



Beschlussvorlage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **VII/2023/06633**
Datum: 08.01.2024
Bezug-Nummer.
PSP-Element/ Sachkonto: 5810220/6600.1030
Verfasser: FB Mobilität
Plandatum:

Beratungsfolge	Termin	Status
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	09.04.2024	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für Wirtschaft, Wissenschaft, Stadtentwicklung und Digitalisierung	23.04.2024	öffentlich Vorberatung
Stadtrat	24.04.2024	öffentlich Entscheidung

Betreff: Ganzheitliches Mobilitätskonzept der Stadt Halle (Saale)

Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat bestätigt die Ziele des Ganzheitlichen Mobilitätskonzepts sowie das zu ihrer Erreichung fachlich notwendige Maßnahmen-Konvolut in den Handlungsfeldern (siehe Anlagen A und B der Beschlussvorlage), als Grundsätze und Richtschnur der städtischen Mobilitätspolitik.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die zur Umsetzung der Maßnahmen notwendigen (Einzel-)Vorhaben schrittweise und unter dem Vorbehalt der Finanzierung planerisch vorzubereiten.

René Rebenstorf
Beigeordneter

Darstellung finanzielle Auswirkungen

Für Beschlussvorlagen und Anträge der Fraktionen

Finanzielle Auswirkungen

☐ ja ☒ nein

Aktivierungspflichtige Investition

☐ ja ☒ nein

Ergebnis Prüfung kostengünstigere Alternative

Das ganzheitliche Mobilitätskonzept hat selber noch keine direkten finanziellen Auswirkungen.

Folgen bei Ablehnung

Die aufwändige und fraktionsübergreifende Abstimmung zu den verkehrspolitischen Zielen und Maßnahmen könnte nicht umgesetzt werden.

A	Haushaltswirksamkeit HH-Jahr ff.	Jahr	Höhe (Euro)	Wo veranschlagt (Produkt/Projekt)
---	----------------------------------	------	-------------	--------------------------------------

Ergebnisplan	Ertrag (gesamt)			
	Aufwand (gesamt)			
Finanzplan	Einzahlungen (gesamt)			
	Auszahlungen (gesamt)			

B	Folgekosten (Stand:	ab Jahr	Höhe (jährlich, Euro)	Wo veranschlagt (Produkt/Projekt)
Nach Durchführung der Maßnahme zu erwarten	Ertrag (gesamt)			
	Aufwand (ohne Abschreibungen)			
	Aufwand (jährliche Abschreibungen)			

Auswirkungen auf den Stellenplan

☐ ja

☒ nein

Wenn ja, Stellenerweiterung:

Stellenreduzierung:

Familienverträglichkeit:

☒ ja

Gleichstellungsrelevanz:

☒ ja

Klimawirkung:

☒ positiv

☐ keine

☐ negativ

Ein wichtiges Ziel des Ganzheitlichen Mobilitätskonzepts ist die Stärkung des Umweltverbundes – bis 2040 soll ein Mobilitätsangebot des Umweltverbundes geschaffen werden, das für mindestens drei Viertel der Wege in Halle (Saale) die attraktivere Option darstellt.

1. Sachdarstellung und Begründung:

Die Stadtverwaltung hat 2020 damit begonnen, ein fachlich fundiertes und vor allem realistisches Ganzheitliches Mobilitätskonzept zu erarbeiten, das sich an die europäischen Kriterien nachhaltiger Mobilitätspläne anlehnt (sustainable mobility plan).

Die Folgen der Corona-Pandemie sowie strukturelle Veränderungen im zuständigen Geschäftsbereich II der Stadtverwaltung waren die Ursache, dass bis Ende 2021 zunächst „nur“ die Bestandsanalysen als Vorlauf zur eigentlichen inhaltlichen Bearbeitung im Fokus standen. Der eigentliche Diskussions- und Arbeitsprozess begann Anfang 2022 in einer Arbeitsgruppe, bestehend aus Mitgliedern aller Rats-Fraktionen und deren Beauftragten, der Verwaltung sowie von Interessenvertretern aus Wirtschaft (u. a. IHK, Handwerkskammer, City-Gemeinschaft, Stadtwerke), Stadtgesellschaft (z. B. Universität) und verschiedenen Verbänden (ADAC, ADFC, FFF und andere Umweltverbände).

Diese interdisziplinäre Arbeitsgruppe hat in insgesamt zwölf Sitzungen und Workshops unter fachlicher Anleitung und Moderation der Mobilitätswerk GmbH (Dresden) die Struktur und inhaltliche Ausrichtung des Ganzheitlichen Mobilitätskonzeptes intensiv und teilweise kontrovers diskutiert. Im Ergebnis liegen nun die Bestandteile „Ziele“ (Anlage A) und „Handlungsfelder“ (Anlage B) vor sowie informell zusätzlich das Visionspapier Mobilität 2040+ (Anlage C) und Aussagen zum Wirkungskreis des Ganzheitlichen Mobilitätskonzeptes (Anlage D).

Der hierbei erarbeitete Konsens, der die Wahlfreiheit des Verkehrsmittels nicht in Frage stellt, wurde im Herbst 2023 einem umfangreichen Beteiligungsprozess zugeführt (Internet-Plattform „Mitmachen-in-Halle“), im November abgeschlossen und die Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung eingearbeitet. Im Vorfeld der allgemeinen Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte bereits eine vielschichtige Schülerbeteiligung sowie eine Abstimmung mit Interessenvertretern und dem Studentenrat. Auf Grundlage der weit überwiegend positiven Resonanz wurde das Mobilitätskonzept in der letzten Arbeitsgruppensitzung am 24.11.2023 bestätigt und dieser Vorlage in Form der oben genannten Anlagen beigelegt.

Inhaltlich liegt der Schwerpunkt des Ganzheitlichen Mobilitätskonzeptes in dem Auftrag an Verwaltung und Stadtrat zur Erstellung maßgeschneiderter quartiersbezogener Mobilitäts-Planungen, die - beginnend mit der Altstadt - im Dialog mit den jeweils Quartiersbetroffenen erarbeitet und stufenweise umgesetzt werden sollen.

Zur Stärkung des Umweltverbundes hat dabei grundsätzlich der Radverkehr als individuelles Verkehrsmittel das größte Verlagerungspotential im Modal Split zugunsten des Umweltverbundes. Auf der Grundlage einer anzustrebenden kontinuierlichen Finanzierung sollen deshalb insbesondere Netzlücken in der Radverkehrsinfrastruktur sukzessive geschlossen und die Qualität der Anlagen nachhaltig verbessert werden. Von Stadtrat und Stadtverwaltung ist im Rahmen der künftigen Haushaltsberatungen die erforderliche Priorisierung der vorhandenen finanziellen Mittel vorzunehmen, um diese Maßnahmen umsetzen zu können.

2. Familienverträglichkeitsprüfung und Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten

Die Belange der Familienverträglichkeitsprüfung werden durch die inhaltliche Ausrichtung des Ganzheitlichen Mobilitätskonzeptes grundsätzlich positiv beeinflusst.

Der Fuß- und Radverkehrsbeauftragte war in der Arbeitsgruppe dauerhaft vertreten, so dass sich eine gesonderte Stellungnahme hier erübrigt.

Anlagen gesamt:

Anlage A	Ganzheitliches Mobilitätskonzept der Stadt Halle (Saale) - Ziele
Anlage B	Ganzheitliches Mobilitätskonzept der Stadt Halle (Saale) - Handlungsfelder
Anlage C	Visionspapier 2040+ in Halle (Saale) - nur zur Information
Anlage D	Wirkungskreis des Ganzheitlichen Mobilitätskonzeptes - nur zur Information

Präambel zum „Ganzheitlichen Mobilitätskonzept der Stadt Halle (Saale)“:

Wesentliches Ziel bei der Erarbeitung des GMK war ein strukturiertes, klares und möglichst kurzes Ergebnispapier. Deshalb wurde auf wissenschaftlich vollumfassende, umfängliche Ausführungen verzichtet und nicht jedes „Spezialthema“ (wie z. B. Taxi-, Reisebusverkehre o. a.) einzeln behandelt. Im Visionspapier wie auch den Zielen werden deshalb Leitlinien und das gemeinsam getragene Ergebnis übergeordnet dargelegt. Die Maßnahmen dienen zur Priorisierung von Schwerpunkten, die durch (neue) Angebote weiterentwickelt werden können.

Im Konzept werden langfristige Ziele adressiert. Es ist aber genauso festzuhalten, dass sich im GMK auch bewusst Widersprüche zu geltenden Regelungen und Beschlüssen wiederfinden. Es wurden jedoch nur Aspekte in das Konzept aufgenommen, welche zukünftig eine möglichst realistische Chance auf Umsetzung besitzen. Hierzu gehört z. B. auch der Vorschlag, „Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit“ einzuführen: Halle (Saale) hat sich hier bereits in der Vergangenheit der Initiative *„Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“* angeschlossen, die sich bekanntermaßen für mehr Tempo 30 in Kommunen einsetzt. Ein weiteres Thema, das sich gegenwärtig aufgrund fehlender rechtlicher Rahmenbedingungen (noch) nicht umsetzen lässt, ist eine veränderte Parkraumbewirtschaftung. Dennoch ist dieses Thema bewusst Bestandteil des GMK.

Die Mittelbereitstellung stellt die größte Herausforderung für die Umsetzung des Konzeptes dar. Wie bereits während des Erstellungsprozesses dargelegt, ist die bisher zur Verfügung stehende Finanzierung für Verkehrsangebote und Infrastruktur bei weitem nicht ausreichend. Zusätzlich zeigen sich trotz vieler Neugestaltungen, realisierter Sanierungsmaßnahmen und der dazugehörigen Zuschüsse von Land und Bund mangels planmäßiger Instandhaltungen jetzt zunehmend Mängel in der Infrastruktur. Deshalb muss festgehalten werden, dass das Instandhaltungsvolumen bei weitem die empfohlenen Größenordnungen unterschreitet. In den nächsten Jahren werden die Mängel aufgrund der fortgeschrittenen Nutzungsdauern noch sichtbarer werden. Die Haushaltslage ermöglichte bisher keine auskömmliche Finanzierung. Die entsprechende Finanzierung bereitzustellen, wird deshalb eine vordringliche Aufgabe der Politik sein – kann aber im Rahmen des GMK nicht abschließend und umfassend aufbereitet werden.

Das Konzept folgt deshalb auch bewusst nicht dem sogenannten SMART-Prinzip. Das GMK adressiert Angebote, die wiederum Voraussetzung für eine Attraktivitätsverschiebung zugunsten des Umweltverbunds sind. Beschlossen wurde im städtischen Klimaschutzkonzept ein Erreichen der Klimaneutralität im Jahr 2030. Aktuelle Zwischenschritte existieren dort nicht.

Im klimapolitischen Leitbild werden dabei für den Verkehr folgende Größen genannt: bis 2030 sollen die verkehrsbedingten Emissionen um 48 % gegenüber dem Referenzjahr 1990 reduziert werden; der Umweltverbund soll im Jahr 2030 einen Anteil von 75 % im Modal Split bezogen auf die zurückgelegten Wege erreichen. Im GMK werden 75 % als realistische Potentialgröße für eine vergleichbare Attraktivität des Umweltverbundes für 2040 genannt. Ein deutlich früheres Erreichen dieser Zielgröße von 75% wird auch (verkehrs-) wissenschaftlich als unrealistisch eingeschätzt.

Ein weiteres Beispiel ist in diesem Zusammenhang hier ebenso zu nennen: Aufgrund der Verbreitung von alternativen Antrieben kann man generell einen positiven Effekt für den Klimaschutz annehmen. Für Pkw kann hierbei von einem Anteil zwischen 20–30 % und bei den Lkw/Nutzfahrzeugen von 10–30 % Veränderungspotential in 2030 im Vergleich zum Bestand ausgegangen werden. Für 2040 dürfte dieses Potential jeweils 20–30 % höher liegen. Damit wäre die Klimaschutzwirkung nur sehr ungefähr abschätzbar. Genauere Größenordnungen bezogen auf die Stadt Halle (Saale) soll das Elektromobilitätskonzept liefern.

Kein Ziel des GMK ist es, wie im Arbeitskreis mit den Akteuren abgestimmt, für einzelne Maßnahmen die jeweilige Klimaschutzwirkung abzuschätzen. Sondern im Fokus stand, aus

Sicht der Angebotsorientierung geeignete Grundlagen im Sinne der Daseinsvorsorge und Teilhabe zu schaffen. Die geplanten Maßnahmen sind deshalb miteinander vernetzt zu betrachten und stehen teilweise auch in Abhängigkeiten zueinander. Die „Berechnung“ einer Klimaschutzwirkung (z. B. in CO₂-Mengen) wäre dahingehend nicht zielführend gewesen – erst recht nicht vor dem Hintergrund, dass auch nicht erwartet werden kann, alle Maßnahmen könnten umgesetzt werden. Zusammengefasst: ein Modal-Shift zugunsten des Umweltverbundes hat generell eine positive Wirkung auf den Klimaschutz.

Noch zum Begriff „Umweltverbund“: in den Darstellungen im GMK wird der Begriff Umweltverbund verwendet. Verkehrsangebote des Umweltverbundes sollen den Anteil des motorisierten individuellen Autoverkehrs reduzieren und dadurch die Lebensqualität, die Luftreinhaltung und den Klimaschutz verbessern. Der Begriff beinhaltet nicht nur den öffentlichen Nah-, Rad- und Fußverkehr. Auch Sharing-Angebote, Taxi, Mietwagen und Bedarfsverkehre zählen dazu. Im Vergleich zu einem eigenen Fahrzeug sind die Emissionen und der Flächenverbrauch pro Nutzenden geringer.

Zudem sind im GMK grundsätzlich alle Mobilitätsanbieter hinsichtlich einer intensiven Zusammenarbeit angesprochen. In der Rolle des ÖPNV als aggregierender Mobilitätsanbieter des Umweltverbundes sind alle weiteren Angebote des Umweltverbundes, sofern nicht explizit erwähnt, verortet. Im Erstellungsprozess des GMK wurden die verschiedenen Mobilitätsanbieter thematisiert und diskutiert. Für die strategische Entwicklung des Konzepts galt es aber, entsprechende Schwerpunkte zu setzen. Gelegenheitsverkehre und explizit auch Bedarfsverkehre werden immer gemeinsam mit dem „klassischen“ ÖPNV gedacht, auch wenn diese nur einen sehr geringen Anteil (< 1% an der Gesamtmobilität) ausmachen. Das Ziel ist in diesen Bereichen tendenziell größere Gefäße mit mehreren Personen zu nutzen, im Sinne einer positiven Wirkung auf die Frequenz des Verkehrs und die Reduzierung von Emissionen. Dabei ergeben sich außerdem Flächenvorteile.

„Mobilität für alle“ ist als Leitidee in Ziel 3 festgeschrieben. Damit sind umsetzbare Barrierefreiheit und Teilhabe als Bestandteile des Konzepts zu verstehen. Dies betrifft alle Modale und ist nur bei Schwerpunkten nochmals explizit erwähnt. Beispielhaft kann an dieser Stelle das Thema Sicherheit erwähnt werden, weshalb beim Fußverkehr z. B. auch explizit auf die Beleuchtung verwiesen wurde.

Zusammenfassend ist nochmals ausdrücklich festzuhalten, dass es sich beim GMK um einen Zielrahmen handelt, der einen nicht abgeschlossenen Maßnahmenkatalog beinhaltet. Bei der Umsetzung der einzelnen Maßnahmen sind dann die klimapolitischen Ziele der Stadt zu berücksichtigen, Wirksamkeiten zu untersuchen und möglichst konkrete Schritte hin zur Klimaneutralität zu formulieren.