



FUSS e.V. Georg Giersch Schleiermacherstr. 6 06114 Halle/Saale

Fachverband Fußverkehr Deutschland

Georg Giersch
Mitglied im Bundesvorstand
Sprecher Sachsen-Anhalt
Schleiermacherstraße 6
06 114 Halle/Saale
Tel. 0345 / 523 09 98
georg.giersch@web.de

**An
den Vorstand BI Hochstraße e.V.
Hans-Georg Ungefug
PF 110364
06017 Halle**

Halle, den 22.03.2007

**Betr. Vorschläge zum Aufgaben- und Terminspektrum des Vereins zur
Gründungsversammlung am 26.03.2007**

Sehr geehrter Herr Ungefug,
hier meine Vorstellungen zur Problemlösung Hochstraße.

Einleitung

Die Hochstraße dient zu 100% der Nutzung durch den Autoverkehr. Bei der Überlegung zum Abbruch dieses Bauwerkes soll aber der Autoverkehr mit seiner hohen Belastung für die Stadt und seiner Menschen nicht angetastet werden (54 000 Fahrzeuge/Tag).

Nach meiner Überzeugung ist die Klimapolitik bei diesem Vorhaben nachhaltig mit in Betracht zu ziehen. Halles Politiker haben seit der Wende - trotz eindeutiger Klimabeschlüsse - bei der Reduzierung des Autoverkehrs nicht viel getan. Die verbindlichen Beschlüsse des Stadtrates zur Klimapolitik sind im Verkehrspolitischen Leitbild auf Seite 8 aufgelistet.

Bei der Konferenz der UNO für Umwelt und Entwicklung im Juni 1992 in Rio de Janeiro wurde die Agenda 21 verabschiedet. Deutschland hat sich dazu bekannt. Für die Kommunen ist Kapitel 28 – „Initiativen der Kommunen zur Unterstützung der Agenda 21“ verbindlich. Im Amtsblatt Halles vom 24.01.1997 wurde unter der Überschrift „Lokale Agenda 21 – ein Entwurfsprogramm der Stadt Halle (Saale) für das nächste Jahrhundert“ unter Pkt. 7 der Verkehr abgehandelt. Dort steht:

Die Verkehrspolitik muss darauf hinauslaufen, den innerstädtischen Verkehr zu vermeiden und den ÖPNV zu fördern. Der umweltverträglichen Fahrzeugtechnik des ÖPNV sind entscheidende Nutzervorteile einzuräumen. Der Straßenneubau ist wegen der damit verbundenen verkehrserzeugenden Wirkung und Bodenversiegelung einem strengen Planungsmaßstab zu unterziehen. Durch einen Umweltverbund von Bahnen, Bussen, Rad- und Fußgängerverkehr lassen sich die vorgegebenen Ziele verwirklichen. Dazu ist natürlich ein umfassendes Rad- und Fußwegenetz zu schaffen. Alle Straßen außerhalb der stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen sollten als Tempo-30-Zonen ausgewiesen werden.

Durch SOZIALDATA München, Institut für Verkehrs- und Infrastrukturforschung, wurde 1996 in Halle eine Befragung mit 1320 Bürgern zur „Zukunft der Innenstadt“ (Band 3) durchgeführt. Auf Seite 8 geht es um die Substituierung des Autoverkehrs in der Innenstadt. Danach sind 58% des Autoverkehrs problemlos vermeidbar.

Zur jetzigen Verkehrssituation ist folgendes festzustellen:

Fußverkehr:

Eine spürbare Verbesserung ist nicht eingetreten. Fußwege sind flächendeckend vollgestellt, oft zugeparkt und in schlechtem Zustand. Die Fußgängerzonen wurden nur minimal erweitert. Die kleine Ulrichstraße mit den für den PKW freigegebenen Bürgersteigen ist das krasseste Beispiel zum Stellenwert des Fußgängers. Die Einrichtung von Tempo 30 Zonen ohne bauliche Maßnahmen bringt der Wohnqualität wenig.

Radverkehr:

Es erfolgte über die Jahre ein bescheidener Ausbau des Netzes, weit ab jedoch von gefassten Beschlüssen. Es gibt keine Fahrradabstellsatzung. Bundesweit rangiert Halle in Fahrradfreundlichkeit nach wie vor im untern Drittel. Für 2007 werden keine Mittel bereitgestellt.

ÖPNV:

Hier ist eingehalten worden, was auch beschlossen wurde. Beschleunigung, Separierung des Bahnkörpers, behindertengerechter Ausbau, umfassende Netzerweiterung.

Autoverkehr

Bau der Osttangente. PKW-Einfahrt ist im gesamten Innenstadtbereich möglich. Neubau hunderter Garagenplätze. Mit rd. 40% Anteil am Modal Split der größte Einzelposten. Eine hohe Umweltbelastung aus Abgasen, Feinstaub und Lärm ist unser Alltag.

Ein Rückbau der Hochstraße muss von Maßnahmen tangiert werden, den PKW-Verkehr auf der Neustädter Achse zu reduzieren. Die neue Straßenbahn ist eine hervorragende Alternative. Der Gesamtverkehr ist nach seiner Belastung für die Allgemeinheit und gemäß dem Beschluss zur Lokalen Agenda 21 zu werten.

Wie soll eine Stadtentwicklung erfolgen, die attraktiv, unverwechselbar und einem eventuellen Weltkulturerbestatus angemessen sein soll, wenn, wie z. Z., kein Platz für die erhofften Touristen zum flanieren vorhanden ist?

Zur Diskussion muss gestellt werden:

Maßnahmen Fußverkehr:

- Behindertengerechter Ausbau der Fußwege
- großflächige Ausweitung von Fußgängerzonen in der Altstadt, Ziel 7 km bis 2010 (Beispiel Freiburg/Breisgau),
- Flächendeckendes anlegen von Zebrastreifen an verkehrsreichen Straßen, Abstand 150 m. Anlegen eines geschlossenen Netzes von „Grünen Wegen“ in Halle. Ein autofreies Riveufer. –Bauliche Maßnahmen in Tempo-30Zonen.

Maßnahmen Radverkehr.

- Einbeziehung des Umlandes durch massiven Radwegeausbau und Bau attraktiver B&R- Anlagen an Endhaltestellen (Beispiel Münster).
- Wesentliche Verbesserungen der Radwege im Stadtgebiet

Maßnahmen ÖPNV:

Hier ist Vorbildliches geleistet worden. Die Pläne der Havag zu weiteren Schließungen von Netzlücken und behindertengerechte Haltestellenumbauten werden dieses System weiter aufwerten.

Maßnahmen Autoverkehr

- Reduzierung innerstädtischer Parkplätze, dafür mehr Grünflächen.
- Überarbeitung der Abstellsatzung mit der Prämisse, Stellplatzflächen in Haltestellenbereichen des ÖPNV spürbar zu reduzieren, -Einführung einer Citymaut .
- keine kostenlosen Parkplätze bei Landes- und Stadtbehörden, da sie von uns Unbeteiligten mit bezahlt werden und den Autoverkehr erweitern. -Ausweitung des Anwohnerparkens

Es sollte seitens der Stadt untersucht werden, welche Reduzierung des Autoverkehrs durch die genannten Maßnahmen möglich sind. Die o.a. Umfrage von SOZIALDATA ist dabei mit einzubeziehen.

Die Zeit ist vorbei, für eine bedingungslose Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer zu plädieren. Das Verursacherprinzip hat oben an zu stehen. Die verheerende Klimaentwicklung macht vor Halle nicht Halt und unsere Stadt hat sich seit 15 Jahren in die Pflicht genommen, etwas zu unternehmen. Vieles wurde nicht angefasst.

Eine mit dem Abriss der Hochstraße einhergehende Verkehrsreduzierung im Stadtgebiet und Schaffung von einem weitläufigen urbanen Umfeld wäre in der Tat auch für die Bewerbung Halles mit den Frankeschen Stiftungen zum UNESCO - Weltkulturerbe ein eindrucksvolles Bekenntnis zur Zukunft unserer Stadt und seinen Bewohnern. Dr. Busmanns Vorschlag, Halle als „Klimafreundlichste Stadt Europas“ zu deklarieren und das dann auch umzusetzen wäre das Zugpferd für Internationale Beachtung und Tourismus und wohl auch ein Weg, einmal Kulturhauptstadt zu werden.

Mit freundlichem Gruß

Georg Giersch