

FDP-Fraktion Maintal Eichendorffstraße 5s 63477 Maintal

Herrn Stadtverordnetenvorsteher
Karl-Heinz Kaiser
Klosterhofstr. 4 – 6

63477 Maintal

Antrag zu TOP 16 der Tagesordnung der 15. Stadtverordnetenversammlung am 05.02.2018 (IVEP)

Sehr geehrter Herr Stadtverordnetenvorsteher,

Maintal, 29. Januar 2018

Die FDP-Fraktion beantragt, folgenden Änderungsantrag zu TOP 16 auf die Tagesordnung der Stadtverordnetenversammlung am 05.02.2018 zu nehmen:

Thomas Schäfer
Fraktionsvorsitzender

t.schaefer@stvv-maintal.de
www.fdp-maintal.de

FDP-Fraktion in der Maintaler
Stadtverordnetenversammlung
Eichendorffstraße 5s
63477 Maintal

T: 06181 4348818
F: 06181 4348819

Änderung des Integrierten Verkehrsentwicklungsplans

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Integrierte Verkehrsentwicklungsplan wird wie folgt geändert:

| Teil 1 |
|--|
| Seite 5, 2. Absatz: Die Worte „Mobilität der Zukunft“ werden durch die Worte „technisch neue Mobilitätskonzepte“ ersetzt. Die Ersetzung wird im weiteren Verlauf ebenfalls übernommen. |
| Seite 5, 3. Absatz: Am Ende des Absatzes wird ergänzt: "Der stadtauswärtsfließende Verkehr soll hierbei flüssiger gestaltet werden, als der stadteinwärts fließende Verkehr." |
| Seite 6, der 5. Aufzählungspunkt ("Schrittweise Entwicklung zu einer verkehrsberuhigten Stadt bzw. einem Verkehrsberuhigungsmodell für zentrale Bereiche (u.a. Dörnigheim).") wird ersetzt durch einen Punkt "Umlenkung des Durchgangsverkehrs um die innerörtlichen Lagen herum." |
| Seite 6, im 7. Aufzählungspunkt wird vor den Worten "im Sinne" das Wort "auch" ergänzt. |
| Seite 6, es wird nach dem 8. Aufzählungspunkt ein weiterer Aufzählungspunkt ergänzt: "Schaffung von LKW-Parkplätzen in Gewerbegebieten." |
| Seite 6, es wird nach dem 8. Aufzählungspunkt ein weiterer Aufzählungspunkt ergänzt: "Gleichberechtigte Berücksichtigung aller Verkehrsarten und Vermeidung der Diskriminierung einzelner Verkehrsteilnehmer." |
| Seite 6, es wird nach dem 8. Aufzählungspunkt ein weiterer Aufzählungspunkt ergänzt: "Sicherstellung eines fließenden Verkehrs in der Stadt." |

| |
|--|
| <p>Seite 7, 1. Absatz, 1. Satz wird wie folgt neu gefasst: "Mit diesen Bausteinen der schon vorliegenden Ergebnisse der Leitbild-Diskussion der Stadt Maintal, dem Wunsch nach Förderung neuer Mobilitätskonzepte (u. a. E-Mobilität, Carsharing, autonomes Fahren) sowie den oben genannten (verkehrlichen) Ergänzungen werden nachfolgend sieben Planungsziele definiert."</p> |
| <p>Seite 7, Planungsziel 1: Die ersten drei Absätze des Planungsziels werden wie folgt neu gefasst: "Die Nahmobilität betrifft im Wesentlichen den Fußgänger- und Radfahrverkehr. Die Förderung der Nahmobilität, soll im IVEP 2017 für die Stadt Maintal einen hohen Stellenwert haben. Es gibt in der Maintaler Gemarkung Fernradwege, die Regionalpark-Rundroute', den ‚Rhein-Main-Vergnügen 12‘ und zudem im Norden tangierend die ‚Regionalparkroute Hohe Straße‘. Eine geeignete Trasse für den Schnellradweg zwischen Hanau und Frankfurt wird noch gesucht. Und es gibt das Projekt ‚Maintal-Ring‘, das sich derzeit in der Diskussion zwischen Stadt und Bürgerschaft befindet."</p> |
| <p>Seite 7, am Ende der Aufzählung zum Planungsziel 1 wird ergänzt: "Bau des Schnellradwegs Frankfurt - Hanau"</p> |
| <p>Seite 8: Das Planungsziel 2 wird umbenannt in "Technische neue Mobilitätskonzepte"</p> |
| <p>Seite 8: Die ersten beiden Absätze zum Planungsziel 2 werden gestrichen.</p> |
| <p>Seite 8: Der dritte Absatz wird wie folgt neu gefasst: "Der Einsatz neuer technischer Mobilitätskonzepte bietet ein breites Lösungsspektrum für die Gestaltung des Verkehrs in der Stadt. Hierbei gilt es, insbesondere die Digitalisierungspotentiale optimal einzusetzen und somit auch neue Formen der Mobilität und des intermodalen Verkehrs zu gestalten. Die Förderung der E-Mobilität im weitesten Sinne und emissionsarmer bzw. klimaneutraler Antriebstechnologien (z.B. Biomass to Liquid, oder Wasserstoffzellen) gehören zu diesem Maßnahmenkatalog. Die entsprechende Infrastruktur (u.a. Ladestationen) muss gefördert werden. Städtische Dienste und Dienste der übrigen Ver- und Entsorger sollten angeregt werden, klimaneutrale Antriebstechnologien zu nutzen."</p> |
| <p>Seite 8: An den dritten Absatz wird folgender Satz angehängt: "Für die Nutzung städtischer Infrastrukturen durch Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen im Individualverkehr werden Ausschreibungen vorgenommen, um die besten Konzepte im Rahmen des Wettbewerbs zu entwickeln."</p> |
| <p>Seite 8: Der zweite Anstrich ("Ermittlung der Carsharing-Nachfrage und Schaffung entsprechender Stellplätze") wird ersetzt durch "Bereitstellung von vermieteten Carsharing-Stellplätzen in öffentlichen Parkierungsanlagen"</p> |
| <p>Seite 8: Im dritten Anstrich werden die Worte "über eine App abrufbare und" gestrichen.</p> |
| <p>Seite 8: Der fünfte Anstrich wird wie folgt gefasst: "Umstellung der Stadtbusse auf emissionsarme bzw. klimaneutrale Fahrzeuge"</p> |

| |
|--|
| Seite 8: Es wird ein Anstrich ergänzt: "Schaffung von Gewerbeflächen für Umschlagzentren auf kleine lokale (emissionsarme bzw. klimaneutrale) Transportmittel." |
| Seite 9: Am Ende der Aufzählung wird ein weiterer Punkt ergänzt: "Langfristige Sicherung der Main-Querung für den motorisierten und nicht-motorisierten Verkehr von der Gemarkung Maintal in Richtung des Kreises Offenbach." |
| Seite 10: Die ersten drei Absätze des Planungsziels 4 werden wie folgt neu gefasst: "Für die stadtverträgliche Verkehrsabwicklung in der bebauten Ortslage gibt es ausreichend verkehrsrechtliches und planerisches Rüstzeug. Die zulässige Geschwindigkeit auf den Vorfahrtsstraßen der Stadtteile soll nach Maßgabe der Straßenverkehrsordnung (StVO) und unter Berücksichtigung des Lärmaktionsplanes [7] festgelegt werden. Hierbei ist auf die Flüssigkeit des Verkehrs unter Beachtung der jeweils vorgegebenen Geschwindigkeit zu achten. Stadtauswärtsfließender Verkehr ist gegenüber dem stadteinwärts fließenden Verkehr zu bevorzugen. Sinnhaftigkeit und Weiterentwicklung von für Tempo 30 oder Schrittgeschwindigkeit ausgewiesenen Verkehrsflächen sollen unter Berücksichtigung des Verkehrsflusses und der Bedürfnisse der Anwohner überprüft werden mit folgenden Schwerpunkten:" |
| Seite 10: Der erste Anstrich zum Planungsziel 4 wird wie folgt gefasst: "Überprüfung und Beurteilung des Verkehrsablaufes und des Geschwindigkeitsniveaus auf den Stadtteil-Straßen," |
| Seite 10: Der zweite Anstrich zum Planungsziel 4 wird wie folgt gefasst: "Situationsadäquate Anpassung der Tempo-30-Zonen und der Verkehrsberuhigten Bereiche im städtebaulichen Ansatz," |
| Seite 10: Der dritte Anstrich zum Planungsziel 4 wird gestrichen. |
| Seite 10: Der vierte Anstrich wird ergänzt um die Worte "z.B. durch die Verwendung von Prägeasphalt im Bereich der Ortseingangsschilder" |
| Seite 10: Es wird ein weitere Anstrich für das Planungsziel 4 ergänzt: "Gestaltung des Verkehrsflusses mit einem Vorrang für den Stadtauswärtsverkehr." |
| Seite 11, der zweite Absatz wird ergänzt: "An den Bahnhöfen ist ein geeigneter Übergang zwischen den Verkehrsträgern Bahn und Bus herzustellen (Anschlusszeiten)." |
| Seite 11, Im Planungsziel 6 wird der dritte Absatz wie folgt neu gefasst: "Der kleinflächige Einzelhandel in den Stadtteilen braucht Stellplätze für die ‚schnellen‘ Kunden, mit einer oder zwei Erledigungen. Hier kann daher eine Bewirtschaftung sinnvoll sein, mit einer Parkzeit von z.B. 2 Stunden im Zeitraum zwischen 8 und 20 Uhr, die mittels Parkscheiben kontrolliert wird." |
| Seite 12: Der erste Absatz "In engen ... darstellen." wird gestrichen. |
| Seite 12: Am Ende der Aufzählung zum Planungsziel 12 wird ergänzt: "Bewirtschaftung von Stellplätzen im Straßenraum mit nicht-monetären Mitteln (Parkscheibe)." |

| |
|--|
| Seite 13: Die Bezeichnung des Planungsziels 2 wird wie folgt geändert: "Planungsziel 2: Förderung ,Technisch neuer Mobilitätskonzepte" |
| Teil 3 |
| Seite 4: Im ersten Absatz wird am Ende der Satz "Die Einbindung in die Tempo-30-Zone mit Führung des Radverkehrs gemeinsam mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) auf der Fahrbahn bietet sich hierbei an." gestrichen. |
| Seite 5: Am Ende des zweiten Absatzes wird eingefügt: "Daher soll der Bürgersteig auf der westlichen Seite um die Fläche verkleinert werden, die derzeit für den Radweg verwendet wird, wenn dieser in einen Schutzstreifen überführt wird." |
| Seite 7: Am Ende des ersten Absatzes nach "eingebunden werden." wird ergänzt: "Die Schaffung dieses Kreisverkehrsplatzes hat Vorrang." |
| Seite 7: Im letzten Absatz wird der Satz "In einer Untersuchung zur Umsetzung des Lärmaktionsplanes im Bereich ,Straßenverkehr' aus 03/2017 [3] wurde festgestellt, dass die Kombination einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im Nachzeitraum (22-6 Uhr) und einem Nachtfahrverbot für Lkw (dies besteht hier bereits) sinnvolle Maßnahmen hinsichtlich einer spürbaren Pegelminderung darstellen." ersetzt durch "Für die Kennedystraße wird das Nachtfahrverbot für LKW aufrecht erhalten." |
| Seite 8: Am Ende des zweiten Absatzes wird ein neuer Absatz ergänzt: "Die Schaffung des Kreisverkehrsplatzes am Knotenpunkt Kennedystraße/Berliner Straße gehört zu den prioritären Maßnahmen im Stadtteil Dörnigheim. Seine Realisierung soll im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Gesamten Areals (insb. des Geländes des Realmarktes) angegangen werden." |
| Seite 9: Die Maßnahme "Wilhelmsbader Straße" wird gestrichen. |
| Seite 10: Der letzte Absatz der Maßnahme Mainufer wird gestrichen. |
| Seite 10: Bei der Maßnahme Mainufer wird ein weiterer Absatz eingefügt: "Entlang des Mainufers ist eine verlässlich verfügbare Querung des Mains für den motorisierten und nicht-motorisierten Verkehr in Richtung Kreis Offenbach sicherzustellen." |
| Seite 10: Im ersten Absatz der Maßnahme Am Kreuzstein wird der Satz "Es ist vielmehr der innerörtliche Verkehr Bischofsheims auf der Straße Am Kreuzstein als Ergebnis der stark gewachsenen Bevölkerung, der jetzt in der ehemaligen Stadtrandstraße die hohe Belastung verursacht." wie folgt neu gefasst: "Es ist vielmehr der innerörtliche Verkehr Bischofsheims auf der Straße Am Kreuzstein als Ergebnis der stark gewachsenen Bevölkerung und des zunehmenden Durchgangsverkehrs, der jetzt in der ehemaligen Stadtrandstraße die hohe Belastung verursacht." |

| |
|--|
| <p>Seite 11: Im zweiten Absatz wird der Satz "In einer Untersuchung zur Umsetzung des Lärmaktionsplanes im Bereich ‚Straßenverkehr‘ aus 03/2017 [3] wurde festgestellt, dass die Kombination einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im Nachzeitraum (22-6 Uhr) und einem Nachtfahrverbot für Lkw (dies besteht hier bereits) sinnvolle Maßnahmen hinsichtlich einer spürbaren Pegelminderung darstellen." ersetzt durch "Für die Straße Am Kreuzstein wird ein Nachtfahrverbot für LKW eingeführt."</p> |
| <p>Seite 11: Am Ende des Kapitels 2.1 wird eine neue Maßnahme "Ortseingänge" eingefügt mit folgendem Text: "Ortseingänge: An den Ortseingängen in Dörnigheim (Ortseingangsschilder) wird durch das Aufbringen von Prägeasphalt der Übergang in die innerörtliche Lage sichtbar gemacht."</p> |
| <p>Seite 11: Bei der Maßnahme Knoten Am Kreuzstein/Hochstädter Straße wird der erste Absatz gestrichen. Im zweiten Absatz werden die Worte "in der ‚abknickenden Vorfahrt‘" gestrichen.</p> |
| <p>Seite 12: Bei der Maßnahme Anschlussstelle Bischofsheim soll im ersten Absatz der zweite Satz eine neue Fassung erhalten: "Die bestehende Anschlussstelle Bischofsheim ist zu erhalten und durch eine neue Anschlussstelle westlich des Stadtteils zu ergänzen."</p> |
| <p>Seite 13: Im ersten Absatz zur Maßnahme Rumpenheimer Weg wird der letzte Satz wie folgt neu gefasst: "Die Anlage 3.2 verdeutlicht den alternativen Querschnitt mit fahrtrichtungsgetreuen Radfahr-Schutzstreifen auf der Nordseite des Rumpenheimer Wegs. Auf der Südseite bleibt die bestehende Gestaltung mit Parkplätzen erhalten."</p> |
| <p>Seite 13: Am Ende des zweiten Absatzes der Maßnahme Rumpenheimer Weg wird ergänzt: "Die Straße bleibt als Vorfahrtsstraße ohne Tempo 30 erhalten. Mittels Geschwindigkeitsanzeigen wird die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer erhöht."</p> |
| <p>Seite 13: Die Maßnahme Alt Bischofsheim wird gestrichen.</p> |
| <p>Seite 13: Bei der Maßnahme Goethestraße/Dörnigheimer Weg werden die beiden ersten Sätze des zweiten Absatzes wie folgt neu gefasst: "Es wird daher angeregt, die beiden Straßen als Vorfahrtstraßen aus den Zonen herauszunehmen und die alternativen Radwege als Schulradwege weiter auszubauen. Auf der Goethestraße und Dörnigheimer Weg könnte versucht werden, Schutzstreifen für Radfahrer anzulegen. Zusätzlich sind im Bereich Goethestraße/Schillerstraße Ausweichflächen für den Begegnungsverkehr mit Bussen zu schaffen."</p> |
| <p>Seite 14: Im zweiten Absatz der Maßnahme Ortseingangsbereiche wird der Satz "In einer Untersuchung zur Umsetzung des Lärmaktionsplanes im Bereich ‚Straßenverkehr‘ aus 03/2017 [3] wurde festgestellt, dass die Kombination einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im Nachzeitraum (22-6 Uhr) und einem Nachtfahrver-</p> |

| |
|---|
| bot für Lkw (dies besteht hier bereits) sinnvolle Maßnahmen hinsichtlich einer spürbaren Pegelminderung darstellen." ersetzt durch "Für die Straße Fechenheimer Weg wird ein Nachtfahrverbot für LKW eingeführt." |
| Seite 14: Bei der Maßnahme Ortseingangsbereiche wird am Ende ein Absatz ergänzt: "An den Ortseingängen des Stadtteils Bischofsheim (Ortseingangsschilder) wird durch das Aufbringen von Prägeasphalt der Übergang in den innerörtlichen Bereich sichtbar gemacht." |
| Seite 14: Bei der Maßnahme Bergerstraße wird der gesamte Erläuterungstext wie folgt neu gefasst: "Im Bereich der Bergerstraße wird an der Kreuzung Breulgasse, Ledergasse eine Fußgängerquerrung eingerichtet." |
| Seite 15: Bei der Maßnahme Ortseingangsbereiche wird am Ende ein Absatz ergänzt: "An den Ortseingängen des Stadtteils Hochstadt (Ortseingangsschilder) wird durch das Aufbringen von Prägeasphalt der Übergang in den innerörtlichen Bereich sichtbar gemacht." |
| Seite 16: Im ersten Absatz wird der Satz "Die vorhandene Tempo-30-Zone kann zudem nach Süden über die Jägerstraße hinaus erweitert werden." gestrichen. |
| Seite 16: Im zweiten Absatz der Maßnahme Wachenbuchener Straße wird der Einschub "-wie im gesamten Stadtgebiet auf Hauptverkehrsstraßen-" gestrichen. |
| Seite 16 f.: Bei der Maßnahme Hanauer Straße werden die ersten beiden Absätze gestrichen. Der dritte Absatz erhält folgende Fassung: "Zur Aufrechterhaltung der Verbindung Kreisstraße – Hanauer Straße soll an diesem Knotenpunkt mit der Südumgehung die Anordnung eines Kreisverkehrsplatzes geprüft werden." |
| Seite 17: Die Maßnahme Hauptstraßennetz Hochstadt wird gestrichen. |
| Seite 18: Bei der Maßnahme Dorfelder Straße/Feldstraße(Alt Wachenbuchen werden im zweiten Absatz die Worte "und zur Straße Alt Wachenbuchen -vielleicht sogar bis zur Raiffeisenstraße-" gestrichen. |
| Seite 19: Bei der Maßnahme Hanauer Landstraße/Schulstraße ist im letzten Absatz der Satz "Ein Umbau im Sinne einer abknickenden Vorfahrt wäre eine sparsame Lösung. Ein Kreisverkehrsplatz ist aber bei sich ändernder Verkehrsführung erheblich flexibler und wirkt auch im Sinne einer Geschwindigkeitsreduktion bei geringen Belastungen, z.B. nachts." durch folgende Formulierung zu ersetzen: "Die Einrichtung eines Kreisverkehrsplatzes in diesem Bereich führt zu einer Entlastung des Knotenpunktes bei Erhaltung der Flexibilität der Verkehrsführung." |
| Seite 19: Bei der Maßnahme Ortseingangsbereiche wird am Ende ein Absatz ergänzt: "An den Ortseingängen des Stadtteils Wachenbuchen (Ortseingangsschilder) wird durch das Aufbringen von Prägeasphalt der Übergang in den innerörtlichen Bereich sichtbar gemacht." |

| |
|--|
| <p>Seite 21: Es wird für den Ortsteil Wachenbuchen eine neue Maßnahme "Am Berghof" eingeführt mit folgender Beschreibung: "Am Berghof: Bei der Entwicklung des neuen Baugebietes Am Berghof wird darauf geachtet, dass dieses Gebiet durch zwei unabhängige Verkehrserschließungen an das Grundstraßennetz angeschlossen wird."</p> |
| <p>Seite 22: In der Aufzählung wird ein Punkt ergänzt: "Schnellradweg Frankfurt - Hanau"</p> |
| <p>Seite 23: Im dritten Absatz erhält der erste Satz folgende Fassung: "Auf den innerstädtischen Vorfahrtsstraßen wird angestrebt, entsprechend den räumlichen Gegebenheiten für den Radverkehr mindestens in einer Fahrtrichtung einen Schutzstreifen anzuordnen."</p> |
| <p>Seite 23: Im dritten Absatz ist die Aufzählung der Anlagen an die neue Nummerierung anzupassen.</p> |
| <p>Seite 23: Die im Text erwähnten Anlagen 6.1 und 6.2 sind zu ergänzen.</p> |
| <p>Seite 25: Im letzten Absatz wird der Satz "Hierzu trägt auch die im Abschnitt 2.3 beschriebene, empfohlene Sperrung der Hanauer Straße bei (vgl. Anlage 4.3)." gestrichen.</p> |
| <p>Seite 27: Nach dem dritten Absatz der Einleitung wird folgender Absatz ergänzt: "Im Bereich eines hohen Stellplatzbedarfs auf den Straßen (z.B. in Einkaufsstraßen) ist eine Stellplatzbewirtschaftung mit Parkscheiben einzuführen. Dabei sind Abstell-dauern von 2 Stunden im Zeitraum zwischen 8 und 20 Uhr vorzusehen."</p> |
| <p>Seite 28: Es wird eine neue Maßnahme "Gewerbegebiet Maintal West" eingefügt und wie folgt beschrieben: "Gewerbegebiet West: In der vorgesehenen Erweiterung des Gewerbegebietes West in Bischofsheim sind eine großzügige Wendemöglichkeit als auch ausreichend Parkflächen für den Schwerverkehr vorzusehen."</p> |
| <p>Seite 30: Im dritten Absatz wird das Wort "beidseitig" in der vierten Zeile gestrichen.</p> |
| <p>Seite 30: Im letzten Absatz wird der Satz "In der Untersuchung zur Umsetzung des Lärmaktionsplanes im Bereich ‚Straßenverkehr‘ aus 03/2017 [3] wurde dabei festgestellt, dass die Kombination einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im Nachzeitraum (22-6 Uhr) und einem Nachtfahrverbot für Lkw in allen drei betrachteten Straßenzügen sinnvolle Maßnahmen hinsichtlich der erforderlichen bzw. einer spürbaren Pegelminderung darstellen." ersetzt durch: "In allen drei betrachteten Straßenzügen sollen Nachtfahrverbote für LKW eingeführt bzw. aufrechterhalten werden."</p> |
| <p>Seite 31: Im ersten Absatz wird der Satz "Aus städtebaulichen Gründen könnte langfristig sogar erwogen werden, den Kfz-Verkehr in Teilen der Kennedystraße allen übrigen Verkehrsteilnehmern bzw. Nutzern dieser Bereiche unterzuordnen." gestrichen.</p> |
| <p>Seite 31: Im letzten Absatz werden die Worte "und auch mit der Hochstädter Straße" gestrichen.</p> |

| |
|---|
| Seite 31: Im letzten Absatz wird der letzte Satz wie folgt gefasst: "Die Schaffung einer zweiten Anschlussstelle sollte als langfristiges Ziel geprüft werden." |
| Seite 32: Der erste Absatz wird wie folgt gefasst: "Der Querschnitt des Rumpenheimer Weges ist zu überdenken." |
| Seite 32: Im ersten Absatz wird der letzte Satz "Die Berger Straße kann aufgrund der derzeitigen Planungen und Regelungen in die Tempo-30-Zone aufgenommen werden." gestrichen. |
| Seite 32: Im zweiten Absatz wird der Satzteil "und im weiteren Verlauf an der Einmündung der Jäergasse umgeplant werden" gestrichen. |
| Seite 32: Der fünfte Absatz "Es sollte ... aufgewertet werden." wird gestrichen. |
| Die Anlage 2a ist an die veränderte Beschlussfassung anzupassen |
| Die Anlage 2a ist an die veränderte Beschlussfassung anzupassen |
| In Anlage 2.3 ist die Bemaßung zu ergänzen. Die Anlage ist an die Beschlussfassung anzupassen. |
| In Anlage 2.4 ist die Bemaßung zu ergänzen |
| In Anlage 2.5 ist die Bemaßung zu ergänzen |
| In Anlage 2.7 ist die Bemaßung zu ergänzen |
| Die Anlage 3 ist an die veränderte Beschlussfassung anzupassen |
| Die Anlage 3.1 ist zu streichen, die restlichen Anlagen sind neu zu nummerieren. |
| In Anlage 3.2 ist die Bemaßung zu ergänzen. Die Darstellung ist an die Beschlussfassung anzupassen. |
| Die Anlage 4 ist an die veränderte Beschlussfassung anzupassen |
| In Anlage 4.1 ist die Bemaßung zu ergänzen |
| Die Anlage 4.3 ist zu streichen, die restlichen Anlagen sind neu zu nummerieren |
| Die Anlage 5 ist an die veränderte Beschlussfassung anzupassen |
| In Anlage 5.1 ist die Bemaßung zu ergänzen |
| In Anlage 5.2 ist die Bemaßung zu ergänzen |
| Die Anlage 6 ist an die veränderte Beschlussfassung anzupassen |

Begründung:

Der Integrierte Verkehrsentwicklungsplan ist ein wichtiges Instrument der künftigen Verkehrsplanung in Maintal. Daher kommt es darauf an, die strategische Ausrichtung der Verkehrspolitik präzise zu definieren. Der vorliegende Entwurf setzt stark auf die Stärkung des „Nicht-PKW-Verkehrs“ und vernachlässigt daher den PKW-Verkehr. Da aber der PKW-Verkehr auch zukünftig eine wesentliche Bedeutung im Verkehr haben wird, muss dieser auch angemessen berücksichtigt werden. Eine verkehrspolitische Wende auf Kosten des PKW wird nicht die Zustimmung der Bürger finden. Deshalb müssen hier Korrekturen im Teil 1 des Verkehrsentwicklungsplans vorgenommen werden.

Neben den grundsätzlichen Erwägungen bedarf es bei den einzelnen Maßnahmen einer weiteren Präzisierung. Ebenso sind einzelne Maßnahmen zu streichen bzw. zu ergänzen. Dies geschieht durch die Vorgelegten Änderungsvorschläge zum Teil 3 des Verkehrsentwicklungsplans.

Eine reine Kenntnisnahme des Integrierten Verkehrsentwicklungsplans, zumal wenn dieser auch „beschlossen“ wird, ist nicht ausreichend, da hierdurch die Grundzüge des Plans für die Verwaltung Geltung erlangen und später nicht mehr Änderbar sind, ohne dass es zu Debatten über den Wesensgehalt des Verkehrsentwicklungsplans kommt.

Mit freundlichen Grüßen



Thomas Schäfer
Fraktionsvorsitzender