

Sitzung des Ausschusses für Planungsangelegenheiten am 10.11.2020

Konzeption für eine weitestgehend autofreie Altstadt Halle (Saale) VII/2020/01754

CDU-Stadtratsfraktion

Anhörung

1. Weshalb wurden IHK und HWK als Körperschaften öffentlichen Rechts während der Erarbeitung eines Konzeptes und vor Offenlegung der Entwurfspläne durch die Verwaltung nicht angehört?
2. Welche konkreten Einwände erhebt die HWK Halle?
3. Welche konkreten Einwände erhebt die IHK Halle-Dessau?
4. Welche Unternehmens- und Berufsgruppenverbände wurden von Seiten der Verwaltung im Vorfeld der Offenlegung der Pläne angehört? Welche Einwände werden vorgetragen?
5. In welchem Umfang wurden Anwohner und Gewerbetreibende im Altstadt-Bereich im Vorfeld der Offenlegung der Pläne einbezogen?

Ausnahmegenehmigungen

1. Welche konkreten Berufsgruppen erhalten unabhängig vom Betriebsstandort und mit dem Zweck Arbeitseinsatz, Ausübung des Berufs, Kundenauftrag, Patientenversorgung, Kulturangebote, Bildung, Gefahrenabwehr Ausnahmegenehmigungen zum Einfahren in den Altstadtbereich?
2. Welche Regelungen enthält die Ausnahmegenehmigung? Wie viele Minuten/Stunden am Tag wird das Parken unmittelbar am Einsatz- bzw. Zielort im öffentlichen Raum erlaubt?
3. Wird ein Beitrag, eine Verwaltungsgebühr o.ä. gegenüber diesen Berufsgruppen erhoben? Wenn ja, wie erfolgt die technische Umsetzung, etwa bei einem kurzfristig erteilten Kunden- oder Patientenauftrag eines Anwohners im Altstadtbereich an ein Unternehmen mit Sitz außerhalb des Altstadtbereichs in Halle sowie mit Betriebsstandort außerhalb von Halle?
4. Wie werden die Anfahrt und das Parken
 - a) von Angestellten eines Unternehmens mit Betriebsstandort/Praxis/Kulturangebot
 - b) von Personen im Zusammenhang mit Schule/Kita (Schüler, Lehrer, Erzieher, Eltern, Familienmitglieder, beauftragte Dritte)
 - c) von Mitgliedern und Besuchern von Kirchen (Gottesdienst, Taufe, Tourismus etc.) sowie
 - d) von Teilnehmern im Zusammenhang mit Eheschließungen im Altstadtbereich, künftig geregelt?
5. Weshalb wird der Lieferverkehr eingeschränkt?
6. Welche Auswirkungen sieht die Verwaltung mit Blick auf Tagestouristen, z.B. auch in Zusammenhang mit der Nutzung von Kulturangeboten?

Einbahnstraßenregelung Altstadttring

1. Wurde ein Verkehrsgutachten dazu erstellt? Wenn ja, mit welchen Aussagen? Wenn nein, anhand welcher Kriterien plant die Verwaltung die Einbahnstraßenregelung?
2. Welche sonstigen Untersuchungen zum Verkehrsfluss wurden zu welchem Zeitpunkt im Vorfeld der Offenlegung der Pläne durchgeführt?
3. Wie bewertet die Verwaltung die aktuelle Leistungsfähigkeit, Verbindungsqualität, Zuverlässigkeit und Störanfälligkeit der Straßen im Bereich des Altstadttrings inkl. Wechselwirkung mit dem Hauptstraßennetz?
4. Wie bewertet die Verwaltung die prognostizierte Zunahme des Verkehrs im Innenstadtbereich? (inkl. Lückenschluss der A 143; Vgl. dazu auch IVAS 2015)
5. Welchen Anteil hat der Quell- und Zielverkehr am Gesamtverkehrsaufkommen gegenwärtig sowie vor der Umsetzung von Maßnahmen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie?
6. Wie wirkt sich die Umsetzung und daraus resultierenden zusätzlichen Fahrwege auf die Klimabilanz aus? Welche Untersuchungen wurden dazu im Vorfeld der Offenlegung der Pläne von wem und mit welchem Ergebnis durchgeführt?
7. Welche Auswirkungen hat die Umsetzung der Einbahnstraßenregelung im Altstadttring auf den Einzelhandel? Wurden dazu entsprechende Gutachten erstellt? Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
8. In welchem Umfang wirkt sich der Quell- und Zielverkehr zu den zentralen Paketstationen auf die Verkehrsströme und -belegungen im unmittelbaren Umfeld der einzelnen Stationen aus? Sind die Straßen im Umfeld der einzelnen Stationen für alle Kfz-Typen des Lieferverkehrs ausgelegt?

ÖPNV

1. Welche Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV sollen in den nächsten drei Jahren umgesetzt werden?
2. In welchen Stadtteilen besteht Optimierungsbedarf mit Blick auf eine attraktive Anbindung zur Innenstadt (Vgl. dazu Wörmnitz/Rufbus)?
3. Wie werden Quantität und Qualität der P&R-Plätze im Stadtgebiet eingestuft? An welchen Stellen fehlen P&R-Plätze?
4. Welche Lücken im S-Bahn-Netz Mitteldeutschland werden aus städtischer Perspektive mit Blick auf die Stadt-Umland-Beziehungen (Pendler und Tourismus) gesehen und sollten geschlossen werden, bevor PKW-Einschränkungen in der Altstadt umgesetzt werden? Wie ist der aktuelle Planungsstand? Wurden dazu Gutachten in Auftrag gegeben?
5. Welche Vorteile sieht die Verwaltung beim Aufbau einer S-Bahn-Verbindung Halle-Merseburg-weitere mit Haltepunkten Thüringer Straße, Dieselstraße, Eisenbahnstraße und Regensburger Straße (Bahnhof Ammendorf)?

Finanzielle Auswirkungen

1. In welcher Höhe kalkuliert die Verwaltung Einnahmeausfälle für die Kommune, etwa durch den Wegfall von Einnahmen aus Parkgebühren?
2. In welcher Höhe kalkuliert die Verwaltung Umsatzverluste für Gewerbetreibende und Kulturschaffende im Innenstadtbereich aufgrund der zu erwartenden negativen Auswirkungen im Zusammenhang mit dem Verkehrsfluss und der Reduzierung von Parkplatzangeboten?
3. In welcher Höhe kalkuliert die Verwaltung Kosten für die angekündigte Umgestaltung von Straßenräumen im Innenstadtbereich, die im Zusammenhang mit dem Konzept genannt werden?
4. In welcher Höhe werden Mehrkosten zur Stärkung des ÖPNV kalkuliert?

Bürgerschaft

Warum brauchen wir unbedingt eine autofreie Altstadt?

Beispiel Kleine Marktstraße:

Wie kommen Patienten in die dortigen Praxen? In die Sprachtherapiepraxis kommen Patienten, Kinder und Erwachsene, nicht nur aus Halle, sondern u.a. auch aus größerer Entfernung.

Was ist mit den Patienten der gastroenterologischen Praxis?

Die Patienten bekommen für die Untersuchung eine Narkose und müssen später abgeholt werden, entweder von Bekannten mit dem Auto oder mit einem Taxi oder Krankentransportauto.

Müssen dann die Patienten im Vorfeld Ausnahmegenehmigungen beantragen?

Beispiel Moritzburg:

Jemand möchte eine Ausstellung besuchen, wohnt aber nicht in Halle. Nicht jede Stadt hat einen Bahnhof oder einen Busverkehr nach Halle.

Wie kommt derjenige nach Halle in eine Ausstellung? Bisher kam er/sie z.B. mit dem Auto und parkte vor dem Museum oder in dessen Umgebung. Und dann?

Fußgängerzonen – Radfahrer gefährden Fußgänger (bereits heute schon)

Wie wird die Sicherheit der Fußgänger künftig bei der durchgehenden Nutzung der Fußgängerzonen durch Radfahrer gewährleistet?

1. Wie ist die Erreichbarkeit der Innenstadt für die Bürger aus dem Umland und den Außenbezirken geplant?

Wir als BI haben im Zusammenhang mit dem Umbau Knoten Rosengarten schon vor ein paar Jahren den Vorschlag für einen P+R Platz auf einer städtischen Fläche direkt am Ende der Kasseler Straße gemacht, weil hier ein Knotenpunkt zwischen Bundesstraße - Straßenbahn - DB gegeben ist. Leider hatten die Stadtplaner keinerlei Interesse gezeigt. Die dafür geeigneten Grundstücke wurden kürzlich verkauft.

Für unsere Bürger aus dem Umland ist es schon jetzt sehr beschwerlich, unsere Innenstadt zu erreichen. Wir sollten bestrebt sein, diese Bürger in unsere Stadt zu holen und nicht noch mehr zu vertreiben. Dazu sind verstärkt Parkplätze am Altstadtring dringend notwendig. Man sollte erst diese schaffen, ehe man solche Konzepte umsetzt.

2. Werden sichere Radwege aus den Außenbezirken gebaut?

Mit den Umbauarbeiten am Knotenpunkt Rosengarten könnte der geplante Übergang für Radfahrer so gestaltet werden, dass der Radweg dann nicht in die Kasseler Straße mündet (wo es gar keinen Radweg gibt und die Straße holprig und zu schmal ist), sondern entlang der Fernwärmetrasse geführt wird. Trotz mehrfachen Anfragen der BI stoßen wir immer wieder auf Desinteresse der Stadtplaner.

Auch die Zustände rund um den Bahnhof sind für den Radverkehr katastrophal. Hier wurde viel zu eng gebaut und einen Anschluss zur Innenstadt gibt es nicht. Die Radwege zwischen Innenstadt und Außenbezirken halten wir für nicht ausreichend ausgebaut und müssen feststellen, dass diesbezüglich bisher kaum Verbesserungen geplant sind.

3. Wie wird der Stadtbahnverkehr verbessert?

Wenn unsere Innenstadt nicht mehr mit dem Auto erreichbar ist, muss der Stadtbahnverkehr wesentlich ausgebaut werden. Hier sind sicherlich dann Fortschritte zu sehen, wenn die Merseburger Straße im Rahmen des Stadtbahnprogramms umgebaut ist. Wichtig wären Veränderungen in folgenden Bereichen:

- Die Taktzeiten betragen immer noch 15 bis 20 Minuten- eine Rückkehr zum 10 Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten würde die Attraktivität erheblich steigern;
- Die Bahnen sind vor allem in den Hauptverkehrszeiten sehr voll. Der Stadtrat sollte alles dafür tun, dass die Neubeschaffungen so schnell als möglich in die Wege geleitet werden können. Dazu müssen zeitnah die Mittel beschafft werden;
- Es gibt kaum die Möglichkeit der Fahrradmitnahme in den Straßenbahnen, da dafür kaum Platz vorgesehen ist. Dies ist bei der Neukonzeption vor der Ausschreibung zu beachten;
- Die S-Bahnstrecke zwischen Heidebahnhof und Nietleben wurde stillgelegt und die S-Bahn -Strecke Nietleben - Trotha wird nicht mehr durchgängig befahren. Sinnvoller wäre es gewesen, den Ring zwischen Trotha und Heidebahnhof zu schließen. Die Stilllegung der Teilstrecke ist eine Fehlentscheidung, die sich bis heute auswirkt;
- Das Umland ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln kaum angebunden; negativ wirkt sich aus, dass insbesondere zwischen Stadt Halle und dem Saalekreis kein Gesamtverkehrskonzept existiert.

4. Sind sichere Radwege und Abstellmöglichkeiten in der Innenstadt vorgesehen?

Die Freigabe der Leipziger Straße für den Radverkehr halten wir für ein zu großes Sicherheitsrisiko und lehnen dies somit ab.

Die Situation der Fahrradparkplätze am Bahnhof zeigt uns, dass bei einer Zunahme des Radverkehrs in der Innenstadt neue Probleme entstehen werden, die im Vorhinein bedacht werden müssen! Ob das Fahrradparkhaus alles aufnimmt, wird sich erst in der Praxis zeigen.

5. Welche Parkmöglichkeiten und Anfahrten für Anwohner, Gewerbetreibende, Handwerker, Lieferer, Menschen mit Behinderung gibt es?

Eine autofreie Innenstadt hat einer Zunahme des Lieferverkehrs zufolge. Zusätzlich verlängert das Einbahnstraßen-System die Anfahrtswege. Welche Umwege und zusätzliche Umweltbelastungen damit entstehen, kann man an der aktuellen Verkehrsführung im Rahmen der laufenden Bauarbeiten gut sehen.

Sondergenehmigungen sind keine Lösung, sondern ein bürokratisches Bollwerk! Und sie führen zu zusätzlichen Kosten, die letztendlich auf die Kunden umgelegt werden.

6. Die Innenstadt als Zentrum für Einkauf - Kultur - Stadtfeste!

Wir stehen für eine vielfältige, bunte Innenstadt mit florierenden Geschäften, kulturellen Veranstaltungen, Platz zum Verweilen und als Mittelpunkt der Stadt und den umliegenden Gemeinden.

Dazu brauchen unsere Geschäfte, die Gewerbetreibenden und die Kulturschaffenden die volle Unterstützung der Stadt. Das geplante Innenstadtkonzept zeigt jedoch erheblich Defizite auf. Die Kunden können so nicht für die Innenstadt geworben werden, sondern werden ausgeschlossen. Der Handel wird sich weiter auf die grüne Wiese verlagern, die Kaufkraft in Halle geht verloren und wird zahlreiche Existenzen bedrohen.

Mit „Nachbesserungen“ wird es nicht getan sein; das gesamte Konzept ist zum jetzigen Zeitpunkt, da wesentliche Voraussetzungen fehlen, in Frage zu stellen. Uns erscheint es so, dass der zweite Schritt vor dem ersten gemacht werden soll-koste es, was es wolle. Hier sollte aber in erster Linie der Bürgerwille im Mittelpunkt stehen und nicht einzelne Parteiinteressen!



Halle, 22.10.2020

Stellungnahme des Bürgervereins Stadtgestaltung

zur Stadtratsvorlage „Konzeption für eine weitestgehend autofreie Altstadt Halle“ vom 15.10.2020

1. Allgemeines

Im Vorspann wird behauptet, die Vorlage habe keine finanziellen Auswirkungen. Dem widerspricht der Maßnahmeplan, wenn unter Nr. 2 die Umgestaltung der Straßenräume gefordert wird. Außerdem ist die notwendige Beschilderung und Markierung nicht zum Nulltarif zu bekommen. Dies gilt insbesondere für die als Versuch geplante Umgestaltung des Altstadtrings als Einbahnstraße. In den Maßnahmen Nr. 4 und 10 wird eine verstärkte Kontrolle der Verkehrsteilnehmer gefordert. Dies ist nicht ohne Auswirkungen auf den Stellenplan möglich.

2. Daten zur Altstadt

Die Altstadt hat laut Stadtteilkatalog Ende 2019 auf 63 ha Gesamtfläche 6167 Einwohner, darunter 665 unter 18-jährige und 712 über 65-jährige. Die Einwohnerzahl ist seit 2000 um 44% gestiegen. Auffällig ist der hohe Anteil der 18- bis 30-jährigen mit 2130 Personen, vermutlich vorwiegend Studenten. Korrespondierend hierzu ist der Bestand an PKW mit 320 je 1000 Einwohner unterdurchschnittlich. In der Altstadt gibt es 1181 Betriebsstätten, darunter 331 Händler und 142 Gastgewerbe.

3. Zu den Maßnahmen

3.1. Maßnahme 1 und 2

Die Kleine Ulrichstraße wird zwischen Klausstraße und Dachritzstraße überbeansprucht, wenn Fußgänger und Radfahrer hierher gelenkt werden. Eine Alternativroute ist erforderlich, um die Sicherheit zu gewährleisten.

3.2. Maßnahme 4

Hier werden die Radfahrer zu Lasten der Fußgänger, insbesondere Behinderten, Kindern und Senioren, bevorzugt. Eine Freigabe sollte nur dort erfolgen, wo eine Ausweisung von Radfahrstreifen möglich ist.

3.3. Maßnahme 6

Der Versuch findet bereits im Rahmen der Baumaßnahme Robert-Franz-Ring auf einem Teil der Strecke statt. Die negativen Auswirkungen durch den Ausweichverkehr in den Bereichen Hansering und Kröllwitzer Brücke sind zu beobachten. Der Ausweichverkehr in Ost-West-Richtung von der Oper zur Moritzburg wird mangels Alternativen die August-Bebel-Straße, Herrmannstraße und Große Wallstraße belasten, was frühere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung konterkariert. Die Ausweichrouten sind teilweise erheblich länger und verursachen damit zusätzliche Luftverschmutzung.

Unklar bleibt, wie bei einstreifiger Verkehrsführung auf der Ringstraße das Be- und Entladen von Fahrzeugen möglich sein soll. Anwohner wie Gewerbetreibende bekommen aber Lieferungen, die (wie z.B. Möbel) direkt vor der Haustür ausgeladen werden müssen.

3.4. Maßnahme 8

Richtig ist, dass nicht jede Autofahrt in die Altstadt zwingend ist, aber jede Familie, die für die Kinder (die bekanntlich wachsen) neue Garderobe braucht und jeder einzelne Kunde, der etwas Großes oder Sperriges kaufen will, wird das Auto als bessere Lösung ansehen. Außerdem kommen viele Kunden aus den Vororten ohne Straßenbahn oder dem Saalekreis mit dem Auto. Diese Kunden fehlen der Altstadt dann künftig, Peißen, Günthersdorf oder Leipzig können sich freuen.

Die Aufenthaltsqualität kann durch die unter Maßnahme 10 genannten intensivierten Kontrollen und Sanktionen auch auf der Basis der bestehenden Regelungen verbessert werden.

3.5. Maßnahme 11

Ein lokaler Lieferdienst mag für Privatkunden, die ein Paket pro Monat bekommen, akzeptabel sein, aber für Einzelhändler, die für ihre Kunden Waren bestellen, für Handwerker, die Ersatzteile benötigen, und für jeden anderen, der häufig Pakete bekommt, ist das eine spürbare Zusatzbelastung, gleichgültig, ob an Zusatzkosten für den lokalen Lieferdienst oder an eigener Arbeitszeit.

3.6. Maßnahme 12

Hier steht der Schlüsselsatz der Vorlage: „Zwingend auf das Auto angewiesene Bewohner und Gewerbe müssen auf andere Objekte ... in der Stadt ausweichen.“

Ja, dies wird geschehen und sich nicht auf künftige Neubauten beschränken, sondern auch die heutigen Bewohner und Gewerbetreibenden werden über Alternativstandorte nachdenken.

4. Zusammenfassung

Die Vorlage ist einseitig auf die Förderung des Radverkehrs ausgerichtet. Konflikte mit Fußgängern und anderen Verkehrsteilnehmern werden, soweit überhaupt erwähnt, unter der Prämisse „Erziehung der Radfahrer“ abgehakt. Dies hat schon bisher nicht funktioniert.

Der ÖPNV, der für den Verkehr in der Altstadt entscheidend ist, wird nicht thematisiert. Seine Entwicklung (barrierefreie Haltestellen, Diskussion zum 10-Minuten-Takt) interessiert den Autor der Vorlage nicht.

Die Auswirkungen der Umwandlung des Stadtrings in eine Einbahnstraße auf die nördliche Innenstadt müssen vor jeder Entscheidung sorgfältig untersucht werden.

Die Auswirkungen der Verkehrseinschränkungen auf die fast 1200 Betriebsstätten sind vor einer Entscheidung mit IHK, Handwerkskammer und City-Gemeinschaft zu diskutieren. Empfehlenswert ist darüber hinaus eine Befragung aller Betroffenen durch eine **unabhängige** Institution hinsichtlich der Auswirkungen im speziellen Fall. Zu befürchten ist, dass in der durch Covid 19 angespannten Lage auch geringe Verschlechterungen der Situation eine Welle von Geschäftsaufgaben in Einzelhandel und Gastronomie auslösen können.

Die Umsetzung der Maßnahmen wird Halles Altstadt für Ortsfremde schwerer erreichbar machen und damit Halle sowohl als touristisches Ziel als auch in seiner Funktion als Oberzentrum schwächen. Bei der Nähe zu Leipzig ist dies eine gefährliche Entwicklung.

Ausdrücklich begrüßt wird dagegen eine intensiviertete Kontrolle der Einhaltung der jetzt bestehenden Verkehrsbeschränkungen in der Altstadt.

Heinz-Günter Ploß
Vorsitzender

Anmerkungen aus der Bürgerschaft allgemein:

Leipziger Straße. Höhere Wahrscheinlichkeit von Unfällen beim Befahren durch Radfahrer

Es wird zu wenig an die Sicherheit der Fußgänger und Straßenbahnbenutzer gedacht. Schon jetzt fahren am Tag trotz Fahrverbot viele rücksichtslose Radfahrerinnen und Radfahrer auf dem Markt und der Leipziger Straße (Boulevard). Kontrollen durch Polizei und Ordnungsamt erfolgen kaum. Wenn dieser Bereich für die Radfahrer und E-Roller freigegeben wird, wird es für Fußgänger zunehmend gefährlicher, insbesondere für Hörgeschädigte, Behinderte, kleine Kinder und alte Menschen. Dieser bisher einzige allein Fußgängern vorbehaltene Bereich auf dem Markt und der Leipziger Straße sollte auch weiterhin aus Sicherheitsgründen Fußgängerbereich ohne Fahrradfahrer und E-Roller bleiben. Gleiches gilt für die besonders gefährliche Stelle der Straßenbahnhaltestelle am Franckeplatz. Hier öffnet bald ein Konsum und es ist eine Bäckerei vor Ort. Trotz Fahrverbot fahren hier täglich Radfahrer zwischen den Kunden der Bäckerei und den wartenden Nutzern der Straßenbahn hindurch. Wenn man etwas zu den Fahrradfahrern sagt, wird man nur angepöbelt, wie auch auf dem Markt oder Boulevard. An dieser gefährlichen Stelle sollte es weiterhin ein Fahrverbot für Radfahrer geben und endlich eine entsprechend auffällige Hinweistafel dazu geben. Ich hoffe Sie setzen sich im Stadtrat nicht nur für die Radfahrerlobby ein, sondern auch deutlich für die Sicherheit der Fußgänger in der Altstadt von Halle!