

## Bericht vom ersten Altstadt-Workshop für den neuen Verkehrsentwicklungsplan VEP 2025 Halle (Saale)

---

Am 02.03.2011, 16:00 h bis 19:00 h im Stadthaus

Protokoll: Jörg Thiemann-Linden, team red, 10.03.2011

### Einführungen

Frau Günther (team red) begrüßt zur dritten Sitzung der Arbeitsgruppe, aus der Hinweise für eine strategische Neuausrichtung des Verkehrskonzeptes Altstadt innerhalb des VEP erwartet werden. Grundlage ist die Überprüfung des vom Stadtrat beschlossenen Altstadtverkehrskonzeptes aus dem Jahr 1997.

Frau Mally (Stadtplanungsamt) informiert zunächst über den aktuellen Strategiedialog der Oberbürgermeisterin mit den städtischen Unternehmen, den Stadtratsfraktionen und mit Vertretern der Wissenschaft in Halle. Er zielt auf eine strategische Ausrichtung der Stadtentwicklung für den Zeithorizont 2025. Die Verbindung mit dem VEP 2025 geschieht in der ämterübergreifenden Arbeitsgruppe verwaltungsintern. Die Einbeziehung der Bürgerschaft wird zum einen als Aufgabe der vertretenen Fraktionen betrachtet, ist zum anderen in breiterer Form ein Diskussionsgegenstand im Herbst 2011. Der Bezug zur Altstadt wird unter anderem in der starken Präsenz von Bildung und Wissenschaft an ihren Standorten im Altstadtbereich deutlich.

Herr Lunebach (Amtsleiter Stadtplanungsamt) beschreibt den Kontext des Verkehrskonzeptes im Licht der Stadtsanierung. Innerhalb des Sanierungsgebietes von ca. 80 ha Größe stellen die ca. 212.000 m<sup>2</sup> Verkehrsfläche (Straßen/Wege/Plätze) eine große Gestaltungsaufgabe dar. In den vergangenen 20 Jahren wurde im baulichen Bestand wie im Straßenraum ein guter Sanierungsstand erreicht. Weitere Planungen sind entweder im Haushalt für die kommenden Jahre abgebildet oder stehen unter dem Vorbehalt einer zusätzlichen Finanzierung („Wunschlisten“). Die Grundsatzentscheidung zu relativ wenigen reinen Fußgängerzonen – im Sinne der autoarmen statt autofreien Altstadt - erfordert Kompromisse und gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer im begrenzten Straßenraum.

### Themensammlung

Die Themensammlung für ein überprüftes Altstadtverkehrskonzept ergibt eine größere Zahl einzelner Themen. Vorab wird die räumliche Abgrenzung für die Altstadt bekräftigt, durch die folglich die thematische Behandlung der Hochstraße im Bereich zwischen Leipziger Turm und Glauchaer Platz sowie des Straßennetzes außerhalb des Altstadtrings als Zubringer zur Altstadt in der Sitzung ausgeschlossen ist. Zum Thema Hochstraße ist für einen September-Mittwoch (im Vorlauf zum Workshopthema

## Ein Dienst von [www.halle.de](http://www.halle.de)

Straßennetz im November) eine gesonderte Sitzung vorgesehen. Das betrifft auch die aktuelle Diskussion um die Öffnung der Elisabethbrücke für beide Richtungen.

Ein kurzfristig ausgearbeitetes Konzept des VCD zu einer deutlich autofreieren Altstadt kann im Sinne der Gleichbehandlung zwar nicht in einem Vortrag dargestellt werden, steht aber aus dem kurzfristigen Emailversand und als Textkopie in der Sitzung zur Verfügung.

Die gesammelten Themen der Arbeitsgruppe (teilweise schon aus dem ersten und zweiten Forum) wurden sortiert und für den weiteren Prozess von der Moderation neu gruppiert:

### MIV – Kfz-Erschließung:

- Den MIV in der Altstadt generell reduzieren
- Lkw-Verkehr aus der Altstadt heraushalten (außer dem direkten Lieferverkehr)
- Zeitfenster für die Anlieferung festlegen
- Kleine Ulrichstraße ohne Durchgangsverkehr
- Konfliktfreie Verkehre (Fuß-, Rad-, Öffentlicher, Wirtschaftsverkehr) durch entsprechende Routen
- Verbindliche Stellplätze für Taxen in der Altstadt
- Straßenerhaltung (heute Unebenheiten, Schlaglöcher)

### Fußgänger:

- Fußgängerqualität ist zentral
- Zurückgeben des historischen Stadtraums an die Bürger
- Shared Space  
<Erläuterung: Mischung von Fußgängern und fahrendem Verkehr bei geringer Geschwindigkeit auf derselben Fläche auf Basis gegenseitiger Rücksichtnahme – mit passender Straßengestaltung>

### Radverkehr:

- Fahrradparken vor den Läden
- Entschleunigung auch des Radverkehrs in der Altstadt
- Trennung von ÖPNV und Radverkehr auf separaten Routen
- Sichere Abstellboxen für Elektrofahrräder
- Radverkehr grundsätzlich in Einbahnstraßen in beide Richtungen zulassen

Ein Dienst von [www.halle.de](http://www.halle.de)

ÖPNV:

- Kostenlose Nutzung des ÖPNV innerhalb der Altstadt
- Erstattung der Fahrpreise beim Einkauf *<vergleichbar der Parkgebührenerstattung>*
- Zusätzliches Angebot durch eine Buslinie auf dem Altstadtring
- HAVAG-Fahrer zu Rücksicht auf Radfahrer anhalten

Parken (Pkw)

- Mehr Parkplätze
- Anwohnerparken überprüfen / rückgängig machen bei freien Kapazitäten
- Einfahrt zu den Altstadt-Parkhäusern im Sinne besserer Erreichbarkeit vereinfachen/besser kommunizieren
- Parken für Anwohner in allen Sektoren
- Carsharing-Stationen einrichten *<im öffentlichen Straßenraum>*
- Generell Erreichbarkeit der Parkhäuser und der Saline verbessern, Parkleitsystem überprüfen auf seine Orientierungswirkung für Kunden

Altstadtring

- Altstadtring im Ringverkehr möglich? *<als Einbahnrichtung>*
- Altstadtring doppelspurig je Richtung
- Pkw-Zufahrt von Westen über die Mansfelder Straße in die Altstadt statt nur über Glauchaer Platz / Hallorenring
- Tempolimit 30 km/h für den Altstadtring
- Citymaut-Regelung für die Altstadt *<finanzieller Anreiz, nicht mit dem Pkw in die Altstadt einzufahren oder sie zu durchfahren>*

Übergreifend (statt auf Verkehrsmittel fokussiert) steht die Forderung, für alle Bürger einen Plan für den Raum insgesamt aufzustellen

Außerhalb des Altstadtrings gelegene Themen werden im Altstadt-Workshop nicht weiter diskutiert, sind, aber Material für die spätere Detailkonzeption der Verwaltung oder Merkposten für weitere Workshops:

- Obere Leipziger Straße verkehrsberuhigt statt autofreie Fußgängerzone

Ein Dienst von [www.halle.de](http://www.halle.de)

- Erreichbarkeit der Altstadt verbessern bzw. erhalten
- Zufahrt zur Altstadt mit Grüner Welle attraktivieren
- Altstadt ohne Straßenbahnoberleitung

Das Thema Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum war bereits in der vorangegangenen Sitzung als (neuer) gesetzlicher Auftrag, d.h. nicht in Stadtratskompetenz liegend, beschrieben worden.

## Erläuterung von Konzeptbausteinen durch die Verwaltung

Frau Lange (Stadtplanungsamt) ruft die Grundzüge des 1997-er Altstadtkonzepts in Erinnerung, leitet Funktionen der Altstadt und ihrer Straßen auch aus der Historie ab. Sie charakterisiert unterschiedliche Straßentypen mit ihren spezifischen Anforderungen der Erschließung und Nutzungskonkurrenzen, mit Maßnahmen aus dem Altstadt-Verkehrskonzept wie die Parkraumbewirtschaftung und das Parkleitsystem. Der fußläufig erweiterte Altstadtbereich bietet rund 2500 öffentliche Stellplätze in Tiefgaragen und Parkhäusern sowie rund 2200 weitere bewirtschaftete öffentliche Stellplätze.

Aus Rückfragen ergibt sich Klärungsbedarf für das Altstadtkonzept durch die Verwaltung u.a. im Hinblick

- auf die Summen des Stellplatzangebots, je nach Lage in der Altstadt, am / nahe Altstadtring / weiter entfernt von der Altstadt
- auf die tatsächliche Auslastung der Parkhäuser (im Bezug auf den Bedarf fürs Straßenrandparken).

## Meinungsbilder zur Eingrenzung des Diskussionsspektrums

Eine Eingrenzung des Meinungsspektrums im Hinblick auf die spätere Diskussion mit (zunächst begrenztem Pro und Contra) geschieht in drei Meinungsbildern zu folgenden Themen:

1. Autofrei – autoarm – autogerecht?  
Nach der Charakterisierung der jeweils zentralen Merkmale kann sich der weit überwiegende Teil der Teilnehmer unter einem „autoarm“-Leitbild wiederfinden (mit wenigen Enthaltungen). (Hieraus ergeben sich auch Bindungen für das Parkraumkonzept).
2. Vorrang der Straßenbahn in der Altstadt?  
Im Hinblick auf die besondere Rolle der Straßenbahn für die Erreichbarkeit des Marktplatzes befürwortet eine deutliche Mehrheit bei wenigen entgegenstehenden Stimmen auch den ÖPNV-Durchgangsverkehr durch die Altstadt und damit auf den Straßen mit Gleislage einen grundsätzlichen Vorrang der Straßenbahn vor den anderen Verkehrsmittelnutzungen.
3. Charakter des Altstadtrings (diskutiert auch im Spektrum Tempo 30 oder doppelspurig)?  
Der Ring soll als städtebaulich aufgewertet (auch mit besseren Fußgängerquerungen), aber

Ein Dienst von [www.halle.de](http://www.halle.de)

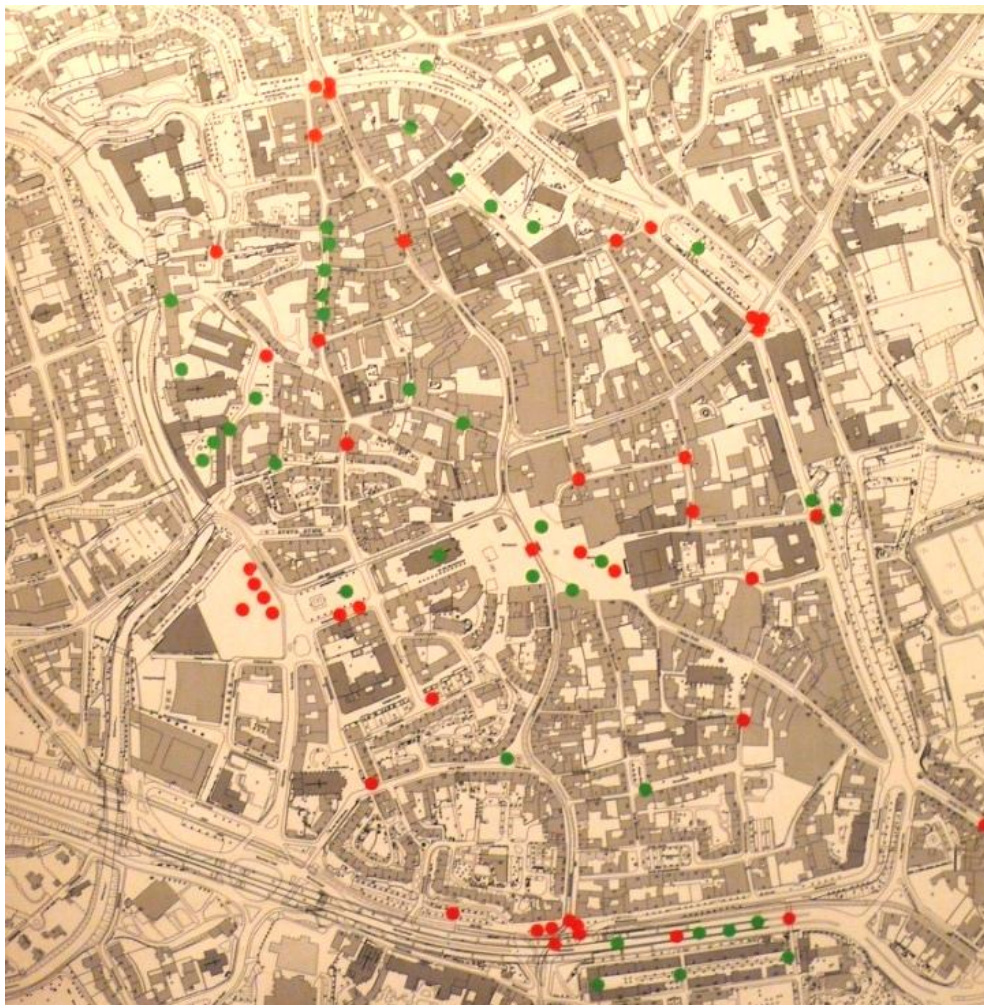
mit ausreichender Leistungsfähigkeit zur Altstadtanbindung beibehalten bzw. weiterentwickelt werden. (Frage nach Zusatzvotum im Hinblick auf die Anbindung auch der Quartiere außerhalb des Altstadtrings.)

## ***Ausblick auf den zweiten Altstadt-Workshop am 23. März***

Auf dieser eingegrenzten Basis ist es leichter, in der Fortsetzungsveranstaltung die wesentlichen Merkmale des Altstadtverkehrskonzeptes noch etwas präziser zu fassen.

Ein entsprechend detaillierter Tagesordnungsvorschlag mit den wesentlichen Diskussionsthemen wird zur Vorbereitung vorab verschickt. Für die Fortsetzung des Forums werden weitere Informationen zum Umsetzungsstand des 1997er Konzeptes sowie zu den aktuellen Zielvorstellungen der Verwaltung angefragt.

Es kann auch die gemeinsame Einschätzung zu Orten hoher Attraktivität (grün) oder geringen Attraktivität (rot) in der Altstadt aus Teilnehmersicht, gesammelt in der Pause, eine Rolle spielen. Dies gibt die folgende Klebepunktekarte wieder:



Ein Dienst von [www.halle.de](http://www.halle.de)

## Eindrücke vom 1. Altstadt-Workshop

