



Informationsvorlage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **VI/2015/00829**
Datum: 11.09.2015
Bezug-Nummer.
PSP-Element/ Sachkonto:
Verfasser: FB Planen
Plandatum:

Beratungsfolge	Termin	Status
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	13.10.2015	öffentlich Kenntnisnahme
Stadtrat	28.10.2015	öffentlich Kenntnisnahme

Betreff: Bewohnerparken in der Altstadt samt Quartier Spitze

Die Information zum Bewohnerparken in der Altstadt samt Quartier Spitze wird zur Kenntnis genommen.

Uwe Stäglin
Beigeordneter

Finanzielle Auswirkung:

Kosten von Beschilderung und Parkscheinautomaten (Betrag erst nach Anhörung/Anordnung gemäß StVO anhand eines noch zu beauftragenden Leistungsverzeichnisses zu bestimmen); Amortisierung durch zusätzlich eingenommene Parkgebühren voraussichtlich nach kurzer Zeit

Zusammenfassende Sachdarstellung Bewohnerparken in der Altstadt samt Quartier Spitze (Informationsvorlage)

1 Ausgangsbedingungen und Veranlassung

Grundlage für die Einführung des Bewohnerparkens in der Altstadt und im Quartier Spitze¹ ist die Verkehrskonzeption Altstadt (Beschluss 96/I-26/500 vom 08.01.97), deren abgewogene Planungsleitlinien (Gewährleistung der Erreichbarkeit; dabei Vorrang des ÖPNV, attraktive Fuß- und Radverkehrsverbindungen, Kfz-Verkehr von Bewohnern, Lieferanten etc. in nutzungsverträglichem Maß möglich, Jedermann-Parken außerhalb der Altstadt) durch mehrere Voten der mit vielen Vertretern gesellschaftlicher Gruppierungen breit besetzten Arbeitsgruppe zur Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans 2025 erneut bestätigt wurden.² Rechtlich notwendige Modifizierungen einzelner Maßnahmen wurden 2011 in den Grundsätzen der Verkehrsorganisation in der Altstadt von Halle (Saale) (Informationsvorlage V/2011/10023) zusammengefasst.

Um einerseits den Liefer- und Kundenverkehr der oberzentralen Einzelhandels- und Dienstleistungsfunktion der Altstadt zu gewährleisten und andererseits eine allgemeine Verkehrsberuhigung („Autoarme Altstadt“) sowie bedarfsgerechte Ordnung des sehr begrenzten Straßenparkraums zu erreichen, sieht die Verkehrskonzeption Altstadt insbesondere folgende Maßnahmen vor:

- Einfahrbeschränkungen (Seite 10),
- Bewohnerparken im Umfeld der Besucher- und Kundengaragen (Seite 11) und
- Quartiersgaragen für Bewohner und Gewerbetreibende (Seiten 11/12).

Die geplanten und in der westlichen Altstadt eingeführten Einfahrbeschränkungen für ganze Stadtquartiere wurden durch die allgemeine Rechtsprechung in Deutschland für rechtswidrig befunden (siehe V/2011/10023) und mussten wieder abgeschafft werden. Die vorgesehenen Quartiersgaragen standen und stehen jedoch vor einem starken Finanzierungsvorbehalt. Stattdessen das Bewohnerparken auf die gesamte Altstadt auszudehnen ist verkehrsrechtlich zulässig und erheblich kostengünstiger als Quartiersgaragen³.

Laut Verwaltungsvorschrift zu § 45 Abs. 1b Nr. 2a Straßenverkehrsordnung ist die Anordnung von Bewohnerparkvorrechten (nur) dort zulässig, wo mangels privater Stellflächen und auf Grund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks die Bewohner des städtischen Quartiers regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden. Diese Problemdefinition trifft auf die Hallesche Altstadt voll und ganz zu. Die hohe Stellplatznachfrage wird vordergründig durch die Konzentration von Handels- und

¹ Das Quartier Spitze lässt sich funktional und aufgrund seiner Verkehrsanbindung besser der Altstadt als den benachbarten Bewohnerparkzonen Klostervorstadt und Glaucha (in Planung) zuordnen.

² Mehrheiten pro „Autoarme Altstadt“, ÖPNV-Vorrang, Tempo 20, Lieferverkehrszeitfenster, Bewohnerparken.

³ Bislang sind Bewohnerparkzonen nur in der westlichen Altstadt installiert. Nur Bewohner mit Hauptwohnsitz erhalten auf Antrag einen Parkausweis.

Dienstleistungseinrichtungen sowie Arbeitsplätzen verursacht. Die wachsenden Zahlen von Bewohnern (1996: 3.869, 2014: 5.274, 2030: 6.925 prognostiziert⁴) und derer Fahrzeuge verschärfen die Situation. Zum 31.12.2014 waren in der Altstadt und im Quartier Spitze zusammen 3.350 Kfz (siehe Karte in Anlage 1), darunter 2.091 Pkw, gemeldet⁵. Dem gegenüber stehen

- ca. 1.200 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum einschließlich des Altstadtrings,
- ca. 1.400 Stellplätze (davon ca. 1.000 für Kurzzeitparker) in den öffentlichen Tiefgaragen im gleichen Areal (siehe Karte in Anlage 2)⁶ und
- eine beträchtliche Anzahl von privaten Stellplätzen in Höfen und Tiefgaragen sowie rund 750 auf mehr als 40 Brachen.

Die innerhalb des Altstadtrings immer noch kostenfreien und zeitlich nicht limitierten Straßenstellplätze schwächen die Wirtschaftlichkeit der öffentlichen Tiefgaragen⁷ und verursachen massiv Parksuchverkehr.⁸ In der Literatur wird ausgeführt, dass der Parksuchverkehr in Städten an normalen Tagen einen Anteil von bis zu 40 % am Gesamtverkehrsaufkommen erreicht, woraus beispielsweise an Adventssamstagen bis zu 90 % werden können⁹. Je weiter man den Betrachtungsraum auf die Innenstadt verkleinert, desto größer wird der Anteil.

Das Defizit an Straßenstellplätzen für die Bewohner führt zu widerrechtlichen Parkvorgängen auf dafür zu engen Fahrbahnen und auf den Nebenanlagen, worüber sich die davon beeinträchtigten und gefährdeten Verkehrsteilnehmer, zumeist Fußgänger, regelmäßig bei der Stadtverwaltung beschweren. Der Versuch, Abhilfe mittels Sanktionierung durch Bußgelder zu schaffen, löst wiederum enormen Ärger unter den Autofahrern aus.

Letztlich sieht die Verwaltung wie in vielen anderen Städten (z.B. Erfurt, siehe <http://www.erfurt.de/ef/de/leben/verkehr/mobil/auto/bewohnerparken/index.html>) die einzig pragmatische Lösung darin, fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr auf ein der Altstadt angepasstes Maß zu beschränken. Dieses Ziel wird erreicht, wenn Kunden, Besucher und Beschäftigte vorrangig die zz. mäßig ausgelasteten großen öffentlichen Tiefgaragen, die bewirtschafteten Parkplätze und -streifen am Altstadtring sowie ggf. die privaten Stellplätze

⁴ Analyse & Konzepte Beratungsgesellschaft für Wohnen, Immobilien, Stadtentwicklung mbH: Stadt Halle (Saale) Bevölkerungs- und Haushaltsprognose 2014, Bericht vom 11.09.2014.

⁵ Darin enthalten sind die Fahrzeugflotten von Stadtverwaltung, Stadtwerken und anderer Unternehmen (z.B. HWG, Saalesparkasse, Gegenbauer Facility Management), die hier mitunter nur zu sehr geringen Teilen stationiert sind; nicht enthalten Fahrzeuge, die den Bewohnern zur Nutzung überlassen sind.

⁶ Insgesamt sind im Parkleitsystem Anlagen mit zusammen mehr als 2.300 Stellplätzen (davon knapp 1.700 für Kurzzeitparker) erfasst, die nur punktuell voll belegt sind (F.-Bach-Platz, TG Hansering und Ritterhaus am häufigsten; alle anderen nur zu Veranstaltungen wie dem Weihnachtsmarkt). Möglichkeiten der Verbesserung des Angebots in der nördlichen Altstadt werden gerade untersucht. Wenn die künftige Entwicklung des Geschäftszentrums Altstadt zu Engpässen führt, eröffnet das eine wirtschaftliche Perspektive für zusätzliche Parkhäuser/Tiefgaragen. Potenzielle Flächen sind vorhanden (z.B. hinter der Oper, südlich des Ritterhauses, am südlichen Hallorenring).

⁷ Die Betreuung von Tiefgaragen ist in Sachsen-Anhalt aufgrund der gesetzlichen Begrenzung der Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum auf 1 €/h ohnehin schon vergleichsweise schwierig

⁸ Beispielsweise in der Kleinen Ulrichstraße wurden im Januar 2014 rd. 900 Kfz in 16 h gezählt, was mehr ist als in Sammelstraßen wie C.-v.-Ossietzky-, Kasseler oder Schleiermacherstraße. Die Polizei hatte bei Kontrollen des ehemaligen Einfahrverbots am F.-Bach-Platz regelmäßig etliche Verstöße registriert.

⁹ Quelle: Siemens AG [Hg.] (2011): Fortschritt beim Stillstand – wie Optimierungen des ruhenden Verkehrs für mehr Bewegung sorgen können. IST magazine 02/2011, S. 12.

am bzw. im Gebäude des jeweiligen Wegezwecks ansteuern. Dazu dient auch das bestehende Parkleitsystem.

2

Aufbau des Konzepts

In der Altstadt herrscht ein ausgeprägtes Parkdruckgefälle von Nord nach Süd, d.h. die nördliche Hälfte weist ein deutlich höheres Missverhältnis zwischen Bewohnern/Kfz und Stellplätzen auf als die südliche Hälfte (siehe folgende Tabelle).

Stand: 31.12.14*	Einwohner (Hauptwohnsitz) pro Stellplatz	
	Tagsüber	Nachts
Altstadt Nord	5,26	4,83
Altstadt Süd	3,88	3,79

*Anmerkung:
Die fiktive Grenze wurde entlang von Talamtstraße, Marktplatz und Rathausstraße gezogen.*

* bei 2014 in Sanierung befindlichen Wohnblocks Stand: 31.12.13

Um diese ungleichen Wohnbedingungen nicht zu zementieren, ist vorgesehen, die Altstadt plus das Quartier Spitze als eine gemeinsame Bewohnerparkzone auszuweisen¹⁰. Keine Grenzen zwischen mehreren Zonen zu ziehen, hat zudem die Vorteile, dass

- sich die Nutzung des raren Parkraums selbstorganisierend optimiert,
- je Stellplatzsuche insgesamt mehr Möglichkeiten bestehen,
- weniger Bewohner an einer Zonengrenze bei ihrer Stellplatzsuche räumlich behindert werden und
- sich der Aufwand der Stadtverwaltung vereinfacht (Verkehrszeichen, Parkausweise).

Gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung dürfen innerhalb von Bewohnerparkzonen werktags zwischen 9 und 18 Uhr nicht mehr als 50 % und in der übrigen Zeit nicht mehr als 75 % der öffentlichen Stellplätze für Bewohner reserviert werden. Die übrigen Stellplätze müssen für Jedermann verfügbar bleiben, wobei sie mittels Parkscheibe, Parkscheinautomat etc. bewirtschaftet werden können. Die Kapazitäten der privat betriebenen Tiefgaragen dürfen nach rechtlicher Beurteilung der Oberen Verkehrsbehörde nicht eingerechnet werden.

Die Herausforderung bei der Aufteilung des Parkraums bestand darin,

- zumindest tagsüber den zulässigen 50%-Anteil für die Bewohner möglichst auszuschöpfen und den am dichtesten bewohnten Quartieren (siehe Karte in Anlage 3) zuzuordnen,
- dabei in der Nähe von Schwerpunkten der besucherintensiven Einrichtungen (Dienstleistungen, Einzelhandel, Kleingewerbe, Kultur und insbesondere Medizin; siehe Karte in Anlage 4) neben dem Angebot in Tiefgaragen einige oberirdischen Jedermann-Stellplätze vorzuhalten,

¹⁰ Gemäß Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung beträgt die maximale Zonenausdehnung 1 km, die hier eingehalten wird.

- gleichzeitig das Bewirtschaftungsmuster so einfach zu halten, dass sich der allgemeine Parksuchverkehr verringert und der Jedermann-Anteil in wenige, konfliktarme Straßenzüge gelenkt wird
- und die Bedingungen für das Andienen und Abholen von Waren keinesfalls verschlechtert, sondern im Gegenteil möglichst verbessert werden.

Das Ergebnis der Abwägung zwischen den Interessen von Bewohnern, Besuchern, Kunden, Gewerbetreibenden und Beschäftigten ist in den Anlagen 5 und 6 aufbereitet und im Detail begründet. Danach bleiben tagsüber bis zum Ende der aktuell geltenden Bewirtschaftungszeit alle etablierten Jedermann-Stellplätze an Parkscheinautomaten (PSA) und am Waisenhausring erhalten¹¹. Zusätzlich sollen bewirtschaftete Stellplätze ohne Nutzerprivilegierung wie folgt angeboten werden:

Straße	Parkscheibe	Parkschein	Begründung (Stichworte)
Hallorenring (vor Finanzamt)	☒ ¹²	☐	Finanzamt; kaum direkte Anwohner
Gerberstraße	☐	☒ ¹³	MDR, Stadtwerke, Händelhalle; kaum direkte Anwohner, viele Mietstellplätze; konfliktarm durch Linksabbiegespur auf Ring, wenig Verkehr
Große Brauhausstraße (Parkplatz)	☐	☒	Polizei, Berufsschule, Ulrichskirche, Geschäfte in Leipziger Straße, Ärzte (im Umfeld); ohnehin Jedermann-Parkverkehr aufgrund Tiefgarage (TG) Ritterhaus
Gustav-Anlauf-Straße	☐	☒ ¹⁴	Landgericht, Praxen, Stadtverwaltung, Geschäfte in Leipziger Straße; wenig direkte Anwohner; konfliktarm durch Linksabbiegespur auf Ring, Straßenbreite, wenig Verkehr
Kellnerstraße	☐	☒ ¹⁵	MDR, Händelhalle, Berufs- und Volkshochschule, Bibliothek; wenig direkte Anwohner, viele Mietstellplätze; konfliktarm durch Linksabbiegespur auf Ring, wenig Verkehr
Kleine Brauhausstraße	☐	☒	Ulrichskirche, Geschäfte in Leipziger Straße, Ärzte im Umfeld; ohnehin Parkverkehr zur TG Ritterhaus
Oleariusstraße (Nord)	☒	☐	Praxen im Umfeld, Touristinformation, Geschäfte am Marktplatz; ohnehin Jedermann-Parkverkehr aufgrund TG Händelhauskarree
Oleariusstraße (Süd)	☐	☒	Praxen, Berufsschule, Marktkirche, Bibliotheken, Geschäfte am Marktplatz; wenig direkte Anwohner;

¹¹ Mit der Umgestaltung von Schülers- und Moritzkirchhof im Zuge der Einrichtung eines neuen Gymnasiums in der ehemaligen Gutjahrsschule werden voraussichtlich die Kfz-Stellplätze am südlichen Ende der Dreyhauptstraße entfallen müssen.

¹² Einschließlich weiterer Stellplätze am Hallorenring bis zur Kellnerstraße wäre auch ein PSA möglich.

¹³ Die Entfernung der Parkverbote wurde bereits angeordnet. Die Parkscheinautomaten werden voraussichtlich noch dieses Jahr aufgestellt.

¹⁴ dito

¹⁵ dito

Straße	Parkscheibe	Parkschein	Begründung (Stichworte)
			ohnein Jedermann-Parkverkehr aufgrund Commerzbank-TG und Schülershof
Schülershof (Mitte, 32 Stellplätze)	☐	☒	Berufs- und Volkshochschule (künftig ggf. Gymnasium), Arztpraxis, Büros, Gewerbe am Alten Markt; ohnein Jedermann-Parkverkehr in Oleariusstraße und Steinbockgasse
Steinbockgasse	☐	☒	viele Geschäfte zwischen Marktplatz und Alter Markt; ohnein Jedermann-Parkverkehr aufgrund Commerzbank-TG und Schülershof

Alle übrigen Straßenstellplätze sollen den Bewohnern vorbehalten und somit tagsüber 121 (nachts 328) heutige Jedermann- in Bewohnerstellplätze umgewandelt werden.¹⁶ Das entspricht tagsüber 10 % (nachts 25 %) aller Stellplätze im Straßenraum bzw. tagsüber 5 % (nachts 14 %) aller der Öffentlichkeit zugänglichen Kurzzeitstellplätze.

Die vorhandenen allgemeinen und nutzerbezogenen Behindertenparkplätze bleiben erhalten und werden in der Parkraumbilanz entsprechend ihrer Nutzungsart (mit/ohne Parkausweis) zugeordnet. Für den Tageszeitraum ergibt sich letztlich die maximal zulässige Quote von 50 % Bewohnerstellplätzen. Bilanziert man die öffentlichen Tiefgaragen mit, betrifft das jedoch nur ca. 26,9 % aller öffentlich zugänglichen Kurzzeitstellplätze und bedeutet damit keine wesentliche Einschränkung für den Kundenverkehr der Altstadt.

Nachts werden in der Altstadt insgesamt rd. 70 öffentliche Stellplätze mehr angeboten als tagsüber (Lieferbereiche der Rannischen Straße, Fahrbahnrand von Joliot-Curie-Platz und Universitätsring). In diesem Zeitraum nach dem Bewirtschaftungsende lässt sich das Jedermann-Parken fast ausnahmslos auf Standorte beschränken, die direkt am Altstadtring liegen¹⁷, um das sensible „Wohngebiet Altstadt“ weitestgehend frei von fließendem und ruhendem Kfz-Verkehr von außerhalb zu halten. Mit 67 % Bewohnerstellplätzen wird die zulässige Quote für die Nacht von 75 % nicht ausgeschöpft (einschließlich öffentlicher Tiefgaragen nur ca. 37 %¹⁸ aller Kurzzeitstellplätze).

Nach Errichtung weiterer Jedermann-Stellplätze z.B. am Hallorenring in Höhe des Baufelds zwischen Finanzamt und Kellnerstraße, kann das Kontingent für die Bewohner an anderen Stellen hälftig erhöht werden. Bei Verlust von Jedermann-Stellplätzen im öffentlichen Verkehrsraum z.B. durch Bebauung der Brache südlich des Ritterhauses muss die Parkraumbalance ebenso wiederhergestellt werden.

Das Halten zum Ein- und Aussteigen und z.B. zum Einladen größerer Einkäufe bleibt generell erlaubt (punktuelle Verbote aufgrund mangelnder Fahrbahnbreite etc. unberührt). Als Konsequenz der weggefallenen Einfahrbeschränkungen erleichtert sich künftig das

¹⁶ In der Rathausstraße gehen keine Jedermann-Stellplätze verloren, da dort zwischen den Behindertenparkplätzen zz. eingeschränktes Haltverbot gilt und zumeist nur widerrechtlich geparkt wird.

¹⁷ Um das vorgeschriebene Mindestangebot für Jedermann zu gewährleisten, reichen die Stellplätze am Altstadtring nicht ganz aus. Daher sind zusätzlich frei verfügbare Stellplätze am Anfang der nördlichen Oleariusstraße vorgesehen, wo ohnein der Parkverkehr der TG Handelhauskarree entlangläuft.

¹⁸ Nur die Tiefgarage Spitze ist rund um die Uhr geöffnet. In die Tiefgaragen Hansering, Handelhauskarree und Ritterhaus kann nach 21 bzw. 23 Uhr nicht mehr eingefahren werden; Kfz können indes über Nacht geparkt werden.

Abholen und Bringen von Personen und Gütern.

Die bislang ausgewiesenen Lieferbereiche in Großer Stein-, Großer Ulrich-, Rannischer, Schmeer- und Talamtstraße bleiben erhalten (siehe Karte in Anlage 7). Die Situation für den Lieferverkehr dürfte sich insoweit verbessern, dass die künftige PSA-Bewirtschaftung einiger zusätzlicher Stellplätze, wo zz. jeder kostenfrei parken darf, deren Auslastung senkt und dadurch Lücken zum Halten am Fahrbahnrand, z.B. in der Oleariusstraße, häufiger auftreten.

Auch die Stellplätze für Busse auf dem Friedemann-Bach-Platz, am Hansering und in der Salzgrafenstraße bleiben bestehen.

An den neuen PSA soll gemäß der städtischen Parkgebührenordnung und dem praktizierten Bewirtschaftungsmuster in der Innenstadt gelten:

- Gebühr: 0,50 € je angefangene 30 min Parkzeit
- Höchstparkdauer: 3 h (im Quartier Spitze: unbegrenzt)
- Bewirtschaftungszeit: Mo-Fr 7-19 Uhr¹⁹, Sa 7-16 Uhr

Wo PSA infolge der zu geringen Anzahl zuordenbarer Stellplätze nicht kostendeckend betrieben werden können, soll die Parkzeit mittels Parkscheibenregelung auf eine Stunde begrenzt sein, wodurch mehr Nutzer im Tagesverlauf in den Genuss des Stellplatzes kommen (wie zz. am Waisenhausring).

Die neuen Stellplätze für Elektrofahrzeuge zum Stromtanken an öffentlichen Ladesäulen der Stadtwerke Halle GmbH liegen allesamt in Bereichen, wo tagsüber jedermann parken darf. Die antriebsbezogene Reservierung hebt indes eine etwaige nächtliche Bewohnerprivilegierung nicht aus.

3 Umsetzung des Konzepts

Die Beschilderung wird sich je nach Straßennetzstruktur und Verkehrsorganisation in den einzelnen Quartieren (z.B. Tempo-20-Zone oder Verkehrsberuhigter Bereich, wo Parken nur in gekennzeichneten Flächen erlaubt ist) aus verkehrsrechtlichen Gründen wie folgt positiv oder negativ darstellen:



Wenn innerhalb einer Parkverbotszone mit Zusatz „Bewohner frei“ einzelne Stellflächen im Ausnahmefall explizit zum Parken mit Zusatz „mit Parkschein“ oder „Parkscheibe 1 Std.“

¹⁹ Eine Ausdehnung bis 20 Uhr wird zz. diskutiert.

gekennzeichnet sind, dürfen diese von Bewohnern auch ohne Parkschein oder -scheibe genutzt werden.

Vor Anordnung der neuen Verkehrsregelung (nach Anhörung von Polizei, Straßenbaulastträger und Verkehrsunternehmen) sollen Bewohner und Gewerbetreibende umfassend (per Amtsblatt, Pressedienst und Website) mit dem Angebot, binnen vier Wochen Hinweise zu geben, informiert werden; wie zuletzt erfolgreich beim Konzept zur Verkehrsberuhigung in der Kleinen Ulrichstraße praktiziert (siehe www.halle.de/de/Leben-Gesellschaft/Verkehr/Planung/Kleine-Ulrichstrasse). Über Einwendungen wird im Rahmen einer Abwägung befunden, deren Ergebnis und eventuelle Änderungen am Konzept im Anschluss transparent veröffentlicht werden.

Die verkehrstechnische Umsetzung des Konzepts, insbesondere die Aufstellung zusätzlicher Parkscheinautomaten, steht letztlich unter dem Vorbehalt der ausreichenden Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln. Bislang ist die Maßnahme nicht im Haushalt abgebildet. Eine zeitlich gestaffelte Umsetzung ist möglich, sodass das Bewohnerparken auch eingeführt werden kann, ohne simultan alle Jedermann-Stellplätze mit Parkscheinregelung zu versehen.

Die Einführung der Parkbevorrechtigung für Bewohner wird als familienverträglich eingeschätzt.

Anlagen:

Anlage 1: Karte „Verteilung der gemeldeten Kfz (Stand: 30.09.13)“

Anlage 2: Karte „Parkmöglichkeiten in der Innenstadt“

Anlage 3: Karte „Verteilung der Bewohner (Stand: 30.09.13)“

Anlage 4: Karte „Gewerbeverteilung (Stand: 2012/2013)“

Anlage 5: Karte „Parkraumkonzept“

Anlage 6: Tabelle „Parkraumkonzept“

Anlage 7: Karte „Lieferbereiche in der Altstadt“