

## Bericht vom zweiten Altstadt-Forum für den neuen Verkehrsentwicklungsplan VEP 2025 Halle (Saale)

---

Am 23.03. 2011, 16:00h bis 19:00h im Stadthaus

Protokoll: Jörg Thiemann-Linden, team red

### Einführung und Arbeitsweise des AK

Herr Lunebach, Amtsleiter im Stadtplanungsamt, begrüßt zur Fortsetzung des Themas Altstadt im VEP 2025. Aus aktuellem Anlass geht er auf eine E-Mail der BI Hochstraße ein, die am Vormittag an die Arbeitskreismitglieder weiter verteilt wurde.

Von der BI Hochstraße ist kein Vertreter präsent. Herr Lunebach verliest die beiden schriftlichen vorliegenden Anträge und stellt sie für das Verfahren der Sitzung zur Abstimmung:

„1) Verabschiedung einer verbindlichen, vom Stadtrat bestätigten Geschäftsordnung für den AK mit folgenden Inhalten: (...).

2) Aus sachlichen und verkehrsplanerischen Gründen die Aufnahme des Diskussionspunktes ‚Zufahrt zur Altstadt‘ in die aktuelle Diskussion zum laufenden AK-Thema Altstadt. (...).“

Beide Anträge werden ohne Gegenstimmen abgelehnt. Im Hinblick auf die in der Januarsitzung bestätigten internen „Spielregeln“ (an Stelle einer formalen Geschäftsordnung) wird festgehalten, sich mit diesen Anträgen mangels direktem fachlichen Bezug nicht zu befassen. Frau Wildgrube (FDP-Fraktion), auch aktiv in der BI Hochstraße, distanziert sich von der E-Mail und kündigt eine Klärung innerhalb der Initiative an.

Auch das Prinzip, dass der Arbeitskreis **nicht presseöffentlich** tagt, wird per Votum bestätigt. Der zwischenzeitliche Versuch von Fernhaufnahmen in der Sitzung werden per einstimmigem Votum ausdrücklich unterbunden und der Journalist mit Kamera gebeten, die Sitzung zu verlassen.

Die Verwaltung informiert in den kommenden Wochen in allgemeiner Form die Presse über den AK; die Protokolle mit den entsprechenden Inhalten werden jedoch erst nach Diskussion in der Folgesitzung (wie bisher online) veröffentlicht. Künftig steht das Protokoll der vorangegangenen Sitzung am Beginn der Tagesordnung zur Bestätigung. Weiterhin wurde verabredet, dass keine E-Mailadressen unter den Mitgliedern veröffentlicht werden.

Zum **Protokoll** des Altstadt-Forums am 2. März 2011 gibt es Rückfragen zu den Statements wie „den MIV generell reduzieren“. Es wird klargestellt, dass dies einzelne auf Karten geschriebene Teile einer offenen Themensammlung aus individueller Sicht und keine Ergebnisse des Arbeitskreises sind.

Herr Dr. Pohlack, Bau-Beigeordneter und Bürgermeister, erläutert noch einmal aus seiner Sicht die Erwartungen an den Arbeitskreis. Dieser soll gemeinsam überprüfen, ob das bisherige Leitbild im Kern immer noch zukunftsweisend ist, dabei muss nicht alles neu erfunden werden. Das betrifft vor allem den Kfz-Verkehr in der Altstadt und die ÖPNV-Förderung.

Für die Fortsetzung der Altstadt-Diskussion besteht das Ziel, trotz der begrenzten Zeit mit den wesentlichen strategischen Fragen als lernender Prozess gut strukturiert durchzukommen: mit knappen Erläuterungen der Verwaltung zu den Planungsabsichten, mit einem Frage-Antwort-Ablauf mit der Verwaltung am Podium und einer nur kurzen Pause. Das Thema Mansfelder Straße / Elisabethbrücke bleibt ausgeklammert, da es nicht losgelöst vom gesamtstädtischen Straßennetz zu beurteilen ist. Die Altstadt wird als Insel betrachtet, obwohl sie keine Insel ist; die **gute Erreichbarkeit der Altstadt von außen mit allen Verkehrsmitteln ist die Prämisse** der folgenden Diskussionen.

## ÖPNV in der Altstadt

Der generelle Vorrang des ÖPNV in der Altstadt war bereits in der vorangegangenen Sitzung festgehalten worden. Dies begründet sich aus der Tatsache, dass auch stadtweite Straßenbahnverbindungen durch die Altstadt geführt werden und die Straßenbahn für den Markt optimale Erreichbarkeit ohne Autoverkehr schafft.

- **Soll der ÖPNV in der Altstadt kostengünstiger nutzbar sein?** Dahinter stehen die gesammelten Diskussionspunkte der Gratis-Nutzung der Straßenbahn innerhalb der Altstadt sowie die Erwartung an den VEP, analog zur Parkgelderstattung im Einzelhandel auch Fahrpreiserstattung durch den Einzelhandel zu fordern.  
>> Diese Punkte werden als hier nicht votierbar ausgeklammert (u.a. nach Diskussion der Fahrpreisstruktur im MDV sowie fehlender Befunde zu ÖPNV und Einzelhandel).
- **Soll ein zusätzliches Busangebot auf dem Altstadttring eingerichtet werden?** Dies ist ein Punkt aus dem 1997er Altstadtkonzept und wird von der HAVAG im Hinblick auf den Bedarf, die Zusatzkosten / städtischen Finanzen kritisch gesehen.  
>> Dies betrifft im Wesentlichen die Erreichbarkeit der Altstadt von außen und wird im Sinne der Themeneingrenzung auf die Altstadt selbst jetzt nicht behandelt, wird bei Bedarf im gesamtstädtischen ÖPNV-Kontext wieder aufgerufen.

## MIV und Parken in der Altstadt

Grundlage ist das Votum der vorangegangenen Sitzung, das das Ziel der autoarmen Altstadt festhält.

Zur Frage der Umsetzung ergeben sich folgende strategische Fragen:

- Ist ein **einheitliches Geschwindigkeitsniveau in der Altstadt** (entgegen den sehr unterschiedlichen Geschwindigkeitsregelungen heute) sinnvoll und welches Tempolimit ist angemessen (Schrittgeschwindigkeit, Tempo 20- oder Tempo 30-Zone, Tempo 50)? Eine Einschränkung des Gemeingebrauchs durch Zufahrtsbeschränkungen (Altstadtkonzept von 1997) hat sich auch für Altstädte als rechtlich nicht haltbar herausgestellt.  
>> **Tempo 20** einheitlich findet am meisten Zustimmung (ist auch bereits HAVAG-internes Tempolimit in der Altstadt). Ein Minderheitsvotum will die bisherigen Regelungen beibehalten.

- Soll der **Lieferverkehr in der Altstadt** auf ein noch zu definierendes **Zeitfenster beschränkt** werden? Dies ist für einige Abschnitte heute schon Regelung, schränkt jedoch die Dispositionsfreiheit der Anliefernden ein; einzelne Sondergenehmigungen für besondere Zwecke bleiben weiterhin vorgesehen.  
>> Die Regelung von Zeitfenstern findet mit einigen Gegenstimmen Zustimmung; die Einrichtung von Ladezonen ist eine zusätzliche Anregung.
- Soll das **Parken im Straßenraum dem Anwohnerparken vorbehalten** werden? Im Rahmen der rechtlichen Regelungen würde dies das Prinzip der autoarmen Altstadt vermitteln und umsetzen; das übrige Parken (Beschäftigte, Einkäufer, Gäste) wird auf die Parkhäuser sowie Stellplätze im Bereich des Altstadtrings konzentriert. Ausnahmen gelten weiterhin für das Behindertenparken und die Notdienste.  
>> Diesem Prinzip wird mit zwei Gegenstimmen zugestimmt. Bei der konkreten Regelung soll berücksichtigt werden, wie dies den auswärtigen Autofahrern vermittelt werden kann.
- Sollen **Carsharing-Stationen** in der Altstadt im VEP vorgesehen werden, je nach rechtlichen Möglichkeiten auch reserviert im öffentlichen Straßenraum? Davon würde man sich eine Reduzierung des Anwohner-Stellplatzbedarfs bzw. des Stellplatzbedarfs von Carsharing-Mitgliedern für Fahrten aus der Altstadt heraus versprechen.  
>> Diese Sicht und die Carsharing-Stationen werden mehrheitlich abgelehnt.

## Radverkehr in der Altstadt

Grundlage ist unter anderem das Votum der vorangegangenen Sitzung zum Altstadtring, dass eine städtebauliche Aufwertung mit erleichterten Querungen befürwortet, nicht jedoch ein anderer Charakter im Sinne von durchgehend Tempo 30 (was dem Radverkehr zu Gute gekommen wäre). Somit konzentriert sich die Diskussion auf die Altstadt als Schnittstelle für das Rad, auch im Hinblick auf die fahrradtouristischen Routen, die im Bereich Händelhaus zusammenlaufen.

- Sollen die **Fahrradverbindungen in und durch die Altstadt** – quasi als Schnittstelle des Radverkehrsnetzes - ausgebaut werden? Gemeint sind ebenere Oberflächen, geöffnete Einbahnstraßen, Wegweisung usw.  
>> einstimmiges Votum dafür
- Soll das **Fahrradparken bedarfsgerecht ausgebaut** werden? Auch im Hinblick auf das Abstellen der Räder zum Einkaufen, auf die neuen hochwertigen Elektroräder sowie Angebote für Radreisende mit Gepäck am Fahrtziel Halle (Verwaltung prüft Fahrradboxen).  
>> Votum dafür mit einer Gegenstimme.

Das Thema Qualität für Fußgänger bildet den Rahmen und den Begründungszusammenhang für die autoarme Altstadt. Mit dem Votum für eine Tempo-20-Zone ist die Mischung der Verkehre im verträglichen Miteinander und das freie Fußgängerqueren – auch bei historischer Straßenraumaufteilung - weitgehend mit behandelt. Spezifische Fragen können bei der kommenden Sitzung noch einmal aufgegriffen werden, auch die Frage, welche Organisation was zur Attraktivierung der Altstadt beitragen kann.

## **Ausblick auf das folgende Forum am 11. Mai 2011**

Zu Beginn der kommenden Sitzung wird das Thema Altstadt noch einmal aufgerufen, um zu klären, welcher Diskussionsbedarf noch zum Thema Fußgänger besteht. Außerdem soll das modifizierte Konzept der Sektorenerschließung (drei statt sieben Sektoren) vorgestellt werden.

Ein Diskussionsforum auf der städtischen Internetseite Halle.de vorab mit Hochladen von Diskussionsbeiträgen ist derzeit nicht möglich. Es bleibt beim E-Mailversand an die AK-Mitglieder.

ENTWURF