

Bericht zum Thema Straßennetz II (Nebennetz, Parken) im Rahmen der Erarbeitung des neuen Verkehrsentwicklungsplans VEP 2025 Halle (Saale)

30.11.2011, 16:00h bis 19:00h im Tagungsraum der Hafen Halle GmbH
Protokoll: Jörg Thiemann-Linden, team red

Anwesend: 28 Arbeitsgruppenmitglieder, Vertreter der Verwaltung

Begrüßung

Der Beigeordnete der Stadt Halle, Herr Stäglin, begrüßt zum Arbeitskreis. Er erinnert an Rückkoppelungen der Arbeitskreisdiskussion mit der Diskussion im Ratsausschuss. Aus seiner Sicht geht es darum, sich die Trassenfreihaltung für Saaleübergänge als Option nicht zu verbauen.

Protokoll

Der Moderator Herr Dr. Brunsing, team red, ruft das Protokoll des ersten Termins zum Straßennetz am 2. November 2011 auf. Zum Thema Parken im Bereich Holzplatz / Mansfelder Straße gibt es die Bitte, dies erneut zu diskutieren. Auch die Ablehnung der Ortsumgehung Dölau-Lettin sollte im Hinblick auf den Mehrverkehr in Dölau bei einer Fertigstellung des nordwestlichen Abschnitts der A143 im geeigneten Zusammenhang noch einmal überdacht werden.

Die Verwaltung wird gebeten, einen Weg zu finden, wie die aufgehängten Karten für die Arbeitskreismitglieder digital verfügbar gemacht werden können.

Einführungen

Herr Möbius vom Ressort Verkehrsplanung stellt anhand von Straßentypen – von der Altstadt bis zu den eingemeindeten Dorflagen – die jeweiligen Problemlagen (Materialien, Erneuerung, Parken) vor. Diskutiert wird bei den Pflasterbelägen der Zielkonflikt zwischen guter Befahrbarkeit und Beibehaltung der historischen Gestaltung, zu der sich der Stadtrat bekannt hat. Auch die baulichen Schäden an den Gehwegen durch Befahren der Gehwege werden genannt.

Frau Lange vom Ressort Verkehrsplanung erläutert die straßenrechtlichen Grundlagen mit dem Gemeingebrauchsgrundsatz, der auch das Pkw-Parken im Straßenraum umfasst. Dies führt zu hoher Flächeninanspruchnahme durch abgestellte Fahrzeuge und schränkt die anderen Straßenraumnutzungen ein. Für besondere Situationen hat die Stadt über das Bewohnerparken die Möglichkeit, den Vorrang der Bewohner vor den Arbeitspendlern in den Stadtteil zu steuern.

Diskussion neuer Standorte des Innenstadtparkens

Im Rahmen der Diskussion über neue Parkhausstandorte wird gefragt, wie die Auslastung der Innenstadtparkhäuser tatsächlich ist (MMZ, Paulusviertel), inwieweit es noch Lücken beim Parkleitsystem gibt und wer bei geringer Auslastung der Parkhäuser das finanzielle Risiko trägt. Was bedeutet der Betreiberwunsch, mit Kurzzeitparken Einnahmen zu erzielen, für das Interesse der Stadt, Langzeitparken für Anwohner und Beschäftigte anzubieten?

Die spezifischen Standorte an der AOK (hier jedoch im Hochwasserbereich), an der Oper und der Friedmann-Bach-Platz werden vertieft diskutiert:

- an der AOK (Hochwasserbereich, Gestaltung zur Saale hin, Denkmalschutz?)
- an der Oper (hierzu vorliegende Machbarkeitsstudie, günstige Anbindung?)
- Holzplatz (separates Votum s.u.)
- Friedemann-Bach-Platz
- im noch nicht bebauten Bereich „der Spitze“

Weitere Standorte für zusätzliche Parkflächen wären der Riebeckplatz, Schimmelstraße und Langestraße sowie weitere HWG-Flächen.

Hierfür wären jeweils die Klärung des Bedarfs und der Wirtschaftlichkeit (Auslastung) sowie eine Analyse der entstehenden Parksuchverkehre nötig. Der ADAC betont die Erfahrungen mit der gestalterischen Qualität von Parkhäusern und deren Effekt auf die Nutzung von Parkhäusern.

Die Diskussion aus der vorangehenden Sitzung um den Standort Holzplatz wird fortgeführt mit konträren Argumenten:

- pro: für Parken von Citybeschäftigten (mit Verkehrsregelung am Rennbahnkreuz),
- contra: Risiken für zuverlässigen Straßenbahnverkehr (auch im Hinblick der Förderung der Neustadt-Straßenbahnverlängerung) und für sicheren Radverkehr.

Verkehrserzeugung von Stellplatzangeboten, Park+Ride, Quartiersgaragen

Grundsätzliche Bedenken gegen weiteres Stellplatzangebot im Stadtzentrum werden im Hinblick auf den dadurch erzeugten Mehrverkehr (Feinstaub, Lärm etc.) geäußert und ein Programm zur Verkehrsvermeidung mit Radverkehrsförderung und Park+Ride an der Peripherie für motorisierte Verkehre aus dem Umland präferiert (u.a. VCD).

In der Diskussion wird P+R als Angebot für die Umlandbewohner an den Straßenbahnendstellen als Alternative zum Cityparken benannt, teilweise aber für die Stadtstruktur von Halle als wenig realistisch gesehen.

Quartiersgaragen könnten das Parken im Quartier bündeln – statt Parken jeweils vor der Haustür sind Pkw-Fahrten mit einem Fußweg zum eigenen Fahrzeug verbunden. Die abnehmenden Finanzierungsmöglichkeiten durch Stellplatzablösebeiträge, durch Bereitschaft von Investoren (wie im Paulusviertel) wie durch Zahlungsbereitschaft der Nutzer fürs Langzeitparken werden als Thema nur andiskutiert.

CarSharing

Die vorab verschickten Unterlagen des Hallenser Vereins (u.a. aus dem Land Bremen) werden dergestalt diskutiert, inwieweit in Halle die Möglichkeit besteht, durch gemeinsame Nutzung von Pkws den Stellplatzbedarf in Stadtteilen zu vermindern. Nach einer Evaluation des CarSharing haben deren Nutzer andere Bewegungsmuster. Sie nutzen das Fahrzeug weit seltener als Haushalte mit eigenem Pkw. Dies trägt zu geringerer Flächeninanspruchnahme und zur Verkehrsvermeidung bei.

Die Reservierung an CarSharing-Stationen wird diskutiert, ebenfalls die Möglichkeit der Festsetzung in einem Bebauungsplan im Sinne eines Stellplatznachweises.

Herr Stäglin berichtet von Berliner Erfahrungen mit der Reservierung von Carsharing-Plätzen im Straßenraum, u.a. von der daraus resultierenden Herausforderung, bis zu sechs konkurrierende CarSharing-Anbieter zu berücksichtigen. Sein früher zu verantwortender Bezirk Steglitz-Zehlendorf präferiert daher CarSharing-Angebot auf städtischen und privaten Flächen außerhalb des öffentlichen Straßenraums (nicht dem allgemeinen Verkehr gewidmete Flächen).

Tempo 30

Der VCD hat vor dem Tagungsort mit Textilbahnen die Anhaltewege bei Tempo 30 und Tempo 50 visualisiert. Dies soll vor Augen führen, wie schwer Menschen Geschwindigkeit, Reaktions- und Bremsweg einschätzen können. Bei Tempo 50 würde ein Fußgänger an dem Punkt, wo der Wagen bei Tempo 30 angehalten hat, mit einem Tempo knapp unter 50 km/h getroffen, weil erst hier nach der Reaktionszeit der Bremsweg begonnen hat.

Der Vertreter des VCD stellt Tempo-30 als zentrale Maßnahme für die Sicherheit der Kinder und für Lebensqualität zur Diskussion. Er weist auf ein Exkursionsangebot des VCD im Jahr 2012 zu innovativen Straßenraumgestaltungen hin (u.a. das Shared-Space-Beispiel in Bohmte bei Osnabrück).

Zwischenfazit

Herr Stäglin dankt für das ehrenamtliche Engagement im intensiven Diskussionsprozess, als gutes Beispiel für einen VEP, der nicht gutachterlich durch ein externes Büro erstellt, sondern im Rahmen eines kooperativen Diskussionsprozesses erarbeitet wird. Er wünscht ein frohes Weihnachtsfest und gutes Wiedersehen mit neuer Kraft im neuen Jahr.

Voten

- **Sollen Flächenreserven im Bereich des Altstadttrings fürs Pkw-Parken erschlossen werden?**
>> Zustimmung für verstärktes Parken am Altstadttring (bei 5 Gegenstimmen)
>> Über die grundsätzliche Alternative Neubebauung statt Parken in Baulücken wird auf Antrag kein Votum angegeben
(3 Stimmen für ein Votum in der Sitzung).
- **Soll der Ansatz von Park+Ride an der Peripherie weiterverfolgt werden?**
>> Zustimmung (bei 5 Gegenstimmen)
- **Soll der Parkplatzstandort im Bereich Holzplatz mit Zufahrt von der Mansfelder Straße weiterverfolgt werden?**
>> Votum ohne Ergebnis, 13x Zustimmung und 13x Ablehnung
- **Soll der Ansatz von Quartiersgaragen weiter verfolgt werden?**
>> Zustimmung bei 2 Gegenstimmen
- **Sollen die Verwaltung CarSharing-Stationen weiterverfolgen?**
>> tendenzielle Zustimmung bei 10 Gegenstimmen

Die Diskussion über Pflasterbeläge ist noch nicht abgeschlossen, daher erfolgt kein Votum.

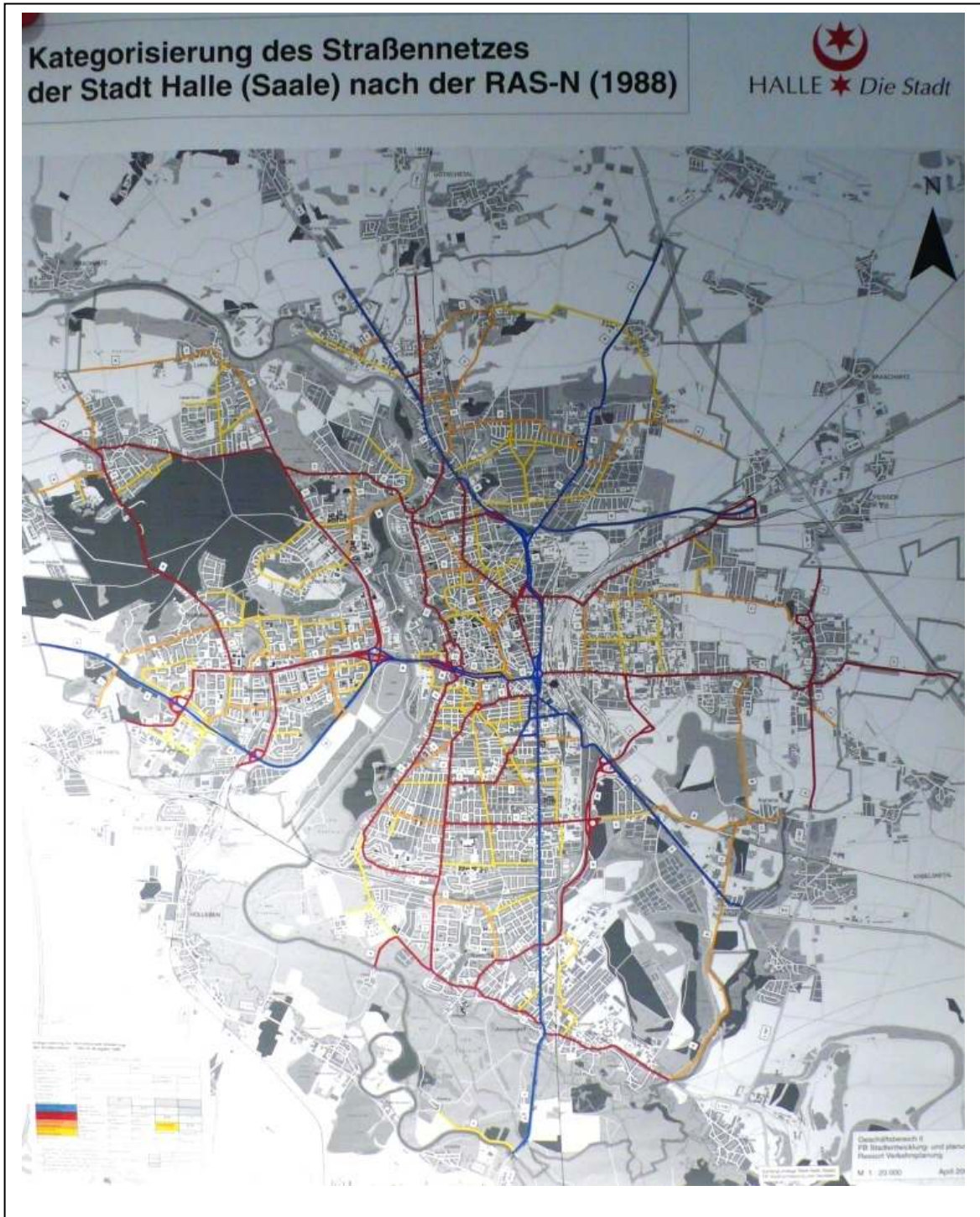
Merkposten für die weitere Diskussion bilden Maßnahmen zur Durchsetzung von Tempo-30-Regelungen, das Zuparken der Ecken in Kreuzungen (Sichthindernis, Behinderung von Müllfahrzeugen) sowie die verkehrsmittelübergreifende Mobilitätsberatung als städtische Aufgabe.

Abschluss

Die folgenden Sitzungen des AK VEP Halle 2025 sind für den **15. Februar 2012 (Fußgänger)** und den **14. März 2012 (Radverkehr)** vorgesehen. Tagungsort ist dann wieder das Stadthaus.

Herr Möbius dankt für die kontroverse, aber immer faire Diskussion und die gute Art der Zusammenarbeit. Er berichtet aus einem Gremium des Deutschen Städtetags und dem Respekt der Verkehrsplaner anderer Großstädte für den VEP-Prozess in Halle. Das Vorgehen in Halle nach neuen europäischen Empfehlungen könnte künftig den Weg zu besseren EU-Förderbedingungen ebnen.

Er wünscht allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern am AK schöne Feiertage.



Vorfahrtstraßennetz und Tempo-30-Zonen sowie verkehrsberuhigte Bereiche in der Stadt Halle (Saale)





Anhaltewege bei Tempo 30 und Tempo 50 – Demonstration des VCD