

Halle (Saale), 05.03.2021

Auffassung der Vertretung zum Bürgerbegehren

Auch wenn es die meisten Bilder europäischer Städte und die deutschen Medien seit Jahrzehnten suggerieren, wurden die Stadtstraßen nicht in erster Linie für den Autoverkehr angelegt. Nur rund 30 % der Wege der Bewohnerschaft innerhalb des Stadtgebiets werden mit Autos zurückgelegt.

Mit der Konzeption für eine weitestgehend autofreie Altstadt Halle (Saale) und ihren 13 Maßnahmen wird das Ziel verfolgt, die Altstadt als Dreh- und Angelpunkt des Einzelhandels, des Geschäftslebens, der Kultur und des Tourismus' in unserer Stadt sowie als beliebtem Wohnstandort nachhaltig zu stärken. Die Außenwahrnehmung der Stadt Halle (Saale) als selbstbewusst, lebenswert und zukunftsweisend ist eine willkommene Nebenwirkung.

Dazu sollen u.a. folgende Effekte der beschlossenen Maßnahmen insbesondere durch in Menge und Geschwindigkeit verringerten Parksuchverkehr und weniger abgestellte Autos im öffentlichen Raum beitragen:

- erhöhte Attraktivität, Aufenthaltsqualität, Lebendigkeit der historischen, meist engen Straßen, Gassen und Plätze
- erhöhte Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer
- vereinfachtes Halten von Autos zwecks Liefern, Be- und Entladen bzw. Aufnehmen und Absetzen von Personen
- Raum für von der Bürgerschaft erwünschte Nutzungen wie Grünanlagen und Bäume, Sitz- und Spielgelegenheiten sowie Fahrradbügel
- weniger Lärm- und Abgasbelastung von Passierenden und Bewohnenden
- komfortable Führung des Fahrradverkehrs am Schnittpunkt vieler Radrouten
- erleichterte Querungen des Altstadtrings für den Fuß- und Radverkehr
- verbesserte Erreichbarkeit einiger Quartiere der Altstadt
- rückgewonnene Befolgung der Verkehrsregeln

Das sukzessive zu verringernde Parkraumangebot im öffentlichen Raum soll durch zusätzliche Parkhäuser (z.B. hinter der Oper), deutlich vermehrte Carsharing-Stationen sowie die Angebote des öffentlichen Nahverkehrs und für den Rad- und Fußverkehr kompensiert werden. Das nahezu reine Wohnquartier Brunoswarte ist von den beschlossenen Maßnahmen ausgespart.

Das Mobilitätsverhalten aller muss und wird sich ändern – mit oder ohne weitestgehend autofreier Altstadt; in Halle (Saale) mit weitestgehend autofreier Altstadt nur vielleicht etwas schneller.

Sicher wird der Erfolg des bewusst eingeschlagenen Weges der Stadt Halle (Saale) von Einigen bezweifelt und die allgemein nicht aufzuhaltende Entwicklung hin zu einer menschen-, stadt- und klimaverträglichen Mobilität dürfte nicht jedem gefallen. Die Abkehr von bequemen Gewohnheiten fällt immer schwer und soll niemandem von heute auf morgen aufgezwungen werden. Daher werden die Maßnahmen der Konzeption für eine weitestgehend autofreie Altstadt Halle (Saale) über einen Zeitraum von mehreren Jahren umgesetzt.

Widerstand ist dennoch legitim und das Engagement der Bürgerschaft zeugt von ermutigender Verbundenheit mit ihrer Stadt. Irreführende Behauptungen der Initiatoren des Bürgerentscheids hingegen sind unlauter und müssen richtiggestellt werden.

Die Erreichbarkeit der Alt- bzw. Innenstadt wird mitnichten „deutlich erschwert“. Alle Straßen (außer die Fußgängerzonen) bleiben für den allgemeinen Autoverkehr geöffnet. Die Verkehrsführung zu den Parkhäusern und Tiefgaragen ändert sich nur im Bereich des nördlichen Altstadtrings (siehe Übersicht im Anhang). Wegweisung und Parkleitsystem werden entsprechend angepasst. Von Riebeckplatz und Rennbahnkreuz kommend, was für Auswärtige die maßgeblichen Routen sind, bleibt alles wie gehabt. Einige Straßen innerhalb der Altstadt sollen künftig sogar auf kürzeren Wegen erreichbar sein (z.B. Mittelstraße, Kleine Schlossgasse).

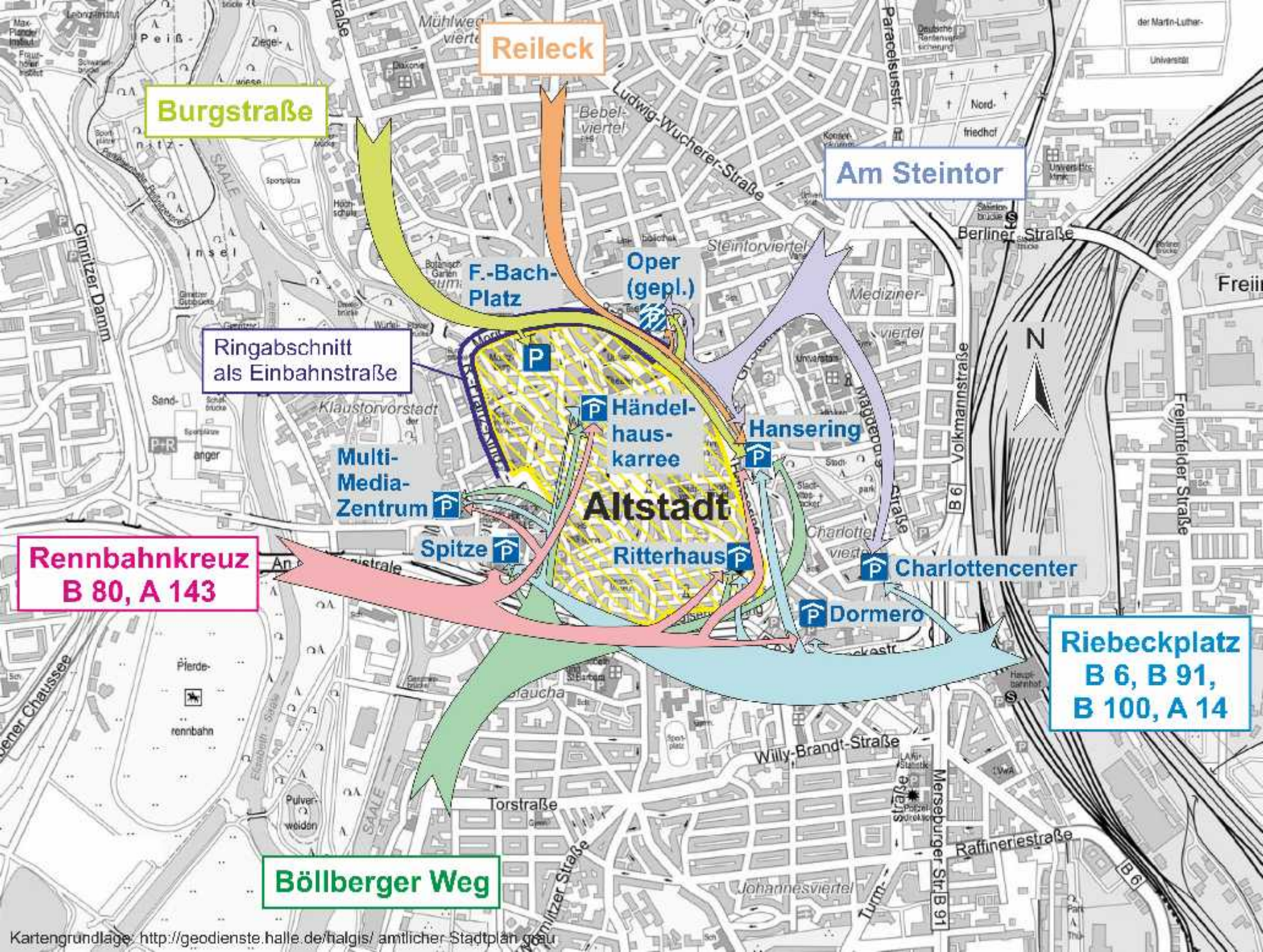
Ja, die Auto-Stellplätze in der Altstadt sollen verringert werden, um andere Nutzungen zu ermöglichen, die nicht nur, aber auch dem autofahrenden Teil der Bevölkerung dienen. Die Erreichbarkeit von Handel, Gastronomie und Gewerbe verschlechtert sich dadurch praktisch nicht. Die Parkhäuser und Tiefgaragen sind, abgesehen von den Stoßzeiten zu besonderen Anlässen (z.B. Weihnachtsmarkt), nie voll belegt. Die aktuell über 1600 Stellplätze für jedermann zwecks Kurzzeitparken verringern sich um lediglich 30 Stück bzw. knapp 2 % (siehe Stellplatzbilanz im Anhang). Der entfallende Parkraum betrifft weit überwiegend die Bewohnerschaft. Bringen und Abholen von Kundschaft wird indes erleichtert, da mehr Raum zum Halten von Autos entsteht.

Ja, die Altstadt soll „für alle da“ sein und eben nicht dem Autoverkehr weit mehr Platz in den engen Straßen eingeräumt werden als allen anderen verkehrlichen und sonstigen Nutzungen.

Lieferverkehr: Die beispielhaft benannten Paket-Depots an geeigneten, gut erreichbaren Straßen- und Wegeknoten der Altstadt sind eine Option für altstadtverträgliche Lieferlogistik. Paketzustellung an die Haus- bzw. Ladentür per Lastenrad etc. ist eine weitere. Die Maßnahme wird ausdrücklich in Abstimmung und Kooperation mit der Wirtschaft umgesetzt.

Altstadtring: Die geplante Einbahnstraßen-Führung reicht von der Klausbrücke zum Kreisel an der Oper. Alle übrigen Ringabschnitte, auch der Hansering, die eine deutlich höhere Bedeutung für den Autoverkehr innehaben, bleiben in beide Richtungen befahrbar. Die baubedingte Sperrung des Robert-Franz-Rings zeigt, dass die Leistungsfähigkeit des übrigen Straßennetzes ausreichend ist. Unter Beibehaltung von zwei Fahrstreifen ist der nördliche Altstadtring zu schmal für sichere und komfortable Radverkehrsanlagen.

Ein „Gesamtverkehrskonzept für unsere Stadt“ liegt vor. Die verkehrspolitischen Leitlinien und der Stadtmobilitätsplan wurden 2016 bzw. 2018 durch den Stadtrat beschlossen – nach unzähligen Beteiligungsrunden und Workshops mit der Fachöffentlichkeit und den Stadtratsfraktionen. Darin bekennt sich die Stadt Halle (Saale) ausdrücklich zu einer Förderung menschen-, umwelt- und klimaverträglicher Mobilität und einer Abkehr vom überholten Leitbild der autogerechten Stadt aus dem 20. Jahrhundert.



Reileck

Burgstraße

Am Steintor

Ringabschnitt
als Einbahnstraße

Rennbahnkreuz
B 80, A 143

Böllberger Weg

F.-Bach-Platz

Oper
(gepl.)

Händel-
haus-
karree

Hansering

Altstadt

Ritterhaus

Charlottencenter

Dormero

Riebeckplatz
B 6, B 91,
B 100, A 14

Stellplatzbilanz

		Bestand		nach Umsetzung Vorlage 01754		Veränderung	
		absolut	Anteil (tagsüber)	absolut	Anteil (tagsüber)	absolut	relativ
öff. Straßenraum	Stellplätze gesamt	1220	100 %	680	100 %	-540	-44 %
	davon für Bewohner	600	49 %	260	38 %	-340	-57 %
	davon für Jedermann	620	51 %	420	62 %	-200	-32 %
öff. zugängl. PH+TG*	Stellplätze gesamt**	1930		2100		170	+9 %
	davon für Mietparker	930					
	davon für Gebührenparker	1000					
Stellplätze insgesamt		3160		2780		-380	-12 %

* Händelhauskarree, Hansering, Ritterhaus, Spitze

** Prognose inkl. Parkhaus Oper