

## **Beschlussvorschlag:**

Der Änderungsantrag der SPD-Fraktion Halle (Saale) VII/2020/01854 zur Beschlussvorlage Konzeption für eine weitestgehend autofreie Altstadt Halle (Saale) VII/2020/01754 wird um folgende Änderungen ergänzt:

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.

**An besonders schwierigen Querungen wird die herkömmliche Ampel durch eine Ampel mit Sekundenanzeige ersetzt. Diese zeigt den Fußgängern die verbleibende Wartezeit an, wodurch weniger Rotlichtverstöße zu erwarten sind.\***

<https://www.svz.de/lokales/zeitung-fuer-die-landeshauptstadt/die-ampel-die-sekunden-zaehlt-id18456561.html>

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).

**Die Planungen für das künftige Parkhaus an der Oper werden hinsichtlich ihrer Zeitschiene konkretisiert und vor Umsetzung von Maßnahme 6 dem Stadtrat vorgelegt.**

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. Um längere Verkehrswege durch die einspurige Verkehrsführung zu vermeiden, wird das Verkehrsleitsystem der Stadt dahingehend angepasst, dass bereits an dem Altstadtring deutlich vorgelagerten Stellen auf die Verkehrsführung hingewiesen wird.

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 Parkierungsanlagen am Altstadttring soll gesteigert werden (z.B. Parkhaus Oper). Es soll darauf hingewirkt werden, dass öffentlich zugängliche Stellplätze in privaten Parkierungsanlagen 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). Für den Wegfall und die Verlagerung von Stellplätzen wird ein Zeitplan erstellt, der den BürgerInnen zugänglich gemacht wird. **Vor der Umsetzung der Maßnahme werden detaillierte Vorschläge zur Steigerung der Kapazitäten von Parkierungsanlagen am Altstadttring vorgelegt. Die Stellplätze auf öffentlichen Straßen fallen erst dann schrittweise weg, wenn 80% der bisherigen Anwohnerstellplätze durch Parkierungsanlagen, die für die Anwohner nutzbar und vertretbar finanzierbar sind, errichtet wurden.**

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 immobil 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“).

**Bei der Förderung des Carsharings wird auf die erhöhte Nutzung von Fahrzeugen geachtet, die mittels Wasserstoff- bzw. Elektroantrieb fahren. Hierbei ist besonders auf einen Nutzungsmix hinsichtlich Senioren, Familien und junge Menschen zu achten.**

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).

**Intensivierte Kontrollen bedingen zusätzliche Stellen beim Ordnungsamt. In diesem Zusammenhang wird die Finanzierungsbereitschaft zur Einstellung von zusätzlichem Personal hergestellt.**

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. **Für den Transport von schweren und sperrigen Waren werden unkomplizierte Lösungsansätze erstellt, wobei auf diesbezügliche Erfahrungen anderer Kommunen zurückgegriffen wird.** 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 Bedarf möglichst abzulösen ist.

Angesichts der hervorragenden Erreichbarkeit der Altstadt mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds (bislang v.a. Fuß, Rad, ÖPNV) und der zu verbessernden Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr (siehe Maßnahmen oben) sind neue allgemeine Kfz-Stellplätze **für Wohnungen** künftig entbehrlich. **Für Gewerbeflächen\* bleibt der vorgeschriebene KFZ-Stellplatzbedarf erhalten.** Zusätzlicher Quell- und Ziel-Verkehr mit Kfz in der Altstadt wird vermieden und mit den Ablösemitteln können weitere Angebote des Umweltverbunds 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, Lastenfahrräder 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. **Künftige Mieter müssen vor Unterzeichnung des Mietvertrages schriftlich auf das Nicht-Vorhandensein von ortsnahe Stellplätzen hingewiesen werden.**

**\*Gewerbeflächen: Büro-, Verwaltungs-, Praxisräume, Verkaufsstätten, Gaststätten, Beherbergungsbetriebe, Gewerbliche Anlagen**

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 tatsächlichen Bedarfe/ Auslastung der vorhandenen P+R Anlagen wird geprüft und dem Stadtrat mit ggf. Optimierungen vorgestellt und umgesetzt.** Die Entwicklung der Nachfrage wird weiter beobachtet.

Definition/Einführung von Kennzahlen für den Betrieb bzw. Bedarf von P+R-Anlagen an den äußeren Zugangsstellen des ÖPNV