

Ein Dienst von www.halle.de

Bericht vom ersten ÖPNV-Forum für den Verkehrsentwicklungsplan VEP 2025 Halle (Saale) - mit Abschluss des Themas Altstadt -

Am 11.05.2011, 16:00 h bis 19:00 h im Stadthaus, anwesend 30 Mitglieder des Arbeitskreises
Protokoll: Jörg Thiemann-Linden, team red

Einführung

Herr Lunebach, Amtsleiter im Stadtplanungsamt, begrüßt zum VEP-Arbeitskreis, der sich zunächst noch mit offenen Fragen des Themas Altstadt beschäftigt und dann in das neue Thema ÖPNV einsteigt. Herr Lunebach bittet, im Hinblick auf den Zeitaufwand aller, sich bei dem E-Mail-Versand möglichst auf die Strategiediskussion zu konzentrieren und diese nicht mit einer Vielzahl von Detailproblemen zu erschweren.

Angesichts der Unsicherheit des gegenwärtigen Haushalts ist eine Fortsetzung des VEP-Arbeitskreises ab September derzeit noch nicht gesichert. Dabei geht es aber ungünstigenfalls um eine zeitliche Verschiebung, der Prozess selbst ist nicht in Frage gestellt.

Das Protokoll des zweiten Altstadt-Termins am 23. März 2011 wurde ohne Änderungen bestätigt.

Als künftiger Moderator wurde Herr Dr. Brunsing vorgestellt, der bei *team red* die Aufgabe von Frau Günther übernommen hat.

Altstadt – Sektorenerschließung

Herr Möbius greift diese offene Frage des letzten Forums auf und erläutert im Detail die Erschließung in drei Sektoren (statt bisher sieben Sektoren), die jeweils vom Altstadttring angefahren werden.

Es wird klargestellt, dass die Position in der Maßnahmenliste des bisherigen Altstadt-konzepts „weitere bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung“ nicht die verkehrliche Funktion des Altstadttrings mit Tempo 50 in Frage stellt, sondern dass über z.B. Querungshilfen für Fußgänger die Verkehrssicherheit und der Zugang zur Altstadt verbessert werden sollen.

Zugleich dienen die Sektoren dem besseren Ausgleich des Bewohnerparkens in den jeweiligen Gebieten. Wie am Beispiel der Leipziger Straße diskutiert, sollen die flexibleren Parkmöglichkeiten jedoch keinen Kfz-Verkehr quer durch die Fußgängerzone bedeuten. Auf den Hinweis, dass auch derzeit privat zum Parken genutzte Baulücken irgendwann bebaut werden, wird informiert, dass mit der HWG über die perspektivischen Möglichkeiten einer Quartiersgarage in einem Innenhof gesprochen wird.

Intensiv wird erneut die Zufahrt zum öffentlichen Parkhaus Händelhauskarree diskutiert, die schon vorab als ein „planerischer Unfall“ entgegen der Intention des Altstadt-konzepts charakterisiert war.

Ein Dienst von www.halle.de

Inwieweit passt eine zusätzliche Zufahrt von Norden, für Autofahrer komfortabler ohne Umwege, zur Sektorenerschließung und zur autoarmen Altstadt? Das Forum votiert dagegen, dass sich die Verwaltung mit einer anderen als der heutigen Zufahrt beschäftigt (bei vier Stimmen dafür, einer Enthaltung). Auch die farbliche Kennzeichnung der Sektoren auf Tafeln zur besseren Information der Parkmöglichkeiten in der Altstadt, zusätzlich zur Wegweisung für die beiden Parkhäuser, wird mehrheitlich abgelehnt (bei sechs Stimmen dafür, sechs Enthaltungen).

Altstadt – Fußgängerqualität

Beim Altstadtkonzept ist die Fußgängerqualität zentral, stellt auch Begründung dar für die autoarme Altstadt mithilfe des Parkraumkonzeptes und der Sektorenerschließung.

Zur Fußgängerqualität wird die Kreuzung Geiststraße / Universitätsring als besonders problematisch genannt (die Verkehrsplanung ist am Thema dran). Unebene Gehwegbeläge als Unfallursache (Stolperfallen) erfordern ein Programm zur Erneuerung der Gehwege. Auch die Verbreiterung der Gehwege wo möglich wird gefordert.

Die besondere städtebauliche Situation in der Altstadt bedeutet, dass auch die Straßenaufteilung ein Gegenstand des Denkmalschutzes ist. Bei Tempo 20 können Kfz-Lenker und Fußgänger auch bei verschiedenen Formen der Mischung des Verkehrs gut und rücksichtsvoll miteinander umgehen. Verkehrsberuhigte Bereiche (Kleine Ulrichstraße) funktionieren – auch bei starker Rolle der Außengastronomie – insgesamt gut mit dieser denkmalgerechten Gestaltung. Barrierefreiheit ist eine zusätzliche Anforderung, vor allem auf den Straßenbahnachsen (eher durchgängige Querschnitte ohne höhere Stufen bevorzugt).

Für die Beibehaltung dieser denkmalgerechten Gestaltungsphilosophie mit einer häufigen Mischung der Verkehre – d.h. gegen die Ausdehnung reiner Fußgängerzonenregelungen – wird mehrheitlich votiert (eine Gegenstimme, vier Enthaltungen). Ein Mehrheitsvotum spricht sich auch für mehr Bänke aus und fürchtet weniger, dass dadurch unerwünschtes Publikum angezogen wird (1 Gegenstimme, vier Enthaltungen).

Einführung ins Thema ÖPNV

Frau Lange stellt die Trends in der Nutzung des ÖPNV vor, auch im Zusammenhang der Verkehrsmittelwahl insgesamt. Halle hat hier eine recht gute empirische Datenbasis über einen langen Zeitraum. Diese sagt aus, dass die Fahrgastzahlen im Zusammenhang mit der Einwohnerzahl rückläufig sind, dass die Bus- und Straßenbahnnutzung aber im Städtevergleich in Halle überdurchschnittlich hoch liegt. Es werden verschiedene Möglichkeiten skizziert, wie auf zukünftige, teilweise ungünstigere Rahmenbedingungen reagiert werden kann.

Herr Roesler stellt den Umsetzungsstand des Verkehrspolitischen Leitbilds dar. Mehrere größere und kleinere Projekte sind umgesetzt. Der 2007 beschlossene Nahverkehrsplan regelt im Binnenverhältnis von Stadt und HAVAG die Details des Angebots und seiner Qualität. Der VEP 2025 soll sich mehr

Ein Dienst von www.halle.de

mit den strategischen Weichenstellungen beschäftigen. Als Votum steht dabei u.a. die Frage an, ob für eine zusätzlich Netzerweiterung der Straßenbahn angesichts der mittelfristigen Prognosen weiterhin die planerischen Grundlagen (Trassenfreihaltung) verfolgt werden sollen.

Ausblick auf die weiteren Termine

Am 1. Juni wird das Thema ÖPNV fortgesetzt, mit dem Ziel von Voten aus dem Forum zur ÖPNV-Entwicklung mit Horizont 2025.

Der für September vorgesehene Sondertermin zur Hochstraße soll angesichts des hohen Diskussionsbedarfs ermöglichen, dass bei den für November vorgesehenen Arbeitskreisterminen zum Straßennetz insgesamt ausreichend Zeit für die übrigen Themen bleibt. Im Hinblick auf die Netzalternativen in der Hochstraßendiskussion wird festgestellt, dass es sich somit um einen ersten, nicht abschließenden Termin zum Straßennetz mit Schwerpunkt Hochstraße handelt.

Alle im Forum mögen sich überlegen, wie sie ihre Position zum Thema Hochstraße darstellen. Im Unterschied zu den bisherigen Arbeitsgruppensitzungen sind hier Co-Referate der Mitglieder möglich. Sie können über die Sommermonate mit dem Ressort Verkehrsplanung vorbereitet werden. Die Termine zum Thema Straßennetz werden wie gehabt gestaltet mit einem ersten Forumstermin zur breiten Information und dem zweiten zur Formulierung und Diskussion der Voten.

Die Beibehaltung der Uhrzeit für die Foren ab 16:00 Uhr wird bestätigt (zwei Gegenstimmen, eine Enthaltung).