



Beschlussvorlage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **VII/2020/01754**
Datum: 25.09.2020
Bezug-Nummer.
PSP-Element/ Sachkonto:
Verfasser: FB Planen
Plandatum:

Beratungsfolge	Termin	Status
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	13.10.2020	öffentlich Vorberatung
Stadtrat	28.10.2020	öffentlich Entscheidung

Betreff: Konzeption für eine weitestgehend autofreie Altstadt Halle (Saale)

Der Stadtrat möge beschließen:

Der Stadtrat beschließt die Konzeption für eine weitestgehend autofreie Altstadt.
Die Verwaltung wird gebeten, die in der Sachdarstellung aufgeführten Maßnahmen im übertragenen Wirkungskreis schrittweise umzusetzen.
Für Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich des Stadtrats wird die Verwaltung beauftragt, die zur Umsetzung notwendigen Planungen dem Stadtrat im Zuge der Umsetzung der Konzeption zur Beschlussfassung vorzulegen.

René Rebenstorf
Beigeordneter

Darstellung finanzielle Auswirkungen

Für Beschlussvorlagen und Anträge der Fraktionen

Finanzielle Auswirkungen

ja

nein

Aktivierungspflichtige Investition

ja

nein

Ergebnis Prüfung kostengünstigere Alternative

Folgen bei Ablehnung

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 (jährli- che Abschrei- bungen)			

Auswirkungen auf den Stellenplan
Wenn ja, Stellenerweiterung:

ja

nein

Stellenreduzierung:

Familienverträglichkeit:

ja

Gleichstellungsrelevanz:

ja

Klimawirkung:

positiv

keine

negativ

Zusammenfassende Sachdarstellung und Begründung

Konzeption für eine weitestgehend autofreie Altstadt Halle (Saale)

Die Konzeption für eine weitestgehend autofreie Altstadt Halle (Saale) folgt dem Beschluss des Stadtrats zur Entwicklung einer autofreien Altstadt (VII/2019/00276) vom 30.10.2019 und löst die Verkehrskonzeption Altstadt von 1997 (Beschluss Nr. 96/I-26/500) ab.

Die gewählte Reihenfolge der Maßnahmen stellt keine Priorisierung dar.

Maßnahme 1: Die Fußgängerachse Hauptbahnhof <-> Markt wird bis zum Landesmuseum Moritzburg mittels einer weitgehend durchgängigen Fußgängerzone verlängert.

Im Sinne einer fußverkehrsfördernden Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Moritzburg sind nordwestlich des Marktplatzes die Bereiche Große Klausstraße Ost (Anschluss Marktplatz), Kleine Ulrichstraße (zwischen Dachritzstraße und Moritzburgring) und Bergstraße (alternativ Kleine Schlossgasse) als Fußgängerzonen zu widmen. Lieferverkehr wird in begrenzten Zeitabschnitten (z. B. vormittags) zugelassen sein. Grundstückseigentümer und gemeldete Mietende von Wohnungen und Gewerberäumen dürfen mit Ausnahmegenehmigung einfahren.

Maßnahme 2: Die verkehrsberuhigten Bereiche werden in nordwestlicher und südlicher Altstadt ausgedehnt.

Ziel ist, Aufenthaltsqualität und Bedingungen für den Fußverkehr zu verbessern; insbesondere dort, wo schmale Gehwege immer wieder Zufußgehende auf die Fahrbahn ausweichen lassen. Zuvor sind Umgestaltungen der Straßenräume erforderlich, um die mit der StVO vorgeschriebene Konsistenz von Straßenbild und Verkehrsorganisation herzustellen. Für die Oleariusstraße zwischen Hallmarkt und Dachritzstraße ist eine Sonderlösung erforderlich, um die Erreichbarkeit der Tiergarage Händelhauskarree zu sichern.

Maßnahme 3: Die teilweise sehr langen Wartezeiten für den Fuß- und Radverkehr an den signalisierten Querungen des Altstadtrings, insbesondere am Glauchaer Platz, werden überprüft und, soweit verkehrstechnisch vertretbar, reduziert.

Insbesondere der Glauchaer Platz mit seinen vielen einzelnen Furten stellt für den Fuß- und Radverkehr eine kaum zumutbare Barriere dar. Rotlicht-Verstöße sind hier nahezu ständig zu beobachten, wobei das Verständnis für lange Wartezeiten bei geringerem Verkehrsaufkommen, z.B. am Abend, am geringsten ausgeprägt ist. Gerade zu diesen Tageszeiten könnten die Freigaben für den Fuß- und Radverkehr ausgeweitet werden, ohne die Leistungsfähigkeit des Knotens für den Kfz-Verkehr zu gefährden.

Es ist an allen Querungen des Altstadtrings sicherzustellen, dass die gemäß Regelwerk maximalen Wartezeiten von 60 Sekunden (Ausnahme: 80 s) nicht überschritten und geteilte Furten möglichst in einem Zug überquert werden können. Dies ist nur zulasten des Kfz- und ggf. Straßenbahnverkehrs möglich.

Maßnahme 4: Alle Fußgängerzonen werden uneingeschränkt für den Verkehr mit Fahrrädern freigegeben.

Mit der Maßnahme soll insbesondere die wichtige Radverkehrsachse von und zum Hauptbahnhof gestärkt und aufgewertet werden. Gut wahrnehmbare Hinweisschilder und Bestreifung durch Ordnungskräfte sollen die Radfahrenden dazu bewegen, sich angemessen und rücksichtsvoll zu bewegen. Die Alternativroute via Franckestraße bleibt weggewiesen. Dennoch wird die Verträglichkeit mit dem Fußgängerverkehr sehr kritisch zu beobachten sein – mit der Option zum Status Quo zurückzukehren.

Maßnahme 5: Im öffentlichen Straßenraum werden zusätzliche Fahrradabstellanlagen integriert.

Mit dem Wegfall öffentlicher Kfz-Stellplätze sind vermehrt Fahrradabstellanlagen vorzusehen (z. B. Radanlehnbügel), die als bauliche Elemente auch zur Sperrung oder künstlichen Eingengung von Straßen dienen können. Ein Umsetzungskonzept wird erstellt. Dabei sind auch mögliche Standorte für „Fahrradparkhäuser“ in den Bereichen Marktplatz und Universität zu eruieren.

Maßnahme 6: Der Radverkehrsring um die Altstadt wird zwischen Klausbrücke und Kreisverkehr Oper mittels beidseitiger Radfahrstreifen geschlossen. Der Kfz-Verkehr wird, vorerst im Rahmen eines einjährigen Versuchs, in diesem Abschnitt nur noch im Uhrzeigersinn (nord- und ostwärts) geführt.

Die Maßnahme dient, neben der Stärkung des Radverkehrs, der Verringerung des Verkehrsaufkommens im Bereich der westlichen und nördlichen Altstadt (und darüber hinaus im gesamten sensiblen Verlauf zwischen Burg- und Ankerstraße). Die Fahrtrichtung der mittig geführten Kfz entspricht der gegenwärtigen Umleitung am Robert-Franz-Ring und würde auch dem künftigen Parkhaus Oper mit Zufahrt von der Kapellengasse und Ausfahrt zum Universitätsring Genüge tun (direkter Abfluss zum Joliot-Curie-Platz möglich). Dennoch ist die Maßnahme als „Verkehrsversuch“ zu werten und bei negativer Evaluation nach der Eingewöhnungsphase (ca. 1 Jahr) anzupassen bzw. rückabzuwickeln. Angesichts des Pilot-Charakters wird eine Förderung im Rahmen des Programms „Post-Corona-Stadt“ angestrebt.

Maßnahme 7: Die Verkehrsführung wird in östlicher und südöstlicher Altstadt optimiert (Rathausstraße als Einbahnstraße, Mittelstraße gedreht; Planstraße zwischen Waisenhausring und Großer Brauhausstraße).

Im Bereich der Großen Steinstraße sollen nur Kraftfahrzeuge im Lieferverkehr (und Radfahrende) auf den Straßenbahngleisen gestattet werden, um Behinderungen für die Straßenbahnen (z. B. durch den Rückstau wartender Kfz an der Ausfahrt Joliot-Curie-Platz) zu vermeiden. Nicht-berechtigte Kraftfahrer können dann nur noch über die Schulstraße das Altstadtareal verlassen.

Die Drehung der Einbahnstraßenrichtung in der Mittelstraße bewirkt eine bessere Erreichbarkeit der dortigen Grundstücke und kürzere Wege des betreffenden Quell-Ziel-Verkehrs. In der Rathausstraße als wichtiger Fußverkehrsachse, insbesondere zwischen Tiefgarage Hansering und Marktplatz, sollen durch Straßenraumgestaltung und Verkehrsorganisation (Einbahnstraße mit wechselseitig baulicher Einordnung von Sonderstellplätzen) sowie das konsequente Geschlossenhalten der Polleranlage am Zugang der Fußgängerzone Geschwindigkeitsniveau und Verkehrsaufkommen wirksam verringert werden.

Der Straßenneubau im Rahmen der Umsetzung des Bebauungsplans Nr. 180 zwecks leistungsfähiger und sicherer Erschließung des Großvorhabens südlich des Ritterhauses wird die Anbindung des gesamten Quartiers an den Altstadttring verbessern (Zufahrt via Planstraße, Ausfahrt via Kleine Brauhausstraße). Ein ausreichend breiter Gehweg wird den starken Fußverkehr von/zu den Franckeschen Stiftungen aufnehmen (u.a. Schulweg).

Maßnahme 8: Auf den öffentlichen Fahrbahnen innerhalb des Altstadttrings wird Kfz-Parken nur noch zwecks Carsharing und für Beförderungsunternehmen, Handwerker, Schwerbehinderte und Wochenmarkthändler erlaubt.

Es ist ein schrittweiser Wegfall der Stellplätze, zunächst in den ausgeprägten Gastronomie- und Einzelhandelsbereichen, später auch in den Wohngebieten vorgesehen. Ausnahmen sind für den in sich geschlossenen Wohnbereich Brunoswarte vorgesehen, der weder zentren- noch touristisch relevant ist. Hingegen soll auch das Parken auf dem Jerusalemer Platz entfallen, da (trotz moderner Bausubstanz) eine der Historie angemessene Umgestaltung des Platzes im erhaltenen Stadtgrundriss vorgesehen ist. Der Parkplatz Friedemann-Bach-Platz soll zunächst erhalten bleiben, bis ein schlüssiges Parkraum- und Umfeldkonzept für

das Landesmuseum Moritzburg erarbeitet wurde. Die Kapazität von Parkieranlagen am Altstadttring soll gesteigert werden (z.B. Parkhaus Oper). Es soll darauf hingewirkt werden, dass öffentlich zugängliche Stellplätze in privaten Parkieranlagen zum Stellplatzkontingent bei der Anwendung des Stellplatzschlüssels für das Bewohnerparken berücksichtigt werden dürfen, damit das Bewohnerparken auf den verbleibenden Stellplätzen im Straßenraum stattfinden kann und Besucher der Altstadt (Beschäftigte, Gäste, Kunden, Klienten und Patienten) die Stellplätze in Parkhäusern und Tiefgaragen nutzen (müssen). Be- und Entladen von Kfz, insbesondere von Lieferfahrzeugen, bleibt im Rahmen der StVO erlaubt. Die Maßnahme soll die Aufenthaltsqualität in den Straßen für alle Nutzer der Altstadt spürbar steigern sowie Lebensraum für die Bewohner, insbesondere auch für Kinderspiel, schaffen. Der Effekt wird durch Umgestaltungen im Straßenraum durch gliedernde Elemente (mobiler oder immobilisierter Art) verstärkt. Insbesondere soll eine signifikante Anzahl zusätzlicher Anlehnbügel für Fahrräder auf freiwerdenden Kfz-Stellflächen installiert werden, um ein alternatives Angebot für die Erreichbarkeit der Altstadt zu schaffen.

Maßnahme 9: Im öffentlichen Straßenraum werden mehr Standorte für Carsharing-Stationen angeboten.

Einerseits muss den auf das Auto angewiesenen Bewohnern der Altstadt eine Alternative gegeben werden, sobald durch Maßnahme 8 die Kfz-Stellplätze auf den Fahrbahnen entfallen. Andererseits wird mit dem Freiwerden der heutigen Parkstreifen erst Platz geschaffen für zusätzliche Carsharing-Stationen.

Anzahl und Lage der zusätzlichen Stationen werden mit den interessierten Anbietern abgestimmt. Stationsgebundenes Carsharing zu fördern, trägt laut Studien nachweislich dazu bei, dass sich der durchschnittliche Fahrzeugbesitz von Privathaushalten verringert (insbesondere „Zweitwagen“).

Maßnahme 10: Intensivierte Kontrolle und effektive Sanktionierung sollen Verstöße durch Verkehrsteilnehmer gegen die bestehenden und hinzukommenden Ge- und Verbote minimieren.

Schon die heutige Verkehrsorganisation in der Altstadt würde eine weitgehende Verkehrsberuhigung bewirken, wenn sich möglichst alle Verkehrsteilnehmer an die bestehenden Regelungen hielten. Falsch geparkte Fahrzeuge und missachtete Einfahrverbote sind jedoch häufig (und zunehmend) zu beobachten. Der Fuß- und Radverkehr wird dabei nicht selten behindert oder gar gefährdet.

Durch die auszuweitenden Beschränkungen für den Kfz-Verkehr und das mindestens anfänglich mangelnde Verständnis der Kraftfahrer wird die Ahndung von Verstößen im fließenden und ruhenden Verkehr umso wichtiger sein, um die mit den Maßnahmen verfolgten Ziele zu erreichen. Auch den zuzulassenden Radverkehr in den Fußgängerzonen gilt es zu „erziehen“ (→ Gebot der Rücksichtnahme).

Maßnahme 11: Es wird, in Abstimmung und Kooperation mit der Wirtschaft, eine hinsichtlich Fahrzeugemissionen und -dimensionen altstadtverträgliche Lieferlogistik eingeführt.

Ziel ist, den zunehmenden (motorisierten) Lieferverkehr in der Altstadt, auch vorbildhaft für andere dicht bebaute Stadtquartiere, zu reduzieren. Zum Beispiel könnten innerhalb der einzelnen Erschließungsquadranten zentrale Paket-Depots an geeigneten, gut erreichbaren Straßen- und Wegeknoten der Altstadt eingerichtet werden. Von dort sollen private und gewerbliche Kunden sodann ihre KEP-Waren (Kurier-, Express- und Paket-Dienste) abholen. Bei den Standorten der Paket-Depots ist auf die Integration der Anlagen in das historische Stadtbild zu achten (Denkmalschutz), weshalb sich Einrichtungen in Gebäuden eignen. Ein Service von Lastenfahrrädern, die man entweder ausleihen oder samt Fahrer für die Haustürzustellung buchen kann, würde das System ggf. komplettieren.

Maßnahme 12: Die Stellplatzsatzung wird dahingehend novelliert, dass der vorgeschriebene Kfz-Stellplatzbedarf von Bauvorhaben in der Altstadt durch die vertraglich gesicherte Umsetzung von innovativen Mobilitätskonzepten reduziert werden kann und der verbleibende Be-

darf möglichst abgelöst werden ist.

Angesichts der hervorragenden Erreichbarkeit der Altstadt mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbands (bisher v.a. Fuß, Rad, ÖPNV) und der zu verbessernden Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr (siehe Maßnahmen oben) sind neue allgemeine Kfz-Stellplätze künftig entbehrlich. Zusätzlicher Quell- und Ziel-Verkehr mit Kfz in der Altstadt wird vermieden und mit den Ablösemitteln können weitere Angebote des Umweltverbands in der gesamten Stadt finanziert werden. Die Ablöse-Verpflichtung könnte bis auf Null reduziert werden, wenn alternative Mobilitäts erleichterungen für die Gebäudenutzer (z.B. stark rabattierte ÖPNV-Tickets, Lastenfahräder und Pedelecs mit geringer oder ohne Leihgebühr) dauerhaft und verbindlich angeboten werden. Zwingend auf das Auto angewiesene Bewohner und Gewerbe müssen Carsharing nutzen oder auf andere Objekte in der Altstadt bzw. in der Stadt ausweichen.

Maßnahme 13: P+R-Anlagen an den äußeren Zugangsstellen des ÖPNV werden bedarfsgerecht fortentwickelt und ggf. erweitert.

Die Maßnahme fußt auf Festsetzung 5.4.9 des Nahverkehrsplans. Mit dem Pkw als Zu- und Abbringer des ÖPNV können Reisezeitverkürzungen erreicht und die Einzugsbereiche der Haltestellen erweitert werden. Allerdings können P+R-Anlagen das kompakte Hallesche Stadtgebiet mit überwiegend kurzen Quelle-Ziel-Distanzen nur geringfügig entlasten und zur Nachfrage-Stabilisierung des ÖPNV nicht viel beitragen, dem Zubringer-Busverkehr sogar schaden. Der Aufwand und die Inanspruchnahme von gut erschlossenen Flächen an Straßenbahnhaltestellen, die auch andere Nutzungen anziehen, sind bei möglichen Neuerrichtungen behutsam abzuwägen.

Die vorhandenen Kapazitäten sind derzeit ausreichend. Die Entwicklung der Nachfrage wird weiter beobachtet.

Zusammenfassung der Wirkungen

Pro

Die Umsetzung der Maßnahmen wird die Hallesche Altstadt einerseits als oberzentrales Versorgungszentrum sowie als touristisches Ziel und andererseits als zukunftsorientierten Wohnstandort (Leben ohne Auto) mit beschaulichen Freiräumen maßgeblich stärken. Die Verringerung der Emissionen aus dem Kfz-Verkehr leistet einen bedeutenden Beitrag für Umwelt- und Klimaschutz. Zudem dürfte ein medienwirksamer Image-Gewinn für die Stadt als Vorreiter-Kommune sicher sein.

Contra

Verdrängungseffekte auf das Straßennetz und die Wohnquartiere des Innenstadtgürtels sowie Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr in den Fußgängerzonen sind in der Anfangsphase möglich (→ Evaluationsgebot). Für die Maßnahmen 6, 8 und 11 wird die Akzeptanz in der Bevölkerung und in der Wirtschaft anfänglich gering ausgeprägt sein (→ Öffentlichkeitsarbeit). Die spätere Umsetzung der verkehrsorganisatorischen Maßnahmen und insbesondere bauliche Veränderungen verursachen Kosten – bei gleichzeitig wegfallenden Parkgebühren-Einnahmen.

Klima

Der Beschluss der Konzeption selbst hat (noch) keine Klimawirkung. Die stufenweise Umsetzung wird bei Eintreten der beabsichtigten Zurückdrängung des Kfz-Verkehrs klimabeherrschende Emissionen verringern.

Anlagen:

Konzeption für eine weitestgehend autofreie Altstadt