

Arbeitspapier

Alternative zu aufwendigen Ersatzbauten infolge des Abrisses der Hochstraße in Halle:

Verkehrsvermeidung

Grundsätzliches

Der anvisierte Abriss der Hochstraße eröffnet die große Chance, für Halles Innenstadt eine neue Qualität zu erzielen. Grundsatzbeschlüsse des Stadtrates (Verkehrspolitisches Leitbild 1997 S.8) zur nachhaltigen Stadtentwicklung zeigen auf, unter anderem die Verkehrsgestaltung der 60er Jahre rückgängig zu machen.

Neue Denkmuster müssen jedoch greifen, um diese Entwicklung einzuleiten und umzusetzen. Dies wären:

- Bei städtischen Verkehrsplanungen muss Umweltverträglichkeit an erster Stelle stehen.
- Welche Maßnahmen sind zu ergreifen, um den Autoverkehr auf ein stadtverträgliches Maß zu senken?
- Wie weit muss er gesenkt werden, um die Hochstraße überflüssig zu machen?
- Die z. Z. vorherrschende Meinung von Stadtbelebung durch zusätzlichen Autoverkehr ist aufzugeben.

Der Betrieb der Hochstraße ist grundsätzlich in Frage zu stellen. Erinnerung sei in diesem Zusammenhang an die vor einigen Jahren monatelange Sperrung der Giebichensteinbrücke wegen Grundinstandsetzung. Trotz prophezeitem Superstau sowie einem Zusammenbruch des Stadtverkehrs geschah nichts dergleichen. Die Hallenser hatten ihr Verhalten umgestellt und erreichten auch die Ziele. Wenn die Hochstraße über Nacht dauerhaft gesperrt werden müsste, würde sich die gleiche Situation wiederholen.

Die Benutzer der Hochstraße kommen vorrangig aus dem näheren Umland und Halle Neustadt. Der Durchgangsverkehr liegt unter 5% und ist bei der Betrachtung nicht relevant. Die Fertigstellung der Großprojekte um Halle herum bringen nur geringfügige Entlastungen für die Hochstraße.

Insofern ist die Beseitigung der Hochstraße auch nur möglich, wenn der vorhandene Verkehr so gestaltet wird, dass er von der „Ersatzlösung“ im angrenzenden Stadtgebiet aufgenommen werden kann.

Soll eine preislich optimale Lösung, also kein Tunnel, zum Hochstraßenabriss gefunden werden, geht dies nur über **Verkehrsvermeidung**.

Lösungen

Vorrangig ist die Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplans, gekoppelt mit dem Nahverkehrs-, dem Lärminderungs- und Luftreinhalteplan. Die Abgleichung des IST- und Plan-Zustandes muss erfolgen.

Motorisierter Individual Verkehr (MIV)

Als Beispiel zur Verkehrsvermeidung sei Zürich genannt (ca. 341 000 Einw., Vortrag von Baudezernent Dr. Ruedi Aeschbacher - Zürich - beim 11. Bürgerinitiativ –Verkehrskongress in Feiburg/Breisgau am 5.10.1997).

Wegen ständiger Überschreitung gesetzlicher Grenzwerte zur Luftreinhaltung im Stadtgebiet mussten in Erwartung drakonischer Strafzahlungen langfristig Maßnahmen zur Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben durchgeführt werden.

Fünf Säulen dienten als Leitfaden für eine neue Verkehrspolitik:

1. Förderung des ÖPNV.
2. Reduktion des MIV.
3. Kanalisierung des Durchgangsverkehrs und Beruhigung der Wohngebiete.
4. Generelle Einschränkung des Parkplatzangebotes.
5. Spezielle Anweisung: Sicherung der umweltfreundlichen Mobilität.

Dieses Programm wurde umgesetzt. Zwischen 1970 - 80 wurden ca. 10 000 innerstädtische Parkplätze ab - und zu Grünflächen umgebaut, Fußgängerzonen erweitert, der gesamte ÖPNV – Straßenbahnen und Busse - bevorrechtigt (37% Anteil am Modal Split, Halle 20%), das Umland effektiv an das städtische Netz angeschlossen, Einfallstraßen verengt, Schleichwege geschlossen. Nach dem Abschluss dieser Maßnahmen wurden die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte eingehalten. Es entwickelte sich ein pulsierendes Innenstadtleben. Seit Jahren reisen Verkehrsplaner aus aller Welt nach Zürich um zu erleben, wie eine Stadt mit weniger Autoverkehr und effizientem ÖPNV funktioniert.

Zusätzliche Maßnahmen wären:

1. Parken: Eine veränderte Parkraumbewirtschaftung – z.B.

- keine kostenlosen Parkplätze bei öffentlichen Behörden, Ämtern und Betrieben.
- Ausweitung des Anwohner- und kostenpflichtigen Parkens.
- Neugestaltung der Abstellplatzungen unter dem Gesichtspunkt, das Anwesen (Betriebe, Behörden usw.) in Haltestellenbereichen des ÖPNV im Radius von 300 m nur 20% der bisherigen Stellplätze bereitstellen müssen.
- Parkverbot auf allen historischen Stadtplätzen.

2. Öffentlichkeitsarbeit zur verantwortungsvollen PKW-Nutzung im Stadtgebiet. Aus einer Umfrage von SOZIALDATA München zur Mobilität in Halle, Band 3 – Zukunft der Innenstadt - von 1996 geht hervor, dass die befragten *Autofahrer* angaben, 58% ihrer Stadtfahrten auch durch den Umweltverbund ausführen zu können. Das ist ein großes Potential. Stadtfahrten mit dem PKW enden zu 41% bei 3 km – klassische Rad - und Fußgängerentfernungen (SOZIALDATA München, Mobilität in Halle, Band1 – Mobilitätsverhalten, 1995).

Der Umweltverbund (Fuß-, Radverkehr und ÖPNV)

Fußverkehr

- Dies hat insoweit etwas mit dem Autoverkehr zu tun, da komfortable Zugänge zum ÖPNV bei gleichzeitiger ordnungspolitischer Einschränkung des Autoverkehrs weniger Autofahrten bedeuten. Laufen ist gesund, benötigt die geringste Infrastruktur, ist preiswert und spart der Stadt, dem Staat und dem Gesundheitswesen viel Geld.
- Ausweitung von Fußgängerzonen im innerstädtischen Gebiet in den nächsten 5 Jahren auf 10 km

Radverkehr

Im Städtevergleich liegt Halle nach wie vor in der unteren Hälfte (Umfrage Zeitschrift „Radfahren“ 1992, von 41 Städten über 200000 Einwohner Halle auf Platz 30; ADAC – Test 2004; bei 22 Städten Halle auf Platz 17). Der Anteil am Model Split liegt bei 10 %, in Münster sind es 40%.

Maßnahmen:

- Umsetzung des Radwegekonzeptes von 1995
- Beschluss der Fahrradabstellsatzung.
- Erschließung des Umlandes bis ca. 5km durch Radwege einschl. komfortabler Abstellanlagen an Endhaltestellen.
- Einbeziehung der Behörden und Betriebe in eine fahradfreundliche Politik.

ÖPNV

Straßenbahn

Stabilisieren des vorhandenen hohen Niveaus des ÖPNV und bei Bedarf Erweiterungen.

Die Straßenbahn von Halle-Neustadt in die Innenstadt und zum Bahnhof bietet eine einzigartige Alternative zum PKW und damit zur Hochstraße.

S-Bahn

Erweiterung der S-Bahn bis Lieskau.

Busverkehr

Optimierung des ländlichen Busverkehrs. Nach dem Züricher Konzept: Busse mit bis zu 20 Plätzen werden vom Umland im festen Takt an die Endhaltestellen des ÖPNV geführt. Ein barrierefreier und zuverlässiger Umstieg ist gegeben. Durch die Stadt geht es dann wesentlich schneller mit der Straßenbahn.

Fazit

Die Diskussion, einen Tunnel mit 2 Röhren zu bauen, ca .150 Mill. €, ist irrational, nicht bezahlbar, zu hoher Unterhalt. Ökologisch ist es eine Verschlechterung, da ein hoher Energieaufwand für den Betrieb erforderlich ist. Addiert man die Möglichkeiten der oben genannten Alternativen zur Verkehrsvermeidung, kann mit 40 - 50% weniger Autoverkehr gerechnet werden. Frei werdende Gelder aus der geplanten Brückensanierung gezielt in den Umweltverbund gesteckt, bringt der Stadt eine flächendeckend neue Qualität. Eine gleichrangige Parallelförderung von ÖPNV und MIV kann keine Stadt stemmen. Der Straßenbereich wird zudem höher durch die Stadt subventioniert als der ÖPNV (VCD fairkehr 1/2005: Stuttgart: Kosten ÖPNV 55 Mio €/a, Kosten Straßenverkehr 88 Mio €/a).

*Als Ersatz und Ausgleich für den Hochstraßenabriss ist **Verkehrsvermeidung** die stadtverträglichste und preiswerteste Lösung.*

Halle/Saale, den 01.11.2008

Georg Giersch