

Bürgerinitiative Alleestraße 33790 Halle/W.

Frau Bürgermeisterin
Anne Rodenbrock-Wesselmann
Rat der Stadt Halle/W.
Ravensberger Straße 1
33790 Halle (Westf.)

Bürgerinitiative Alleestraße

Andreas Lüdeke
Alleestraße 40
333790 Halle/Westf.
Tel.: 05201-6619166

Helmut Rose
Alleestraße 31
333790 Halle/Westf.
Tel.: 05201-2021

17. Februar 2020

Anregung gemäß § 24 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen zum Tagesordnungspunkt 2 der Sitzung des Bau- und Verkehrsausschusses am 18. Februar 2020

Der Rat der Stadt Halle möge beschließen:

Der Beschlußvorschlag der Verwaltung wird vertagt. Im kommenden Bau- und Verkehrsausschuß wird die Planung des Planungsbüro Röper, Melle, vom 17. April 2012 als Alternative vorgestellt.

Begründung:

Die Variante 2011/2012 wurde im Jahr 2012 einstimmig als Vorplanung für die Alleestraße beschlossen. Hier hatten die Fraktionen einen guten Konsens gefunden. Zuschüsse wurden beantragt, die 2017 verfielen.

2015 wurde auf Antrag von den Fraktionen SPD und GRÜNE beschlossen, ein Nahmobilitätskonzept zu erarbeiten, auch in Erwartung, daß 2019 der Lückenschluß der A33 vollzogen werden würde.

Renommiertere Verkehrsinstitute empfehlen jedoch, eine geraume Zeit zu warten, z. B. nach einer Autobahneröffnung, bis sich die Verkehrsteilnehmer auf die neue Situation eingestellt haben. In der Regel wird mindestens ein halbes Jahr empfohlen. Wir erwarten, daß Sie diese Zeit einhalten.

Mit den dann validierten Daten erwarten wir, daß mit den allgemein üblichen Akteuren ein GVP erstellt wird, der die Interessen aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigt.

In der Literatur werden unterschiedliche Akteure genannt, die an der Erarbeitung eines GVP beteiligt werden: In einem engen dialogischen Verfahren wird ein GVP unter Mitwirkung folgender Akteure erstellt:

1. Gruppen von Bürgern, Einwohnern und Steuerbürgern in unterschiedlichen Zielgruppenzusammenhängen und Rollen
2. Politik als Entscheider
3. Fachbehörden
4. extern Planende

Jedoch waren an der Erarbeitung des Nahmobilitätskonzeptes für Halle die Akteure 2 bis 4 beteiligt. Die Bürgerschaft war ausgeschlossen.

Das Nahmobilitätskonzept wird, nun in Einzelmaßnahmen atomisiert, Stadtviertel für Stadtviertel und Straße für Straße, umgesetzt. Eine grundsätzliche Debatte mit der Bürgerschaft hat es nie gegeben. Besonders problematisch wird in der Bevölkerung die Verringerung der Parkflächen kritisiert, ebenso die Führung der Radfahrer auf die Fahrbahnen verkehrsreicher Straßen. Auch die Einbauten in Tempo 30-Zonen sowie die Versickerungsbeete machen ein gleichmäßiges Befahren der Straßen durch Radfahrer und des motorisierten Verkehrs kaum möglich. Hier werden dann zusätzliche Schadstoffe, Feinstaub, Mikroplastik, NO_x und CO₂ emittiert. Ist das aktiver Klimaschutz?

Die freiwillige Feuerwehr fordert nun die Entwicklung eines Gesamtverkehrskonzeptes. Sie warnt vor einer flächendeckenden Einführung von Tempo 30 in der Stadt, wie es das Nahmobilitätskonzept mit seinen Einbauten vorsieht. Sie warnt vor einer weiteren Verlängerung der Rettungszeiten. Es drohten hohe Kosten für die Stadt durch das Vorhalten einer Berufsfeuerwehr.

Die Herausnahme der Achse „Grüner Weg, Lange Straße, Martin-Luther-Straße, Kättkenstraße und Alleestraße“ aus dem kommunalen Vorbehaltensnetz im Jahr 2016 lässt Zweifel an der Zuschußfähigkeit der Alleestraße durch das Förderkonzept des Landes aufkommen. Die Bezirksregierung stellt die Förderung in Frage. Sie bezweifelt, daß die Alleestraße eine verkehrswichtige Straße sei. Hier bedarf es einer rechtlichen Klärung. Beteuerungen der Verwaltung, die Alleestraße sei eine Hauptverkehrsstraße, kollidieren mit der Beurteilung der Bezirksregierung, die Alleestraße diene dem Ziel- und Quellverkehr. Klären Sie das erst ab!

Die Frage stellt sich, was denn die Bevölkerung will.

Im Fahrradmonitoring des Bundesverkehrsministeriums vom Herbst 2019 geben 44% der Befragten an, sich unsicher bei der Benutzung des Rades zu fühlen.

Die drei wichtigsten Gründe waren:

- zu viel Verkehr (68%),
- rücksichtslose Autofahrer (68%)
- zu wenig separate Radwege (59%).

Die beiden Spitzenreiter der Forderungen der Radfahrer waren:

- mehr Radwege bauen (60 Prozent)
- bessere Trennung der Radfahrer von dem motorisierten Verkehr (53 Prozent)

Über die Hälfte der Befragten geben deutlich Hinweise, den Radverkehr zu fördern. Dem wollen wir hier Rechnung tragen. Radfahrer bevorzugen eine effektivere Trennung vom motorisierten Verkehr, als Schutzstreifen es vorsehen. Sie sind Bestandteil der Fahrbahn und werden vom motorisierten Verkehr

(Begegnungsverkehr von Bussen) befahren. Sie fördern mit Ihren Planungen die Befürchtungen der Radfahrer, um die Sie ja bewußt werben. Mit Ihrem Vorschlag, überfahrbare Schutzstreifen auf die Fahrbahn zu markieren, übergehen Sie die Interessen von 44% bis zu 63 % der Bevölkerung. Sie glauben dies nicht? Befragen Sie doch die Bevölkerung in Halle. Seien Sie mutig!

Die bei dem Betrieb von Schutzstreifen erzwungenen Brems- sowie Beschleunigungsvorgänge des motorisierten Verkehrs dienen nicht dem Klimaschutz. So werden höhere Schadstoffemissionen erzeugt und vermehrt Treibstoffe gebraucht. Auch Stromer fahren auf Reifen!

Der Bestandsschutz der Alleestraße gilt weiterhin uneingeschränkt. Es besteht keine zwingende Notwendigkeit, die Alleestraße und untere Bahnhofstraße umzubauen. Das Straßenverkehrsamt und Ihr Planer bestätigten dies. Auch die Möglichkeiten, eine bestehende Planungsvariante anzudenken, wie wir vorschlagen, oder eine Maßnahme nicht umzusetzen und die Alleestraße sachgerecht zu unterhalten und so nachhaltig das Klima zu schützen, bleibt Ihnen unbenommen.

Für die Bürgerinitiative Alleestraße

Andreas Lüdeke

i. A. Helmut Rose