

Beschluss:

Im Maßnahmenkatalog zur Konzeption für eine weitestgehend autofreie Altstadt Halle (Saale) sind folgende Änderungen vorzunehmen:

1. Der Text in Maßnahme 1 ist folgendermaßen umzuformulieren:
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 im Rahmen der bereits bestehenden Regelungen in begrenzten Zeitabschnitten (z. B. vormittags) zugelassen sein, die in enger Zeitabstimmung mit den Gewerbetreibenden festgelegt werden.** Grundstückseigentümer, ~~und~~ gemeldete Mietende von Wohnungen und Gewerberäumen, **Handwerker, sowie medizinisches Personal** dürfen ~~mit Ausnahmegenehmigung~~ einfahren. **Die Stadtverwaltung erarbeitet ein modernes und unkompliziertes Nachweissystem, damit die durch die oben genannten Kriterien definierten Gruppen im Zweifelsfall unproblematisch durch das Ordnungsamt überprüft werden können.**
2. Maßnahme 2 ist folgendermaßen zu ergänzen:
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. **Über die geplanten Umgestaltungen der Straßenräume informiert die Stadtverwaltung fortlaufend im Planungsausschuss.**
Für die Oleariusstraße zwischen Hallmarkt und Dachritzstraße ist eine Sonderlösung erforderlich, um die Erreichbarkeit der Tiefgarage Händelhauskarree zu sichern.
3. Maßnahme 4 wird folgendermaßen ergänzt:
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. **Die Untere Leipziger Straße soll davon tagsüber ausgenommen werden.**
4. Maßnahme 6 wird folgendermaßen ergänzt:
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. **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.**

5. Maßnahme 8 wird folgendermaßen ergänzt:

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 Altstadtring 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). **Bevor Stellplätze wegfallen, sollen Alternativen für eben diese kenntlich gemacht werden. Für den Wegfall und die Verlagerung von Stellplätzen wird ein Zeitplan erstellt, der den BürgerInnen zugänglich gemacht wird.** 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.

6. Maßnahme 12 wird folgendermaßen ergänzt:

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 künftig entbehrlich. 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 (**Parkieranlagen u.ä**) in der Altstadt bzw. in der Stadt ausweichen.