

Offener Brief

FUSS e.V.

Fachverband Fußverkehr Deutschland

Georg Giersch
Mitglied im Bundesvorstand
Schleiermacherstraße 6
06 114 Halle/Saale

Tel. 0345 / 523 09 98

**An Herrn Dieter Lehmann
Bi Hochstraße
AG I Verkehrsentwicklung**

Halle, den 05.Mai 2008

Betr.: BI Hochstraße – Ihr Arbeitspapier vom 17.01.2008

Sehr geehrter Herr Lehmann,

ich arbeite in der AG II Stadtentwicklung mit. Ich habe mir Ihr Arbeitspapier durchgelesen und erlaube mir, folgende Bemerkungen an Sie zu richten.

Grundsätzliches

Der anvisierte Abriss der Hochstraße eröffnet die große Chance, dass Halle sich zu einer menschenfreundlicheren Stadt entwickelt. Es besteht die Möglichkeit, die seit Jahren existierenden Grundsatzbeschlüsse (Verkehrspolitisches Leitbild 1997 S.8) endlich in Angriff zu nehmen und umzusetzen. Das Ziel muss es sein, eine spürbare Reduzierung des Autoverkehrs zu vollziehen, das Menschen, Stadt und Natur belastet. Lärm- und Feinstaubbelastung sind für die Bewohner in weiten Bereichen unzumutbar. Rd. 32% der äquivalenten CO² Belastung entsteht aus dem PKW (UPI-Bericht Nr. 21, 3. Auflage 1993; Umweltwirkungen von Finanzinstrumenten im Verkehrsbereich). Solche Einschnitte erfordern viel Mut von einer starken Mannschaft, vom OB, dem Stadtrat bis hin zur Stadtverwaltung.

Erinnern möchte ich in diesem Zusammenhang an die vor einigen Jahren monatelange Sperrung der Giebichenstenbrücke wegen Grundinstandsetzung. Die Zeitung war voll von Superstaus und einem Zusammenbruch des Stadtverkehrs. Es geschah überhaupt nichts Dergleichen. Tausende Anwohner hatten ihr Verhalten im Vorfeld umgestellt und erreichten ihre Ziele mit anderen Verkehrsmitteln. Wenn die Hochstraße über Nacht dauerhaft gesperrt werden müsste, würde sich ziemlich schnell eine ähnliche Situation einstellen. Das heißt, es gibt viele Möglichkeiten, sein Ziel zu erreichen.

Dr. Busmann regt in seinen „Anmerkungen zur Hochstraße Halle“ an, dass sich die gesamte Stadt zu einem Öko – Audit „Klimafreundlichste Stadt Europas“ verpflichten könnte. Das würde der selbsternannten „Kulturhauptstadt Sachsen – Anhalts“ hervorragend zu Gesicht stehen. Es wäre bundesweit Sensationell, für viele Bewohner sicher ein persönlicher Kraftakt, aber ein großer Gewinn für alle und unserer so schönen Stadt.

Nun zu Ihrem Papier.

Zu 1.1 Bedingungen

„Jede Alternativlösung zur Hochstraße darf nicht zu Lasten anderer Teilnehmer am Verkehr unserer Stadt gehen“.

Die Hochstraße wird **ausschließlich** durch den motorisierten Verkehr genutzt. Die **anderen** Verkehrsteilnehmer in der Stadt wie Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV-Nutzer haben mit der Hochstraße nichts zu schaffen, sie müssen sie allerdings ertragen. Und in diesem Zusammenhang ist Ihre Feststellung ganz richtig, dass im Rahmen eines

auch wie immer gestalteten Umbaues diese **anderen** Verkehrsteilnehmer nicht eingeschränkt bzw. ein Abbau der Hochstraße nicht zu deren Lasten und Flächen erfolgen darf.

Zu 2.2

Bestandsanalyse der aktuellen Verkehre und realistische Einschätzungen der bestehenden und zukünftigen Verkehrsanteile von BUS und Bahn, Fußgängern, Radfahrern und motorisierten Verkehrsteilnehmern.

Was ist eine realistische Einschätzung? Wer berechnet die Prognosen? Die kann sich letztendlich jeder so hinrechnen, dass **sein** Konzept aufgeht. Die Fehleranfälligkeit und Manipulation ist nach beiden Seiten da. Der Weg muss deswegen anders betreten werden. Die Frage muss lauten:

Wie viel Autoverkehr darf ich den Menschen in dieser Stadt noch zumuten?

Welche Maßnahmen sind zu ergreifen, um den Autoverkehr spürbar zu senken?

Hier ist der entscheidende Punkt. Welche Maßnahmen müssen ergriffen werden, um den Anteil des motorisierten Verkehrs so zu steuern, dass er auf ein stadtverträgliches Maß absinkt und das Fehlen der Hochstraße nicht mehr zu spüren ist. Die Benutzer der Hochstraße kommen vorrangig aus dem näheren Umland und Halle Neustadt. Der Durchgangsverkehr liegt bekanntlich unter 5% und ist bei der Betrachtung nicht relevant. Die Fertigstellung der unter Punkt 2.2.1 – 2.3.1 genannten 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 zum Hochstraßenabriss gefunden werden, geht dies nur über Verkehrsvermeidung bzw. Einschränkung.

Folgende Schritte hierzu sind möglich:

Motorisierter Individual Verkehr (MIV)

Vorrangig ist die Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes, gekoppelt mit dem Nahverkehrs-, dem Lärminderungs- und Luftreinhalteplan. Bei einem kritischen Herangehen an diese Thematik wird sich schon bald zeigen, wie z. Z. über die Verhältnisse gelebt wird.

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 im Stadtgebiet mussten in Erwartung drakonischer Strafzahlungen seitens der zuständigen Ministerien langfristig Maßnahmen zur Gegensteuerung mit dem Ziel der 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.

Und dieses Programm wurde ab 1970 konsequent umgesetzt. Zwischen 1970 - 80 wurden ca. 10000 innerstädtische Parkplätze ab - und zu Grünflächen umgebaut, Fußgängerzonen erweitert, der gesamte ÖPNV – Straßenbahnen und Busse - bevorzugt (37% Anteil am Modal Split, Halle 20%), das Umland effektiv und erfolgreich an das Städtische Netz angeschlossen, Einfallstraßen verengt, Schleichwege geschlossen. Nach dem Abschluss dieser Maßnahmen wurden die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte für die Luftreinhalte erfüllt. Es entwickelte sich ein pulsierendes Innenstadtleben. Seit Jahren reisen Verkehrsplaner aus aller Welt nach Zürich um zu erleben, wie man mit weniger Autoverkehr bestens auskommen kann.

Halle muss also überhaupt nichts Neues erfinden. Hier bestehen die gleichen Möglichkeiten. Infolge der alternden Gesellschaft, verbunden mit der Schrumpfung der Einwohnerzahlen ergibt sich schon daraus langfristig eine Verkehrsminderung.

Zusätzliche Maßnahmen wären:

1. Eine veränderte Parkraumbewirtschaftung – z.B.

- keine kostenlosen Parkplätze bei öffentlichen Behörden, Ämtern und Betrieben. Diese laufenden Kosten für den Bau und die Betreuung tragen wir alle.

- Ausweitung des Anwohnerparkens.

- Neugestaltung der Abstellplatzungen unter dem Gesichtspunkt, das Anwesen in Haltestellenbereichen des ÖPNV im Radius von 300 m nur 20% der bisherigen Stellplätze bereitstellen müssen.

2. Ausweitung von Fußgängerzonen im innerstädtischen Gebiet in den nächsten 5 Jahren auf 10 km (analog Freiburg im Breisgau). Dazu gehört zu allererst die Kleine Ullrichstraße. Befahren der Altstadt nur durch Anwohner und zu festen Zeiten durch Lieferverkehr.

3. Erhöhung der Parkgebühren.

4. Massive 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, das die befragten Autofahrer angaben, 58% ihrer Stadtfahrten auch durch den Umweltverbund ausführen zu können. Das ist ein riesiges schlummerndes Potential. Des weitern enden Stadtfahrten mit dem PKW zu 41% bei 3 km – klassische Rad -und Fußgängerentfernungen (SOZIALDATA München, Mobilität in Halle, Band1 – Mobilitätsverhalten, 1995).

5. Parkverbot auf historischen Stadtplätzen.

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 ebenfalls weniger Autofahrten bedeutet. Der Fußverkehr ist ein Stiefkind in der Stadtgestaltung. Wenn es den Mobilitätsbehinderten schlecht geht, dann sieht es bei den Gesunden auch nicht toll aus. Und die Ersteren sind in dieser Stadt in großen Bereichen ganz erbärmlich dran. (Eine Aufstellung hierzu sh. Anlage 1)

Laufen ist gesund, benötigt die geringste Infrastruktur, ist preiswert und spart der Stadt und dem Staat und dem Gesundheitswesen einen Haufen Geld. Wenn man mehr ginge, ginge viel mehr. Dies sollte jedem bewusst werden.

Radverkehr

Auch 18 Jahre nach der Wende ist zu wenig in Angriff genommen worden. Im Städtevergleich liegt Halle nach wie vor weit 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%. Die seit Jahren überfällige Fahrradabstellplatzung war mit diesem Stadtrat bisher nicht zu beschließen. Es fehlen nach wie vor durchgängige Hauptachsen in der Stadt, ausreichende und qualitätsgerechte Fahrradabstellplätze im gesamten Stadtgebiet. In den Gründerzeitvierteln ist Rad fahren eine Tortour, auch hierzu gibt es praktikable Lösungen.

Das Umland ist durch Radwege so gut wie nicht erschlossen. An Endhaltestellen fehlen Abstellanlagen, die diesen Namen verdienen, d.h. reichlich abschließbare Boxen, Überdachungen, gegebenenfalls Stützpunkte zur Reparatur. Weglänge bis zu 5 km sind erfahrungsgemäß normal. Alle Arbeitgeber sind zu aktivieren, für ihre Mitarbeiter ein fahrradfreundliches Umfeld zu schaffen. Dazu gehören Abstellanlagen, Umkleieräume mit Duschen. Auch hier wäre ein gewisser Anteil von bisherigen Autofahrten substituierbar. Wie viel Menschen eine derartige Kombination nutzen, kann man in Niedersachsen reichlich an jedem Bahnhof bestaunen.

ÖPNV

Straßenbahnerweiterung

Hier ist viel Positives anzumerken. Die gesamte Mannschaft der Verantwortlichen der Stadt hat mit den Neubauten, der Erweiterung und Sanierung der Straßenbahn einschließlich des Umbaus Riebeckplatz etwas Beispielgebendes vollbracht. Die zukünftigen Planungen gehen auch in diese Richtung. Die Linienführung von Halle-Neustadt in die Innenstadt und zum Bahnhof bietet für einen großen Teil der Neustädter eine einzigartige Alternative zum PKW und

zur Hochstraße. Für 38,00€/Monat schafft es kein Autofahrer, seine Wege einen Monat lang in der Stadt abzuwickeln.

S-Bahn

Nicht ökologisch bedacht ist die Kappung der S-Bahn von Nietleben nach Dörlau. Sie ist rückgängig zu machen und die Trasse bis Lieskau zu erweitern, die Gleise liegen zum sanieren da. Dort wohnen inzwischen 3000 Menschen. Die Fahrten mit dem Auto durch die Heide über Halle – Neustadt und somit auch über die Hochstraße würden sich verringern. Halles Partnerstadt Karlsruhe geht diesen Weg seit Jahrzehnten, reaktiviert aufgelassenen Bahnstrecken und hat z.T. bis zu 400% Fahrgastzuwächse. Das dort vom ÖPNV genutzte Streckennetz hat eine Länge von 500 km. Das ist beispielgebend für Europa. Man muss an die Landesregierung ran. Das politische Bekenntnis - Schiene vor Straße – ist Landes- und Bundesweit nicht überzeugend. Beim Tangentenbau, Ortsumgehungen und Autobahnbau geht ja alles flott über die Bühne, dafür stehen Millionen bereit, auch vom Land. Und wer fragt da nach der Rentabilität?

Busverkehr

Hier ist das Konzept von Zürich interessant. 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 als mit dem Linienbus.

Fazit

Herr Lehmann, es bestehen große Möglichkeiten, auch ohne 100 Millionen schwere und problematische Tunnelbauten diese belastende Hochstraße los zu werden. Die jährlichen Fixkosten für einen Tunnel gehen in die Zehntausende. Addiert man die Möglichkeiten der genannten Alternativen zur Verkehrsvermeidung, kann man mit 40 - 50% weniger Autoverkehr rechnen. Einen Teil der Gelder für eine geplante Untertunnelung gezielt in den Umweltverbund gesteckt bringt der Stadt eine flächendeckende neue Qualität. Die Parallelefinanzierung 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).

Die für die Stadt preiswerteste und für die Menschen gesündeste Lösung ist die Verkehrsvermeidung.

Doch die Gewohnheiten sind fest eingebrannt, angesichts des sich beschleunigenden Klimawandels jedoch moralisch überholt. Die Bequemlichkeit ist die treibende Kraft. Wer hat den Schneid, dieses heiße Eisen anzufassen und das Ding dann beharrlich durchzuziehen? Es müssen die Meisten erst einmal bei sich anfangen. Und da geht das Dilemma los. Warum ist es heute **normal**, dass ein gesunder Mensch für die städtische Fortbewegung einen 1000 kg schweren PKW mit einem Verbrauch von i.M. 8 Liter hochgiftigen Treibstoff bei einem Flächenanspruch um sich herum von ca. 25m² benötigt? Ein Großteil dieser Wege kann in der Stadt problemlos mit dem Umweltverbund abgewickelt werden. Müssen wir nicht endlich erkennen, dass wir, die so genannte „Zivilisation“, durch unseren ausufernden Lebensstil unseren noch blauen Planeten nachhaltig ruinieren und unseren Enkeln einen erbärmlichen Lebensraum vererben? Jeder Mensch, jede Kommune und jedes Land ist aufgefordert, zukunftsfähig handeln. Halle hat sich ja auch zur Umsetzung der Lokalen Agenda 21 verpflichtet, da steht das alles drin.

Mit freundlichem Gruß

Georg Giersch

Anlage 1 Zustand von Gehwegen

Menschen, die auf intakte Gehwege angewiesen sind

Neben den vielen gesunden Menschen, die täglich Wege zu Fuß erledigen, kommt der große Kreis der mobilitätsbehinderten Menschen hinzu. Diese sind auf intakte Gehwege angewiesen. Ihr Bevölkerungsanteil beträgt ca. 30%, in Halle sind das etwa 80 000 Bewohner.

Hierzu gehören:

Seh- und Hörgeschädigte, Rollstuhlfahrer, geistig Behinderte, Mütter mit Kleinkindern und Kinderwagen, Kinder beim Spiel und auf dem Schulweg, Minderwüchsige, alternde, gebrechliche, verunfallte und gehbehinderte Menschen.

Für sie ist ein qualitativ hochwertiger Gehweg Voraussetzung zur Teilnahme am öffentlichen Leben.

Wie sieht es auf Gehwegen aus?

Ordnungspolitisch zu verantworten sowie legal und illegal geduldet

Autos längs, quer, diagonal, Motorräder, Fahrradständer, Fahrräder längs und quer, Radfahrer auf Gehwegen, Mülltonnen, Werbetafeln, Auslagen, Abfallbehälter, Vitrinen, Bistrotische, Gastronomie auf Gehwegen, defektes Pflaster, verkantete Granitplatten, Grundstückseinfahrten z.T. mit Kopf- und Bruchsteinpflaster – unpassierbar für Hand-Rollstühle, Masten aller Art, Tafeln an Masten ohne Kopffreiheit, Container, Bautoiletten, Baugerüste, Baustellenbeschilderung, ungesicherte Baustellen, Baumaterial, Entrümpelung, Schaltschränke, Betonblumenkästen, Eingangstreppen, unverschnittenes Grün, Hundehaufen.

Was fehlt baulich?

Mindestwegbreiten von 2.00m, Querungshilfen im Abstand von 50m, Poller an Fußwegen gegen Falschparken, Blindenleiteinrichtungen, Bordsteinabsenkungen, Taktile Trennung von Rad- und Fußwegen, Haltestellensicherungen, durchgehender, niveaugleicher bzw. vorgezogener Gehweg an Kreuzungen mit untergeordneten Straßen, Radabstellanlagen im Straßenraum, bauliche Maßnahmen in Tempo-30-Zonen, attraktive Radwege zur Unterbindung der Gehwegbenutzung.

Was ergibt sich aus der StVO und politischen Erwägungen?

Der „Grüne Pfeil“, eine permanente Fußgängergefährdung, da das Grün für Fußgänger faktisch keine Sicherheit mehr garantiert, lange Warte- und zu kurze Querungszeiten an Ampeln, keine konfliktfreien Ampelschaltungen, kein Überholverbot an Querungshilfen, kein Fahrverbot in Haltestellenbereichen, fehlende Flüssigkeit für Fußgänger, kein fester Finanzposten für die Verbesserung der baulichen Anlagen.

Und es gilt nach wie vor:

Menschen sind nicht behindert, sie werden behindert.