

Visionspapier Mobilität 2040+ in Halle (Saale)

Unsere Stadt Halle (Saale) profitiert aufgrund ihrer zentralen Lage und vieler historisch gewachsener Verknüpfungen in der Metropolregion Mitteldeutschland zwar von vielfältigen, aber nicht durchgängig leistungsstarken Mobilitätsangeboten. Aufgrund der kompakten Stadtstruktur besteht die Möglichkeit viele tägliche Dinge auch im näheren Wohnumfeld schnell zu erledigen. Das heißt: die Stadt der kurzen Wege als Voraussetzung für alltägliche Mobilität ist grundsätzlich gegeben. Mobilität im Alltag wird jedoch sehr unterschiedlich gelebt und beeinflusst so die Lebensqualität erheblich und in vielfältiger Weise.

Gesellschaftliche Trends und Mobilitätsstile, zum Beispiel in Bezug auf Auto- und Führerscheinbesitz bei Teilen der jüngeren Bevölkerung, beeinflussen zunehmend die Verkehrsmittelnutzung – und in Folge davon somit den Bedarf an Mobilitätsangeboten und Infrastrukturen. In der Stadt Halle (Saale) zeigt sich die Nutzung des privaten Pkw mit 31 % Anteil an allen täglichen Wegen innerhalb des Stadtgebiets zwar schon jetzt deutlich unter dem Bundesdurchschnitt. Der Anteil der Wege, die im sogenannten Umweltverbund zurückgelegt werden – also mit dem Fahrrad, zu Fuß, mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowie per Carsharing – ist somit weit überwiegend. Aber dennoch ist etwa jede dritte Fahrt, die im Stadtgebiet von Halle mit dem Pkw gefahren wird, kürzer als 5 km – also in vielen Fällen ersetzbar durch Mobilität im Umweltverbund.

Neben dem bestehenden städtischen Verkehrsangebot, dessen Rückgrat nach wie vor öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) sowie Fuß- und Radverkehr bilden, drängen im Zuge der Digitalisierung neue Formen individueller Mobilität in die Städte. Auch nach Halle (Saale). Hierzu zählen neue Mobilitätsangebote, wie zum Beispiel Car-, Ride- und Bikesharing oder E-Roller. Diese Angebote lassen neue räumliche Nutzungsansprüche entstehen: für Mobilitätsstationen, Fahrradabstellanlagen und Ladeinfrastrukturen. Für die Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner bietet sich so eine immer breiter werdende Palette von Mobilitätsangeboten, die multimodales Verkehrsverhalten ermöglichen, also die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel. Dadurch kann die Abhängigkeit vom privaten Auto sinken, ohne die Mobilitätsoptionen einzuschränken. Zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehr weisen diese Trends im städtischen Personenverkehr in die notwendige Richtung und sollen auch in Halle (Saale) politisch flankiert, gefördert und verstetigt werden. Mehr Angebote bedeutet auch potenziell mehr Nutzungskonflikte (z. B. durch unsachgemäßen Gebrauch von E-Rollern). Diese sind frühzeitig mit geeigneten Maßnahmen zu begegnen.

Sowohl in den Mobilitätsangeboten des Stadt-Umland-Verkehrs als auch im städtischen Wirtschaftsverkehr existieren deutlich größere Herausforderungen. Beides sind wesentliche Voraussetzungen für die Funktionsfähigkeit von Städten. Der stark gestiegene Online-Handel und Lieferdienste führen zu anhaltend wachsenden Zustellverkehren. Den positiven Auswirkungen der Adressaten stehen negative Auswirkungen auf Lärm- und Schadstoffimmissionen, auf die Flächeninanspruchnahme und auf die Abnutzung der Infrastruktur gegenüber. Auch zu diesen lokalen Herausforderungen muss die Kommunalpolitik Antworten finden.

Attraktive lebenswerte Städte sind anders als autogerecht.

Das Leitbild der „autogerechten Stadt“, dass in den ersten Jahrzehnten der Nachkriegszeit oftmals städtebauliches Ideal beim Wiederaufbau war, stellte das Auto in den Mittelpunkt. Halle (Saale) hatte das Glück, nach dem Krieg den Stadtgrundriss mit engere Straßenräume und kompakte Wegestrukturen im Wesentlichen bewahren zu können. Somit gibt es nur wenig gebaute Beispiele einer autogerechten Stadt- und Verkehrsplanung, sondern nahezu flächendeckend schon „traditionell“ Kompromisse in knappen Räumen zwischen den einzelnen (Mobilitäts-)Ansprüchen der Stadtbewohner und -besucher.

Das Bild der „lebenswerten Stadt“ als attraktiver Aufenthalts-, Wohn- und Arbeitsort erfährt nicht nur in nationalen und internationalen Standortwettbewerben verstärkte Aufmerksamkeit, sondern ist inzwischen allgemeingesellschaftlicher Konsens, so auch in der Stadt Halle (Saale). Siedlungsentwicklung und Verkehrsplanung sind stets zusammenzudenken und müssen sich am Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ orientieren. Kompakte Siedlungsstrukturen und die Mischung unterschiedlicher städtischer Funktionen in qualitätsvoller Dichte begründen in Halle (Saale) verkehrsmindernde Raumstrukturen. Sie bieten gute Voraussetzungen für die Vermeidung und Verlagerung von Kfz-Verkehr, für einen geringeren Flächenverbrauch, aber auch für Angebote neuer Mobilitätsdienstleistungen. Vom Autoverkehr dominierte Strukturen können standortgerecht in Flächen für den Rad- und Fußverkehr oder in Aufenthalts- und Grünflächen umgewidmet werden und rücken dann den Menschen wieder stärker in den Mittelpunkt.

Gemeinsam mit dem Auto soll der Umweltverbund zum Mobilitätsverbund weiterentwickelt werden.

Ein auch in Zukunft qualitativ hochwertiger öffentlicher Verkehr bleibt Bedingung für eine zukunftsorientierte wie klimagerechte Stadtentwicklung in Halle (Saale). Insbesondere ist der Straßenbahnverkehr für die Erzeugung urbaner Lebensqualität und guter Mobilitätsangebote ebenso unverzichtbar wie die S-Bahn und der Regionalbusverkehr für die Funktionsfähigkeit von Halle (Saale) als Oberzentrum in dieser Region. Ein zielgerichtet ausgebauter ÖPNV insgesamt soll künftig weiterhin sichere, verlässliche und leistbare Mobilitätsoptionen für alle bieten: Multimodalität – also unterschiedliche, leicht zugängliche und bezahlbare Mobilitätsangebote möglichst aus einer Hand – heißt hier die Zielüberschrift.

Bereits eingeleitete technologische Transformationen durch die Elektromobilität bieten zudem das Potenzial, die Attraktivität des ÖPNV auch in der Fläche noch zu verbessern: Elektrobusse fahren ruhiger und im Betrieb abgasfrei. In sensiblen Bereichen und Wohnquartieren können sie die Akzeptanz von Durchfahrten und Haltestellen erhöhen - vorausgesetzt sie sind optimal ins Taktsystem des Straßenbahnverkehrs eingebunden.

Trotz dieser technischen Verbesserungen muss sich der ÖPNV als systembedingt eher starres Massentransportmittel in den kommenden Jahren weiterentwickeln und aktuellen Trends anpassen. Neue Entwicklungen prägen seit einigen Jahren auch in Halle (Saale) den Verkehrsmarkt und in der Folge das Verkehrsverhalten: So steht den Menschen ein immer breiteres Spektrum an Mobilitätsoptionen (z. B. Car- und Bikesharing, Ridesharing, Fernbusse, E-Roller etc.) zur Verfügung; diese Optionen spielen ihre Vorteile insbesondere durch die Vernetzung mit dem klassischen Umweltverbund aus. Das Ermöglichen von einfacher und spontaner Verkehrsmittelnutzung wird in Zukunft noch mehr an Bedeutung gewinnen. Mit neuen Mobilitätsangeboten verknüpft, kann aus dem klassischen ÖPNV ein umfassender Mobilitätsverbund werden. Unabhängig vom privaten Auto sollen Stadtbewohner aus verschiedenen Mobilitätsoptionen ihren optimalen Verkehrsmittelmix auswählen können. Durch den

Ausbau von Carsharing-Fahrzeugen und Ridesharing-Angeboten entsteht z. B. eine verlässliche automobile Option, die die Abhängigkeit vom eigenen Pkw verringern kann. Das bedeutet jedoch nicht, dass das Auto als individuelles, flexibles und damit attraktives Verkehrsmittel seine große Bedeutung im alltäglichen Mobilitätsverhalten generell verliert.

Aber es muss durch stadtverträgliche Geschwindigkeiten (Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit, Tempo 40/50/60 nur auf Hauptverkehrsachsen, wo dies aus Gründen der Sicherheit und Stadtverträglichkeit sinnvoll möglich ist) und durch intelligente Steuerung auf den meist im Mischverkehr betriebenen Verkehrsflächen in Zukunft eine möglichst behinderungsfreie Fahrt des Umweltverbundes und des Wirtschaftsverkehrs gesichert werden.

Wesentlich für die Akzeptanz eines solchen Mobilitätsverbunds ist die flächenhafte Ausweitung der Mobilitätsangebote. Nicht nur die Bewohnerinnen und Bewohner der Innenstadt, sondern auch die am Stadtrand und in der Region Lebenden müssen künftig von solchen Angeboten profitieren können. Darüber hinaus müssen die Angebote zuverlässig, einfach zugänglich und bezahlbar sein. Hierfür benötigt der ÖPNV kalkulierbare Rahmenbedingungen, vor allem ein dauerhaft verlässliches finanzielles Rückgrat.

Mehr Fuß- und Radverkehr sind ein Gewinn für jede Stadt,

so auch für Halle (Saale). Der Fuß- und Radverkehr ist bezahlbar, gesundheitsfördernd und schließt kaum jemanden von der Teilnahme aus. Er ist emissionsfrei, benötigt wenig Fläche und ist allen anderen Verkehrsarten in Hinblick auf Lärm, Abgase und Feinstaub überlegen. Städte mit einem hohen Radverkehrsanteil zeichnen sich meist auch durch ein geringeres Staugeschehen aus. Aus diesem Grund spielt die Nahmobilität, so der Sammelbegriff für den Fuß- und Radverkehr, eine zentrale Rolle, wenn es um umwelt- und klimaverträgliche Mobilität und um die Lebensqualität in Städten geht.

Das Fahrrad als individuelles und höchst flexibles Fahrzeug ist auf innerstädtischen Distanzen bis zu 5 km im Zeitbudget ein durchaus mit dem Auto vergleichbares, attraktives Verkehrsmittel. Und in den vergangenen Jahren hat das Fahrrad in der gesellschaftlichen Bedeutung starken Zuwachs erfahren – schon grundsätzlich vor der Zeit der Pandemie, aber besonders stark währenddessen. Die Anzahl der mit dem Rad zurückgelegten Wege wächst, ebenso wie ihre Länge. Für das Ziel einer „lebenswerten Stadt“ ist es auch in Halle (Saale) deshalb entscheidend, diese positive Entwicklung fortzusetzen. Voraussetzung dafür ist eine sichere und bedarfsgerechte Radverkehrsinfrastruktur: Sind gute Radverkehrsanlagen und attraktive Nebennetze und -routen vorhanden, werden sie auch genutzt. So steigt der Radverkehrsanteil. Dies zu erreichen, setzt eine kontinuierliche und verlässliche Finanzierung voraus.

Der Fußverkehr als natürlichste Fortbewegungsart ist hierbei auf kurzen Distanzen ähnlich vorteilhaft wie der Radverkehr: durch Schaffung bzw. Erhaltung guter Infrastruktur, beispielsweise durch grüne durchgängige Wegenetze, lässt sich dieser Trend verstärken. Außerdem steht der Fußverkehr regelmäßig am Anfang und am Ende von Wegen, die mit dem ÖPNV aber auch mit dem Auto zurückgelegt werden.

Für Anwohnende aber auch für „Durchreisende“ gilt es die Aufenthaltsqualitäten zu verbessern, Grünräume, schattenspendende Elemente, Sitzmöglichkeiten und vieles mehr zu schaffen, was urbanes Leben ausmacht. Auf diese Weise kann der gesamte Anteil nichtmotorisierter Wege im Stadtverkehr deutlich über die bereits heute guten 50 Prozent gesteigert werden.

Weniger private Autos schaffen wertvollen öffentlichen Raum.

Städtische Flächen sind knapp und wertvoll. Ganz besonders in einer kompakten Stadt wie Halle (Saale). Die Art ihrer Nutzung entscheidet darüber, ob eine Stadt lebenswert, attraktiv und damit letztlich auch als Standort begehrt ist. Nutzungskonkurrenzen unterschiedlicher Bewohnergruppen oder Verkehrsteilnehmer führen erfahrungsgemäß oft zu Konflikten. Die größten Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum stellt bisher der motorisierte Individualverkehr (MIV). Gemessen am Anteil am Verkehr (Modal Split) beansprucht er Flächen im Übermaß. Insbesondere der ruhende Verkehr nimmt überproportional viel Fläche in Anspruch und beschneidet den Raum, den Fußgänger, Radfahrer und spielende Kinder haben.

Auch in Halle (Saale) übersteigt hingegen die Nachfrage nach kostenfreien und günstigen Autostellplätzen das vorhandene bzw. realistisch erweiterbare Angebot und beeinträchtigt den öffentlichen Raum in seiner Qualität, Attraktivität und Funktionsfähigkeit vor allem der Innenstadt.

Die Kommunen in Sachsen-Anhalt verfügen im Gegensatz zu anderen Bundesländern bisher noch nicht über alle Instrumente, mit denen sie die Flächennutzung im öffentlichen Verkehrsraum gezielt steuern können: zum Beispiel im Bereich des ruhenden Verkehrs. Gerade das Parkraummanagement nimmt in einer integrierten gesamtheitlichen Verkehrsplanung eine Schlüsselrolle ein. Neben der Verkehrslenkung legt es den Umgang mit Flächen und ihre Nutzungsbedingungen fest. So lassen sich die insgesamt benötigten Flächen beschränken, Parkvorgänge zum Beispiel für Wirtschafts-, Liefer- und Anwohnerverkehre priorisieren und Lärm- und Schadstoffimmissionen reduzieren.

Die Förderung von Carsharing führt gerade in hochverdichteten Innenstadtquartieren zu einer niedrigeren Besitzquote privater Pkw und reduzierten Flächenbedarfen. Die Nutzung und Gestaltung der öffentlichen Stadt- und Verkehrsräume wirkt sich im Ergebnis dann auch positiv auf die Konkurrenzfähigkeit von Halle (Saale) im Standortwettbewerb um Bewohner, Arbeitskräfte und Unternehmen aus.

Der Wirtschaftsverkehr kann auch klimaverträglicher organisiert werden

Städtisch geprägter Wirtschaftsverkehr ist in den vergangenen Jahren stark angestiegen und derzeit muss von einem weiter anhaltenden Wachstum ausgegangen werden, getrieben durch Paket- und Lieferdienste vor allem im rasant wachsenden Internet-Versandhandel. Nicht nur die gesundheitsschädlichen Immissionen durch den wachsenden Lieferverkehr stellen die Städte, so auch Halle (Saale) vor Herausforderungen, sondern auch die zunehmende Behinderung von Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit. Das allgemein gültige Ziel formuliert die EU-Kommission in ihrem Weißbuch Verkehr: eine „im Wesentlichen CO₂-freie Stadtlogistik in größeren städtischen Zentren bis 2030“.

Lösungsansätze dafür sind zwar schon vorhanden, benötigen aber eine starke und zielgerichtete Zusammenarbeit der Hauptakteure in der Privatwirtschaft. Erst dann könnten Anbieter übergreifend entwickelte City-Logistik-Konzepte zumindest teilweise die Möglichkeit eröffnen, Warenströme vor dem Stadtgebiet zu sammeln und dann gebündelt mit E-Fahrzeugen zu verteilen, beispielsweise an „Urban Hubs“, innerstädtischen Distributionsflächen.

Städte brauchen mehr Unterstützung, Halle (Saale) ganz besonders

Viele Herausforderungen für eine Stadt der Zukunft existieren, die in den nächsten Jahren angegangen werden müssen. Dies betrifft nicht nur die Mobilität für sich betrachtet. Gerade in Zeiten, in denen Städte, Gemeinden und Kreise zunehmend unter dem Druck stehen, Kosten zu senken und zugleich ihre Leistungen qualitativ und quantitativ zu erhalten oder gar zu steigern, stellt die interkommunale Zusammenarbeit eine wichtige kommunale Handlungsoption dar. Neben personellen, finanziellen und zeitlichen Ressourcen sind zu diesem Zweck Akteurs-Allianzen notwendig. Nur weitgehend gemeinsam können Politik, Verwaltung, Privatwirtschaft, Bürgerschaft, Wissenschaft und Medien die notwendige breite Unterstützung und Akzeptanz für kommunalpolitische Ziele erreichen. Einen allgemein gültigen Königsweg kann und wird es nicht geben.

Die Stadt Halle (Saale) benötigt, wie alle anderen Kommunen auch, Planbarkeit bei der langfristigen Finanzierung des kommunalen Verkehrs ebenso wie erweiterte Spielräume kommunalen Handelns. Stadtplanung und Verkehrsplanung benötigen ebenso auch Rechtssicherheit. Die StVO und die Straßengesetze der Länder müssen dahingehend erneuert werden, dass sie innovative sowie nachhaltige (Stadt-) Entwicklungen ermöglichen. Die Maßnahmen und Instrumente sollten nicht nur flexibel in der Anwendung sein, sondern auch an ihrem Beitrag für Umwelt- und Klimaschutz sowie für das Gemeinwohl gemessen werden.

Über den Erfolg der Mobilitätswende wird aber auch im Verhältnis zwischen Stadt und Umland entschieden. Gute Erreichbarkeit und Mobilitätsangebote für die Menschen sind daher innerhalb der Metropolregion Mitteldeutschland um das Oberzentrum Halle (Saale) sicherzustellen.

Fazit:

Es herrscht großes Interesse und breiter politischer Konsens, dass mehr Mobilitätsangebote in einer noch besseren Qualität notwendig sind, um Halle zukunftsgerecht weiterentwickeln zu können. Bisher Erreichtes gilt es zielgenau auszubauen und zu ergänzen. Ein deutlich besseres Angebot über alle Mobilitätsformen soll attraktive Alternativen zum Pkw bieten – so, dass Einwohner und Besucher keinen Zwang, sondern einen Anreiz zum Umstieg spüren. Direkt sichtbare positive Veränderungen im öffentlichen Raum müssen realisiert und kommuniziert werden, um breite Akzeptanz zu schaffen. Einschränkungen für die lokale Wirtschaft sind auf einem geringstmöglichen Maß zu halten.

Finanzielle Zwänge ermöglichen der Stadt Halle (Saale) aktuell aber noch nicht ein Mobilitätsangebot zu schaffen, wie es politisch gewünscht, fachlich für die Zukunft erforderlich und für die Zielerreichung existierender Beschlüsse / Gesetze notwendig ist. Konkurrierende Aufgaben der Daseinsvorsorge und Zukunftsfragen streiten um sehr knappe Mittel. Die vorhandenen und häufig sehr bürokratischen Förderprogramme mit sehr knapp bemessenen Umsetzungszeiträumen stehen aber oft in krassem Widerspruch zu den vom Gesetzgeber ebenfalls geforderten umfangreichen Planungsabläufen, Beteiligungsumfängen oder zu Vorgaben des Vergaberechts. Auch dies sollte die Politik aufgreifen.

Unsere **Vision 2040+** umfasst ein hochattraktives wie leistungsfähiges Angebot im Umweltverbund, welches konfliktarm sowohl Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV ermöglicht und miteinander verknüpft. Die Stadt Halle (Saale) ist durch mehr Nahmobilität und kurze Wege belebt. Dieses ist eingebettet in eine Umgebung, die eine hohe Aufenthaltsqualität bietet und das Mikroklima verbessert hat.

Die Infrastruktur für alle Verkehrsarten ist bestmöglich ausgebaut und wird dauerhaft instandgehalten. Die Stadt ist trotz der hohen Altbausubstanz weitgehend barrierefrei gestaltet und bietet somit gerade dem Fußverkehr eine hohe Qualität. Für spontane Mobilitätswünsche sind attraktive Optionen einfach zugänglich. Auch die Randbereiche und benachbarte Gemeinden bzw. Gewerbeansiedlungen sind attraktiv erschlossen.

Alle Bevölkerungsgruppen sind mobil, erreichen ihre Ziele einfach und sicher. Das Angebot im Umweltverbund ist durchgehend verfügbar und tageszeitlich sinnvoll gestaffelt. Es ermöglicht somit auch den Gruppen, die nicht über einen Pkw verfügen, immer ein gutes Mobilitätsangebot. Dies wird durch Hilfestellungen für mobilitätseingeschränkte Personen ergänzt. Die Kosten für die Nutzung des ÖPNV stellen keine Zugangsbarriere dar.

Das Angebot, das den Besuchern und Einwohnern der Stadt durch den Umweltverbund zur Verfügung steht, hat zu deutlich weniger Stellflächen für Pkw im öffentlichen Raum geführt. Dies geschieht Hand in Hand mit weitgehend konfliktarmen Flächenerweiterungen für den Umweltverbund. Weitere freigeordnete, hochwertige öffentliche Flächen werden zugunsten von Maßnahmen für eine multifunktionale lebenswerte Stadtgestaltung genutzt. Flankiert wird dies durch aktives Parkraummanagement in den Innenstadtquartieren sowie eine gesamtheitlich konzipierte E-Mobilitäts-Strategie.

Unternehmen als wichtige Gestalter und Partner haben überwiegend ein aktives Mobilitätsmanagement, welches nahtlos an die öffentlichen Angebote anschließt.

Die Finanzierung aller Maßnahmen ist sicher und langfristig gewährleistet. Dafür stehen neue Finanzierungsquellen zur Verfügung, welche nicht in Konkurrenz zu anderen Fragen der Daseinsvorsorge stehen.

Die Stadt mit Verwaltung und Politik sieht sich, wie in der Vergangenheit so auch in der Zukunft als Testfeld. Förderprojekte, Erprobungen und Versuche sind Teil der zukünftigen Entwicklung.