

Verkehrskonzept autoarme Innenstadt und Altstadt

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen des VEP 2025 wurde vom VCD-Landesverband Elbe-Saale e.V. in Halle ein Verkehrskonzept für eine autoarme Altstadt ausgearbeitet. Das Verkehrskonzept greift auf die Innenstadt über, wir bitten dies im Gesamtumfang zu berücksichtigen.

Die Altstadt in Halle ist weitgehend vorbildlich erhalten und heute das größte architektonische Flächendenkmal in Europa. Die Altstadt von Halle (Saale) wurde nicht für den Kfz-Verkehr gebaut, wie zum Beispiel die Stadt Wolfsburg. Die Hallenser Altstadt ist geplant und gebaut zu Zeiten, wo Fußgänger und Pferdefuhrwerke das tägliche Bild unserer Straßen prägten. Die Straßenbahn spielt seit jeher eine wichtige Rolle in der Erschließung der Stadt. Aus Gesichtspunkten des Denkmalschutzes können Straßen nicht einfach verbreitert werden und vorhandene Straßen sind nicht für das heutige Verkehrsaufkommen ausgelegt. Wir beobachten täglich in der Altstadt, wie Kraftfahrzeuge, PKW und Lieferverkehr, Fußwege blockieren, Fußgänger vom Weg drängen und den Straßenbahnverkehr behindern. Eine unbefriedigende Situation für die Stadt Halle und für die Menschen, die sich in der Stadt bewegen. Es ist nur Platz für Autos oder den nicht motorisierten Verkehr.

Das Gegenteil ist in Halle-Neustadt zu sehen, hier wurden großzügige Fußwege und Straßen angelegt, wo sich Fußgänger und Kraftfahrzeuge nicht behindern. In der Altstadt leben der Einzelhandel und die Gastronomie von den Menschen, die sich in der Altstadt aufhalten. Und deshalb brauchen wir mehr Lebensqualität in der Altstadt.

In Halle besitzen pro 1.000 Einwohner nur 367 Einwohner ein Kraftfahrzeug. Damit steht Halle bei den bundesweit größten Städten an vorletzter Stelle, Platz 49. In Bochum sind es 508 Kraftfahrzeuge pro 1.000 Einwohner. Die dem Kraftfahrt-Bundesamt entnommenen Zahlen belegen, dass der Großteil von den Einwohnern in Halle das Fahrrad und den ÖPNV nutzt. Viele der PKW stehen in den Wohngebieten und werden nur für Ausflüge und Fahrten in das Umland oder Fernstrecken genutzt. Die Altstadt ist durch ein leistungsfähiges Straßennetz mit kurzen Fahrzeiten, hoher Taktdichte und modernen Fahrzeugen sehr gut erschlossen. Vorteile in Halle, um die uns andere Städte beneiden.

Die Stadt Halle (Saale) hat ein sehr gut ausgebautes Nahverkehrsnetz im Stadtgebiet, was mit modernen Fahrzeugen in hoher Qualität bedient wird. Das muss zwingend beibehalten und die Fahrzeiten der Linien verkürzt werden. Die Taktung muss beibehalten werden.

Mit dem Konzept für eine autoarme Altstadt möchte der VCD folgende Ziele erreichen:

- Für die Bürger und Touristen
- mehr Spaß und Lebenslust im Stadtkern,
 - die Altstadt als Treffpunkt, Erholungsort und Erlebnisort zu nutzen,
 - sich in der Altstadt zu Hause fühlen,
 - die Altstadt als Einkaufsoase und Serviceoase genießen,
 - entspanntes shoppen und entspannte Aufenthalte in der Altstadt,
 - mehr Lebensgefühl mit hoher Lebensqualität schaffen,
 - eine familien- und kinderfreundliche Altstadt.
- Für den Einzelhandel
- höheres Kundenaufkommen
 - längere Verweildauer der Kunden und dadurch höhere Umsätze als Heutzutage,
 - besseres Image und mehr Platz für den Einzelhandel vor den Ladengeschäften.

Für die Stadt

- Kostenersparnis durch weniger Belastung und weniger Verschleiß-Reparaturen von Straßen und Gehwegen,
- stärkere Kostendeckung des ÖPNV und der Straßenbahn,
- Luftreinhaltung,
- hohe Lebensqualität,
- zusätzliche Steuereinnahmen durch erhöhte Kaufkraft,
- Image Steigerung.

Der VCD fordert aus Gründen der Luftqualität und Verkehrssicherheit eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h für den kompletten Innenstadtring. Betroffen sind der Hansering, Universitätsring, Moritzburgring, Robert-Franz-Ring, Hallorenring, Moritzzwinger und der Waisenhausring sowie die Hochstraße. Der Vorteil ist, dass der Straßenverkehr gleichmäßig rollt, daher weniger Beschleunigungen zu verzeichnen sind, damit die Abgase abnehmen und die Fahrzeuggeräusche durch Motoren, Rollgeräusche abnehmen, sich die Weg-Reaktionsgeschwindigkeit verringert, damit der Kfz-Verkehr erträglicher wird und Unfälle vermieden werden. Durch Vermeidung von Abgasen und geringeren Fahrzeuggeräuschen wird die Aufenthaltsqualität in der Stadt gesteigert, was mehr Menschen in die Stadt zieht, die sich länger in der Innenstadt aufhalten. Die Tempo-30-Geschwindigkeitsherabsetzung muss von der Stadt kontrolliert werden, was unter anderem zu zusätzlichen Einnahmen führen kann.

Die Altstadt soll vollständig für den Kfz-Verkehr gesperrt werden. Zusätzlich fordert der VCD die Sperrung der Geiststraße und des Steinweg für den Kfz-Verkehr.

Für den Lieferverkehr und Entsorgungsverkehr sind die Straßen in zwei bis drei Zeitfenstern freizugeben. Der VCD schlägt die Zeitfenster wie folgt vor: 02.00 Uhr bis 09.00 Uhr, 15.00 Uhr bis 16.00 Uhr (für Paket-, Post- und Speditionsdienste) und von 18.00 Uhr bis 21.00 Uhr.

Für Anwohner ist eine Straße als Zufahrt zum Anwohnerparkhaus frei zu halten. Bis auf eine Zufahrtsstraße ist die Altstadt auch für Anwohner PKW gesperrt. Damit alle Ziele mit möglichst kurzen Fußwegen erreicht werden, ist die Neuschaffung einer Buslinie, die den Straßenring um die Altstadt, Hansering, Universitätsring, Moritzburgring, Robert-Franz-Ring, Hallorenring, Moritzzwinger und der Waisenhausring um die Altstadt bedient. Zum Einsatz sollen möglichst Busse mit Gasantrieben oder mit Hybridantrieben zum Einsatz kommen.

Das Parkhaus nahe Kleine Ulrichstraße soll umgewidmet werden und ausschließlich als Parkhaus für Anwohner der Altstadt sowie Geschäftsleuten der Innenstadt dienen. Parkplatzflächen werden umgestaltet, wie durch Grünflächen, Außensitzflächen für Kneipen und Gastronomie, Sitzflächen der Stadt, Spielgeräte für Kinder und Wasserspiele. Mehr Platz für Menschen, die sich ungefährdet bewegen können. Kinder deren Eltern und Aufsichtspersonen keine Angst vor Verkehrsunfällen haben müssen und deutlich weniger Schadstoffe in der Luft erhöhen die Aufenthaltsqualität. Durch technische Einrichtungen wie elektrische Poller und Schrankenanlagen, sowie personelle Kontrollen müssen die Maßnahmen gestützt, bzw. überwacht werden.

Durch eine autoarme Altstadt kann sich der Fahrradverkehr auf Nebenstraßen verteilen und kommt somit nicht in Konflikte mit dem Fußgängerverkehr.

Der Taxistandplatz Marktplatz soll aufgegeben werden und durch eine Taxirufsäule ersetzt werden. Ein neuer Taxisammelplatz soll entstehen. Beispielsweise im Parkhaus nahe Ulrichstraße (die Taxen stehen geschützt, kühlen nicht aus und stehen im Sommer schattig), am Hallmarkt oder an der Spitze und Taxifahrern eine Räumlichkeit zum Aufenthalt des Taxipersonals geschaffen werden (gleiches fordert der VCD auch für den Taxistandplatz Hbf). Kurze und schnelle Wege zum Kunden sind so jederzeit gewährleistet. Taxen stehen in den kühlen Jahreszeiten fast ausnahmslos mit laufenden Motoren und stören so mit Abgasen. Durch geänderte Stellplätze, auf denen die Fahrzeuge nicht bewegt werden müssen und Aufenthaltsräume für Fahrpersonale sind laufende Motoren unnötig. Mit Taxirufsäulen in der Altstadt und eine Sondergenehmigung zur uneingeschränkten Bewahrung der Altstadt für den gesamten ÖPNV (zum ÖPNV gehören Straßenbahn, Linienbusse, SEV, Taxi und CarSharing) in der Altstadt wird die Mobilität aller Menschen jederzeit gesichert und die Umwelt spürbar entlastet. In Zusammenhang mit der autofreien Innenstadt kann auch die Einbahnstraßen Regelung im Altstadtbereich entfallen.

Auf Grund der für den Kfz-Verkehr gesperrten Altstadt muss gewährleistet werden das Einkäufe zu den Menschen nach Hause kommen. Es ergeben sich längere Wege zum PKW und nicht alle Einkäufe können mit der Straßenbahn transportiert werden. Die Vorteile einer autoarmen Altstadt dürfen nicht zum Nachteil des Einzelhandels werden. Um Nachteile für den Einzelhandel zu vermeiden und den Einzelhandel mit zusätzlichen Vorteilen zu stärken, wurden mehrere Maßnahmen vom VCD ausgearbeitet. Hier ist das Zusammenspiel von Stadt und Einzelhandel gefragt. Das sind die jeweiligen Anforderungen für die einzelnen Partner:

Einzelhandel (Citygemeinschaft):

- Erstellung eines gemeinsamen Lieferservice und einer gemeinsamen Lieferlogistik um die Kunden zu beliefern (dadurch Kostenersparnis), Gespräche laufen mit der Citygemeinschaft
- kostenfreie Lieferung ab einem Betrag X für die Kunden des Einzelhandels
- Schaffung und Bereitstellung von CarSharing Stellplätzen
- Rückerstattung für Fahrausweise des ÖPNV, Prämien für Jahreskarteninhaber
- Werbung für die Angebote und Vorteile der Kunden
- Erstellung eines Fußgängerstadtplans
- neue fahrradfreundliche Fahrradstellplätze vor Ladengeschäften
- Servicestelle für Fahrradfahrer zentral in der Altstadt (betreut durch Fahrradläden)
- Gepäcksammelstelle für Einkäufe am Markt (wie es zu Weihnachtsmärkten mit der HAVAG Straßenbahn gab)
- kostenfreie Kinderbetreuung zentral am Markt oder in der Rolltreppe

Stadt Halle (Saale) und teilweise HAVAG mit MDV:

- Förderung des ÖPNV
- Ausbau und Neuschaffung von Park and Ride-Plätzen an Endstellen und Linienverknüpfungen der Straßenbahn
- Absicherung der Park and Ride-Anlagen durch Beleuchtung und Kameras, sowie personelle Verstärkung
- Beibehaltung des aktuellen ÖPNV Angebot (Fahrplan und Liniennetz) des gesamten ÖPNV (HAVAG)
- zusätzliche Linienfahrten der Straßenbahn an verkaufsoffenen Sonntagen, Taktverdichtung
- bauliche Veränderungen von Straßen
- Kontrollmaßnahmen und Anlagen zum Verkehr der Altstadt
- Beschleunigung (kürzere Fahrzeiten) der Straßenbahn
- Erstellung eines Fußgängerstadtplans
- drei kostenfreie ÖPNV-Tage im Jahr für die MDV Zone 210 (Stadtbereich Halle)
- Schaffung von kostenfreien Stellplätzen für CarSharing
- neue fahrradfreundliche Fahrradstellplätze vor Ladengeschäften
- Errichtung einer Ringbuslinie, die den gesamten Altstadtring bedient, möglichst nicht mit dieselbetriebenen Fahrzeugen.
- Verbesserung des Umlandverkehrs (OBS Überlandverkehr)
- AST neu schaffen im Umlandverkehr

Vereine und Institutionen:

- teilAuto: zusätzliche Stellplätze in der Altstadt
Zusammenarbeit und Gewährung von Rabatten für Kunden der Citygemeinschaft
Möglichkeiten für One-Way-Fahrten (Fahrzeug-Rückhohl-Service)
- ADFC: Unterstützung in Planung der Fahrradabstellanlagen
Ausarbeitung mit dem VCD von Fahrradstrecken, die den Fußgängerverkehr in der Altstadt möglichst wenig beeinträchtigen
- Speditionen: Einrichtung und Planung zur Einhaltung der Zeitfenster für den Lieferverkehr

Im Allgemeinen ist der deutsche Autofahrer verwöhnt und möchte am liebsten bis in die Geschäfte mit seinem Auto fahren. Diese Möglichkeit haben die Kraftfahrer in den zahlreichen Einkaufszentren wie Neustadtcenter, Bruckdorf, Peißen, usw., aber autofreie Innenstädte, so zeigt die Realität und die Erfahrungen, sind attraktiver als Innenstädte mit Kfz-Verkehr. Menschen halten sich länger auf, kaufen eher in den Innenstädten ein und kommen gezielt häufiger in die Innenstädte. Besonders Familien mit Kindern, ältere Menschen und Touristen zieht eine autofreie Innenstadt an. Wir haben in Halle im Innenstadtbereich zum Beispiel die Geiststraße, kleine Ulrichstrasse und Steinweg für den Kfz-Verkehr geöffnet, aber der Einzelhandel verzeichnet dadurch nicht mehr Umsatz und Kunden als der Einzelhandel in der Altstadt an für den Kfz-Verkehr gesperrten Straßen.

Leipzig hat eine weitgehend autoarme Innenstadt und entsprechen Kundenzuspruch. Andere Städte haben autofreie Innenstädte und ein höheres Aufkommen an Kunden als Städte mit Kfz-Verkehr.

Für Fragen stehen Ihnen zu Verfügung:

Herr Krehl: ÖPNV, VEP2025, Fahrgastbeirat, Fahrradverkehr, Kinder im Verkehr, mobilitätseingeschränkte Menschen

Herr Bruder: Terminplanung, Verteilung, Koordination VCD intern