Altstadt-Workshop am 2. März

Die Verwaltung erläutert anhand der Themennennungen aus der Auftaktveranstaltung das vorgesehene Spektrum der Diskussion und die räumliche Eingrenzung durch den sog. Altstadttring. Als Material für die Vorbereitung kann auch die Verkehrskonzeption Altstadt (Stadtratsbeschluss vom 08.01.1997) dienen. Diese ist als Download auf der VEP-Website zu finden (www.halle.de/de/Leben-Gesellschaft/Verkehr/Planung/Verkehrsentwicklungs-06624)

Ein Dienst von www.halle.de



Einige Eindrücke vom Leitbildworkshop