

## Positionen der Bürgerinitiative Packhofgebiet zur zukünftigen Verkehrsentwicklung

20. Dezember 2016

### Grundsätze:

1. Die Gesundheit der Bürger, die Aufenthaltsqualität sowie die Umwelt- und Ressourcenschonung sind prioritäre Ziele der städtebaulichen Entwicklung und der Verkehrsentwicklung. Sie haben Vorrang vor der Automobilität und wirtschaftlichen Zielen.
2. Die Menge des motorisierten Verkehrs ist, ausgehend vom jetzigen Niveau, zu verkleinern. D.h., dass der motorisierte Verkehr schrittweise auf den Stadtring umgelenkt wird und stattdessen der ÖPNV und der Radverkehr gestärkt werden.
3. Um die im VEP definierten Ziele zu erreichen und trotzdem eine städtebauliche Entwicklung zu ermöglichen, sind zukunftsweisende innovative Konzepte, wie z.B. autofreies Wohnen oder autofreies Gewerbe notwendig. Bei der Etablierung von Gewerbe ist daher darauf zu achten, dass dieses keinen zusätzlichen motorisierten Verkehr auslöst.
4. Die übliche Planungsreihenfolge (motorisierter Verkehr, Radverkehr/Fußgänger/Behinderte) muss konsequent umgekehrt werden.



### Packhofgebiet/städtebauliche Entwicklung der Innenstadt:

5. Die Verkehrsplanung für das Packhofgebiet konkretisiert exemplarisch die im Verkehrsentwicklungsplan und anderen Teilplänen (Luftreinhalteplan, Lärmaktionsplan, fahrradfreundliche Kommune) definierten Ziele.
6. Der Packhof bietet sich aufgrund seiner eingeschränkten Möglichkeiten zur Erreichbarkeit für den motorisierten Verkehr besonders an, andere Möglichkeiten der Mobilität im innerstädtischen Raum in den Vordergrund zu stellen (Radverkehr, Fußgängerwege, ÖPNV).
7. Fragen der Verkehrssicherheit und Ordnung im öffentlichen Raum (Geschwindigkeitsbegrenzung, Parkverbot) werden durch bauliche Maßnahmen unterstützt (Sperrung wilder Parkplätze; Vermeidung von Parksuchverkehr).
8. Autoverkehr wird vermieden, indem in der Innenstadt keine zusätzliche Parkplätze durch Parkhäuser geschaffen werden, das Parken ist nur mit einem Anwohnerparkausweis möglich.
9. Mischverkehrsflächen sind aufgrund des Kräfteungleichgewichts der verschiedenen Verkehrsteilnehmer zu vermeiden. Fußgänger und Fahrradfahrer werden durch Mischverkehrsflächen verdrängt und unnötig gefährdet. Sie müssen deshalb ausreichend getrennten Platz haben, um Konflikte weitestgehend auszuschließen.
10. Das Konzept, den motorisierten Verkehr durch Einbahnstraßenregelungen zu beschleunigen, wird abgelehnt, da dadurch Wohnblöcke zu Verkehrsinseln werden. Jedes Wohngebäude sollte nur auf einer Seite den Auswirkungen des motorisierten Verkehrs ausgesetzt sein.
11. Die Versiegelung von Flächen zugunsten des motorisierten Verkehrs ist auf ein Minimum zu begrenzen.
12. Der überwiegende, wasserseitige Anteil des Packhofgeländes (ehemaliges BUGA-Gelände) ist durch entsprechende Maßnahmen als Parkfläche zu erhalten und steht damit dauerhaft einer Bebauung und der damit verbundenen Verkehrserschließung nicht zur Verfügung. Hierzu sind entsprechende Beschlüsse aber auch aktive Maßnahmen wie die Pflanzung von Bäumen notwendig.

Sascha Kahrau, Erhard Gottschalk, Boris Angerer (Mitglieder des Sprecherrats)