

BÜRGERBETEILIGUNG zum PARKRAUMKONZEPT JOHANNESVIERTEL

21.08.23

Hinweis	Antwort / Abwägung
<p>Bewohner, 16.03.23: „Laut Konzept ist jetzt der Stand das zwischen den Bäumen in der oberen Gräfestr. Mit Anwohnerausweis geparkt werden darf. Das war Jahrzehnte lang eine Ordnungswidrigkeit. Die „normale“ Straße hingegen wird als „Parkverbot“ deklariert. Ist das so gewollt oder verstehe ich da etwas an der interaktiven Karte falsch?“</p>	<p>Die veröffentlichten Pläne sind Schema-Zeichnungen. Die farbigen Linien beziehen sich jeweils auf den Fahrbahnrand. Es soll also nicht das Parken auf dem Gehweg legalisiert werden. Im Gegenteil: Durch die Seitenverlagerung des Parkstreifens sollen Befahrungen des Gehwegs eingedämmt werden.</p>
<p>Bürgerin, 16.03.23: „Ich habe Sorge, dass sich mit der Einführung der Anwohnerparkplätze sowie kostenpflichtiger Parkplätze, das Besucherparken einfach in die angrenzenden Viertel verschiebt. Im Lutherviertel ist der Parkraum ebenfalls sehr knapp und Besucher sowie Beschäftigte zB. des naheliegenden Amtsgerichtes und anderer Einrichtungen entlang der Merseburger Str. parken tagsüber dort. Abends und nachts bekommt man im Viertel oft keinen Parkplatz mehr und ist gezwungen im Parkverbot, auf dem Gehweg oder auf Parkplätzen von Supermärkten zu parken und das beste zu hoffen, bis zum umparken am nächsten Morgen. Wie möchte man verhindern, dass sich durch die Änderung des Parkkonzeptes im Johannesviertel nicht die Parksituation im zB. Lutherviertel verschärft?“</p>	<p>Gemäß StVO-Verwaltungsvorschrift ist die Einführung von Parkvorrechten für Bewohnende an konkrete örtliche Voraussetzungen gebunden. Es ist daher nicht zulässig, das gesamte Stadtgebiet per se mit Bewohnerparkzonen zu überziehen. Es ist erwiesen, dass durch Parkraumbewirtschaftung der Verkehr anteilig vermieden, auf andere Verkehrsträger und auch räumlich verlagert wird. Letzterer Effekt nimmt mit zunehmender Distanz zu den Zielen der Parkenden ab. Das Lutherviertel dürfte für die meisten Menschen für einen Fußmarsch zu/von der Innenstadt zu weit entfernt liegen. Unabhängig davon wird die Entwicklung des ruhenden Verkehrs im Stadtgebiet permanent beobachtet. Auch der öffentliche Parkraum des Lutherviertels wird bewirtschaftet werden, sobald es die Lage auf den Straßen nachweislich rechtfertigt.</p>

<p>Bewohner, 16.03.23: „Ich finde es echt super, dass sie den Parkraum im Johannes- und Riebeckplatz Viertel neu gestalten wollen, wäre es auch möglich das Konzept dann auf andere Gebiete in Halle wie z.b. Trotha zu erweitern? Und wäre es möglich in diesen Gebieten Mobilitätsstationen mit z.b. Fahrräder oder Roller zu platzieren ?“</p>	<p>Die Entwicklung des ruhenden Verkehrs im Stadtgebiet wird permanent beobachtet. Sobald die Voraussetzungen gemäß StVO für die Einführung von Parkvorrechten für Bewohnende eines Quartiers nachgewiesen sind, wird ein entsprechendes Parkraumkonzept für die öffentlichen Straßen erstellt.</p> <p>Bis zu zehn Mobilitätsstationen an ÖPNV-Haltestellen mit multimodalen Angeboten (Taxi, Carsharing, Leihfahrräder und -roller) werden gegenwärtig im Rahmen der HAVAG-Modellprojekte StadtLand+ geplant sowie an den Endhaltestellen Trotha und Büschdorf bereits gebaut. Zusätzliche Stationen werden nur bei entsprechender Haushaltslage bzw. mit substanzieller Förderung möglich sein.</p>
<p>Bewohnende, 16.03.23: „Wir sind Bewohner der Rudolf-Haym-Straße (Abschnitt beim Preßlersberg). Auch hier finden berufstätige Kfz-Inhaber auch jetzt nur sehr selten einen Parkplatz. Der Parkraum wird zudem noch durch die Anlieferzone der Pflegeeinrichtung eingeschränkt. Auch Besucher der Bewohner des Advita-Komplexes parken bereits jetzt zahlreich in der Straße. Parken in den umliegenden Straßen ist demzufolge seit langem für uns als Anwohner ein normaler Umstand. Diese sind aber wiederum durch das Konzept zukünftig wohl nicht mehr fre nutzbar! WARUM wird daher u. a. die Rudolf-Haym-Straße nicht in das Konzept einbezogen? Es ist anzunehmen, dass unsere Strasse weiter bzw. noch verstärkter durch die Autos der Nicht-Bewohnenden zugeparkt werden wird; ebenso in der Pfännerhöhe. Wo sollen dann Anwohner unserer Straße das Auto parken? Ein teurer Parkschein kann nicht die Lösung sein. Oder wird uns schriftlich zugesichert, dass wir auch einen Anwohner-</p>	<p>Das Konzept wird angepasst.</p>

<p>Parkausweis erhalten können? Zählen Bewohner z.b. der Rudolf-Haym-Str. trotzdem als "Anwohner der Parkzone"? Gleiches dürfte auch für die Pfännerhöhe gelten.</p>	
<p>Bewohner, 17.03.23: „Wie soll das möglich sein, dass nur noch einseitig geparkt wird. Derzeit sind immer alle Seiten belegt und auch im gesamten Viertel ist alles vollgeparkt. Es werden dadurch nicht weniger Autos, da fast alle Anwohner sind und somit weiß keiner von uns wo wir dann parken sollen. Wir haben derzeit schon große Probleme nach 16 Uhr einen Parkplatz zu finden und mit dem Konzept von Ihnen wird es noch viel schlimmer. An Tagen der Straßenreinigung parken wir mittlerweile schon sehr weit weg um noch was freies zu finden. Für mich und meine Nachbarn sieht es nur noch nach Geldmacherei aus und das Konzept ist nicht für mehr Parkplätze für die Anwohner gedacht. Es wird so einfach nicht funktionieren.“</p>	<p>Das Parkraumkonzept zielt nicht darauf ab, öffentliche Kfz-Stellplätze zu reduzieren. Lediglich für die nördliche Beyschlagstraße wird erwogen, das Schrägparken halb auf dem Gehweg in Längsparken auf der Fahrbahn umzuwandeln, um die Engstellen für Fußgängerinnen und Fußgänger zu beseitigen. An der Rechtswidrigkeit des Parkens auf Gehwegen und in Kreuzungsbereichen wird das Parkraumkonzept auch nichts ändern. Dennoch wird sich die Parkraumsuche für Bewohnende etwas entspannen, da der Anteil abgestellter Fahrzeuge von Nicht-Bewohnenden abnehmen dürfte. Ein gewisser Teil von ihnen wird angesichts der Gebührenpflicht kürzer oder gar nicht mehr im Quartier parken. Parkraumbewirtschaftung ist kein „Gewinngeschäft“ für die öffentliche Hand; schon gar nicht mit den äußerst niedrigen Gebühren in Sachsen-Anhalt. Der Aufwand für Einführung der Maßnahmen, Unterhaltung der Verkehrstechnik, Kontrolle der Verkehrsteilnehmer und Eintreibung von Bußgeldern übersteigt die Einnahmen signifikant.</p>
<p>Gewerbetreibende, 23.03.23: „Aus den Medienberichten habe ich gelesen, dass ab 2024 eine Veränderung der Parksituation im Johannesviertel verändert werden soll. Als Saloninhaberin in der Pfännerhöhe mache ich mir darüber große Sorgen. Aus den Skizzen kann ich keine Beeinträchtigung in der Pfännerhöhe erkennen, dennoch denke ich, dass wir zum Johannesviertel gehören.“</p>	<p>Die Pfännerhöhe wird in die Parkraumbewirtschaftung aufgenommen. Voraussichtlich wird in Ihrer Straße die Regelung zum Tragen kommen, wonach sowohl mit Bewohnerparkausweis als auch mit Parkscheibe (1-2 h) geparkt werden darf; in den nach Norden abgehenden Straßen vsl. Bewohnerparkausweis und Parkschein. Für die Kundschaft vergrößert sich also die Chance, freie Stellplätze zu finden. Hingegen wird sich das Parken für Pendler*innen in der</p>

<p>Meine Mitarbeiterinnen und Kunden kommen z. T. mit dem Pkw und nun meine Frage: Ist die Pfännerhöhe betroffen und wenn ja, welche Möglichkeiten ergeben sich für die Mitarbeiterinnen bezüglich Park- oder Anwohner-Ausweise? Selbst wenn die Pfännerhöhe nicht betroffen sein sollte, wäre im Wohngebiet die schon jetzt angespannte Parksituation erheblich erschwert. Auch für unsere Kundschaft würden womöglich zusätzliche Kosten entstehen. In den heutigen Zeiten ist es schon schwierig genug und leider sind wir nicht sehr gut mit dem öffentlichen Nahverkehr zu erreichen. Über eine Information würde ich bezüglich dieser Angelegenheit sehr freuen.“</p>	<p>Tat und beabsichtigt erschweren. Sie haben künftig insbesondere folgende zumutbare Möglichkeiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Parken im öffentlichen Straßenraum gegen Gebühr (mit Wochen- oder Monatsparkschein) - Parken auf privatem Mietstellplatz (z.B. Parkplätze und Parkhaus Pfännerhöhe, Com-Center) - Parken in umliegenden Straßen mit weniger Parkdruck und ohne Parkraumbewirtschaftung - Park+Ride bzw. gesamte Wegstrecke mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds (ÖPNV, Fahrrad/Pedelec etc.) <p>Firmenfahrzeuge dürfen mit Ausnahmegenehmigung in Bewohnerparkbereichen abgestellt werden.</p>
<p>Bürger, 27.03.23: „Ich habe das Parkraumbewirtschaftung Johannes-/Riebeckviertel angesehen und bitte in irgendeiner Planung zu berücksichtigen: Ich bin ehrenamtlicher Trainer in einem Verein und unsere Haupttrainingshallen sind [u.a. die] Grundschule Glaucha. Da ich immer direkt von Arbeit komme, um die Trainingszeiten abzudecken, benötige ich ein Auto. Bisher konnte ich immer in der Willi-Brandt-Straße parken und konnte durch die Franckeschen Stiftungen zur Sporthalle gehen. Das soll nun nicht mehr kostenlos gehen. Das ist schade und geht natürlich ins Geld. Kann man hier vielleicht eine Lösung suchen? Außerdem kann es auch vorkommen, dass man länger als drei Stunden parken muß. Dies geht leider in der Innenstadt gar nicht, selbst wenn man bezahlt. Wenn ich zwei Trainingseinheiten habe oder wir ein Spiel haben, dauert das meist länger. Kann man die Höchstparkdauer bitte weglassen? Gibt es eine Möglichkeit gemeinnützigen Vereinen oder ehrenamtlichen Trainern hier einen Vorteil zu verschaffen?“</p>	<p>Praktikable Optionen für das Erreichen der GS Glaucha und Abstellen des Fahrzeugs sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gebührenpflichtiges Parken in der H.-Pera-Straße östlich Steg ohne Höchstparkdauer (ggf. künftig mit Wochen- und/oder Monatstarif) - gebührenfreies Parken in etlichen Straßenabschnitten des Quartiers Glaucha - Antrag des Vereins auf eine Ausnahmegenehmigung gemäß StVO

<p>Bürgerin, 28.03.23: „Gern würde ich dem angegebenen Link S.1 folgen, aber bei Verkehrsgemein ist Schluss. Es ist kein Unterpunkt Planung bzw. Johannesparken zu finden. Unabhängig davon frage ich mich, wo man, will man im Backshop Henning (Ecke Südstr./W.-Brandt-Str.) einkaufen, zukünftig halten kann?“</p>	<p>Man gelangt über den veröffentlichten Pfad zum Konzeptentwurf. In W.-Brandt- und Südstraße wird weiterhin jedermann halten und parken dürfen; mit dem einzigen Unterschied, dass Nicht-Bewohnende künftig eine vergleichsweise geringe Parkgebühr bezahlen müssen.</p>
<p>Handwerkskammer (HWK), 31.03.23 (Zusammenfassung): Berufsalltag der Beschäftigten, insbesondere von Eltern kleiner und kranker Kinder, würde enorm erschwert werden. Es seien adäquate Mobilitätsalternativen nötig, bevor der gebührenfreie Parkraum für Pendler beschnitten wird.</p>	<p>Auch für die Gäste der HWK vergrößert sich die Chance, freie Stellplätze zu finden. Die Beschäftigten haben künftig insbesondere folgende zumutbare Möglichkeiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Parken im öffentlichen Straßenraum gegen Gebühr (mit Wochen- oder Monatsparkschein) - Parken auf privatem Mietstellplatz (z.B. Parkplätze und Parkhaus Pfännerhöhe, Com-Center) - Parken in umliegenden Straßen mit weniger Parkdruck und ohne Parkraumbewirtschaftung - Park+Ride bzw. gesamte Wegstrecke mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds (ÖPNV, Fahrrad/Pedelec etc.) <p>Firmenfahrzeuge dürfen mit Ausnahmegenehmigung in Bewohnerparkbereichen abgestellt werden.</p>
<p>Bewohnende, 01.04.23: „Nachdem wir die Information bekommen, dass das Parkraumkonzept für Johannes und Riebeckviertel die R.-Haym-Straße nicht miteinschließt und nicht berücksichtigt, bin ich sehr traurig und fassungslos. Bei uns im Viertel so wie in unserer Straße nach um 16 findet man kaum einen Parkplatz, da die Parkplätze durch die fremden Autos ständig belegt sind. Ich und mein Ehemann sind selbständig, wir müssen zu Einsätzen zu verschiedenen Uhrzeiten rausfahren. Ich werde oft zu Dolmetschereinsätzen in</p>	<p>Das Konzept wird angepasst.</p>

<p>der Nacht gerufen und mein Ehemann als Systemadministrator muss auch zu verschiedenen Uhrzeiten zu seiner Kundschaft rausfahren. Nach unseren Einsätzen fällt es uns sehr schwer und fast unmöglich in unserer Straße einen Parkplatz zu finden. Wir brauchen manchmal bis zu halben Stunde, um einen Parkplatz in den Nebenstraßen zu finden.</p> <p>Nachdem die Bewohnerausweise für die Nebenstraßen ausgestellt werden, bedeutet es für uns, dass wir überhaupt keine Chance bekommen in unserer Straße einen Parkplatz nach der Arbeit zu finden und in den Nebenstraßen dürfen wir auch nicht mehr parken. Das ist ungerecht und undemokratisch, so eine Planung vorzunehmen. Wir sind jederzeit bereit einen Beitrag für den Bewohnerausweis zu bezahlen, damit wir endlich einen Parkplatz nach dem Dienstschluss in der Nähe unserer Wohnung bekommen, wir verlangen die Einführung von Bewohnerparkzone auch in unserer Straße!“</p>	
<p>Bewohnerin, 04.04.23:</p> <p>„Durch das Amtsblatt wurde ich auf Ihre Bürgerbeteiligung hinsichtlich der Planung der Parkraumbewirtschaftung im Johannesviertel aufmerksam. Gerne möchte ich als Bewohnerin der Bernhardystraße 54 (Bernhardystraßen-Abschnitt zwischen Beyschlagstraße und Südstraße) folgende Hinweise geben:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ihre Idee "Seitenverlagerung einseitiger Parkstreifen in Bernhardystraße West und Gräfestraße Ost, um widerrechtliche Befahrung von Gehwegen und Baumscheiben einzudämmen" begrüße ich sehr, da dann ein zweite Reihe parken auf dem Gehweg hoffentlich vermieden werden kann • das gleiche Problem, d.h. das widerrechtliche Befahren des breiten Gehwegs und der Baumscheiben, besteht auch in unserem Bernhardystraßen-Abschnitt zwischen Beschlagstraße und Südstraße sowie im weiter östlich gelegenen Abschnitt zwischen Südstraße und Thomasiusstraße (spätestens abends und am Wochenende wird hier immer auf dem Gehweg geparkt) <p>Anregung: Bitte auch die Parkraumbewirtschaftung in den nördlichen Bereich der</p>	<p>Leider kann in der Bernhardystraße zwischen Beyschlag- und Thomasiusstraße keine Seitenverlagerung des Parkstreifens erfolgen, da in diesem Fall die Aufstellfläche für die Drehleiter zur Sicherstellung des zweiten Rettungswegs zu nah an den südlichen Gebäuden liegt. Der Mindestabstand muss laut Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr und bei der vorhandenen Gebäudehöhe bei mindestens 3 m liegen. Der südliche Fußweg hat eine geringere Breite.</p>

<p>Bernhardystraße (= Seitenverlagerung zum jetzigen Status Quo und Ihrem Planungsstatus) in den Abschnitten Beyschlagstraße – Südstraße und Südstraße – Thomasiusstraße“</p>	
<p>Bewohnerin, 05.04.23: „Da die Stadt Halle diese Maßnahme also leider nicht anwenden kann, um das Gehwegparken zu vermeiden und bisherige gelegentliche Kontrollen und Knöllchen leider für dessen Unterbindung nichts bringen, schlage ich für den Bereich Bernhardystraße zwischen Beyschlag- und Thomasiusstraße vor, hier nur Bewohnerparken zuzulassen. Ansonsten wird dieser Straßenabschnitt der einzige im Johannesviertel sein, der kostenloses (Parkscheiben)-Parken von Auswärtigen zulässt und hier somit den Parkdruck (v.a. am Abend und am Wochenende) zusätzlich erhöhen wird.</p>	<p>Das Konzept wird angepasst. Es soll gemischtes Parken für Bewohnende und Kurzzeitparkende mit Parkschein angeboten werden. Es ist davon auszugehen, dass sich dadurch der Parkdruck im Vergleich zum Status quo verringern wird.</p>
<p>Bürger, 05.04.23: „Ich beziehe mich auf Ihr Vorhaben Bewohnerparkzone Johannesviertel. Ich bin Bewohner am Lutherplatz bzw. Türkstraße. Für die Anwohner der Türkstraße sowie den kleinen abgehenden Nebenstraßen ist es fast Unmöglich Parkplätze zu bekommen. Über den gesamten Tag parken die Mitarbeiter und Besucher des Justizgerichtes überall, weil Sie kein Geld für den vorgesehenen Anliegenden Parkplatz ausgeben wollen. Als Anwohner ist es am Tag schon schwer einen Parkplatz zu bekommen und am Abend komplett unmöglich. Die Gehwege sind dadurch komplett zugeparkt sodass man als Fußgänger ständig auf die Fahrbahn wechseln muss. Mit ihrem Vorhaben sind wir dann komplett eingekesselt, eine Seite Johannesviertel und die andere Seite ab Bereich Anton-Russy-Str. und wir werden völlig vergessen. Das Ordnungsamt ist in unserem Viertel/Straßen auch sehr aktiv um die Situation für Fußgänger zu verbessern aber meistens leider zu Lasten der Anwohner die keine Möglichkeit haben einen Parkplatz zu finden, was Si-</p>	<p>Gemäß StVO-Verwaltungsvorschrift ist die Einführung von Parkvorrechten für Bewohnende an konkrete örtliche Voraussetzungen gebunden. Es ist daher nicht zulässig, das gesamte Stadtgebiet per se mit Bewohnerparkzonen zu überziehen. Insbesondere muss in einem Gebiet (nicht nur in einer Straße) ein erheblicher Parkdruck herrschen, der überwiegend durch Nicht-Bewohnende (z.B. u.a. Beschäftigte des Justizzentrums) erzeugt wird. Die Entwicklung des ruhenden Verkehrs im Stadtgebiet wird permanent beobachtet. Auch der öffentliche Parkraum des Lutherviertels wird bewirtschaftet werden, sobald es die Lage auf den Straßen nachweislich rechtfertigt.</p>

<p>cherlich gut an Hand der Verwarnungen belegt werden kann. Des Weiteren ist die Türkstraße eine 30er Zone, wird aber völlig ignoriert. Die Autofahrer fahren ständig mit überhöhter Geschwindigkeit durch die Straße. Vlt. sollten hier die Verkehrsschilder auch mal neu ausgerichtet werden. Es sollte in Ihrem Vorhaben darüber nachgedacht werden auch unser Viertel in das Vorhaben einzubeziehen.“</p>	
<p>Bürgerin, 15.04.23: „Ich arbeite seit nunmehr 32 Jahren in einer Zahnarztpraxis im Wohngebiet und parke hier von Mo-Fr meinen PKW. Die Parkplatzsuche gestaltet sich nicht immer sehr einfach, bedingt durch die täglich wechselnden Straßenreinigungen, welche dann viele Parkplätze morgens, meist bis 10:00 Uhr sperren. Das sehe ich als eigentliches Problem an. Dazu gibt es zeitweise viele Baustellenabsperungen, welche nicht immer verständlich sind, da dort mitunter keine Baustellentätigkeit erkenntlich ist oder auch zeitgleich so viele Absperungen stattfinden, welche sich bezüglich der Bewohnerparksituation als vollkommen unrealistisch und bürgerfern darstellen. Meine Chefin musste bei Praxisgründung, basierend auf Anzahl der Beschäftigten (inclusive meiner Person), eine "mehrstellige Abstandszahlung" an die Stadt Halle leisten, bezüglich der fiktiv durch den Praxisbetrieb verursachten Parkplatznutzung im Wohngebiet. Hier auch ohne jegliche Parkplatzgarantie, weder für Patienten noch für Personal. Bisher fand ich glücklicherweise immer eine PKW-Abstellmöglichkeit im Prinzip von "Parkplatzsharing": Anwohner fahren morgens zur Arbeit, ich fahre nachmittags nach Hause und so wird wechselseitig Parkraum frei und nutzbar. Nun müsste ich mich um einen Anwohnerparkausweis bemühen, den ich jedoch nicht beanspruchen kann, da ich hier nicht wohne, sondern "nur" viele Stunden am Tag arbeite. Täglich Ganztagsparktickets (soweit über-</p>	<p>Für Kund*innen und Patient*innen wird es einfacher werden, einen freien Stellplatz zu finden, da in den vielen Bereichen mit Parkschein- oder Parkscheiben-Regelung weniger Fahrzeuge als heute langzeitparken werden. Dabei haben Parkscheine den Vorteil, dass die Nutzer*innen flexibel über ihre Parkdauer entscheiden können und infolge der Gebührenpflicht meist nicht länger als unbedingt nötig parken. Hingegen wird sich das Parken für Pendler*innen in der Tat und beabsichtigt erschweren. Sie haben künftig insbesondere folgende zumutbare Möglichkeiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Parken im öffentlichen Straßenraum gegen Gebühr (mit Wochen- oder Monatsparkschein) - Parken auf privatem Mietstellplatz (z.B. Parkplätze und Parkhaus Pfännerhöhe, Com-Center) - Parken in umliegenden Straßen mit weniger Parkdruck und ohne Parkraumbewirtschaftung - Park+Ride bzw. gesamte Wegstrecke mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds (ÖPNV, Fahrrad/Pedelec etc.) <p>Firmenfahrzeuge dürfen auf Antrag in Bewohnerparkbereichen abgestellt werden.</p>

haupt verfügbar) zu finanzieren und einen Platz auf den immer weiter eingeschränkten Flächen zu finden, steht in keinerlei Hinsicht mehr im Verhältnis bezüglich Zeit- und Finanzaufwand sowie zur realistischen Möglichkeit einer Platzfindung.

Welche realistische Parklösung im Johannesviertel steht den dort Gewerbetreibenden, den Angestellten und in unseren Fall auch den (mitunter gehbehinderten sowie älteren) Patienten zur Verfügung?!?

Im benannten Bereich sind verschiedene Unternehmen existent (Verwaltung, Gastronomie, ambulante und stationäre Medizin, Schulen...), welche nicht komplett negiert werden können. Diese Einrichtungen und deren Mitarbeiter sind für das öffentliche/ gesellschaftliche Leben der Stadt unumgänglich und sollten von der Stadt Halle deshalb unterstützt und nicht belastet werden!!

Das gilt für den gesamten Stadtbereich, hier sind in den letzten Jahren zunehmend, insbesondere nach straßenbaulichen Veränderung so massive Einschränkungen für die Bürger zu verzeichnen, welche ich persönlich als sehr kurzsichtig, ignorant und als teilweise nicht mehr vertretbar ansehe. So stellen z.B. die mit großen durchgehenden Bordsteinen verbauten Straßen und Straßenbahngleisbette, verbunden mit noch weiteren Absperrung eine große, selbstgemachte Gefahrenquelle dar! Ich konnte mehrfach beobachten, dass es Rettungswagen(!) nicht mehr gelang durch den Dauerstau zu kommen, da kein Ausweichen möglich war! Auch in anderen sich anbahnenden Gefahren-/ Unfallsituationen besteht keinerlei Ausweichmöglichkeit mehr, ist das sinnvolle, vorausschauende Planung?

Auch verschwinden dadurch bisher verfügbare Parkplätze, Alternativen werden nicht gefunden.

Aber Mobilität ist zumindest für die arbeitende Bevölkerung Grundvoraussetzung und kann nicht einfach ignoriert werden. Erwerbstätigkeit stellt die wirtschaftliche Basis für Stadt, Land und Bund dar. Nutznießer sind alle Menschen, die die angebotenen Dienstleistungen und Produkte benötigen und nutzen sowie auch die, welche im "Solidaritätsprinzip" von Sozialleistung leben, welche nicht nur vergeben sondern vor allem erst einmal erwirt-

<p>schaftet werden müssen! Deshalb der dringende Appell, unterstützt die arbeitende Bevölkerung und die Unternehmen!“</p>	
<p>Bürger, 23.04.23: „Gern möchten wir unsere Sicht zur zukünftigen Planung des Parkraumkonzept Johannes-/Riebeckviertel mitgeben. Vorweg auf jeden Fall eine gute Richtung hinsichtlich Lösungsfindung für Anwohner der Stadt Halle. Insbesondere für diejenigen, die keine Möglichkeit für einen Stellplatz haben. Das Konzept motiviert gern in einer Stadt zu wohnen, auch wenn sicher das Argument öfters kommt, es gibt doch öffentliche Verkehrsmittel. Jedoch, wer beruflich keinen öffentlichen Anschluss hat, ist dennoch bis dato auf ein Auto angewiesen. Wir selbst wohnen [im Riebeckviertel]. Wir haben keine Stellplatzmöglichkeit und nutzen jetzt bereits einen Anwohnerparkausweis. Leider sind wir aber seit der letzten Änderung nicht sehr erfreut, als die Gebühren direkt vorm Haus von 2,50 € auf 6 € für ein Tagesticket angestiegen sind. Die Erhöhung war dabei noch nicht einmal das größte Ärgernis, sondern damit auch eine daher gehende Änderung der Parkzeiten ohne Gebühren. Nun ist es nur noch möglich von 22 Uhr bis 6 Uhr, frei zu parken und am Wochenende gar nicht mehr. Somit wurde uns komplett die Flexibilität genommen. 6 Uhr ist zu zeitig und 22 Uhr ist zu spät, auch wenn wir sicher gern arbeiten, aber nicht bis 22 Uhr. Wir haben uns immer gefragt, wieso nicht wie in anderen Vierteln eine weitere Regelung als Schild darunter kommt. Da gibt es ja genug Beispiele in der Stadt Halle. Also alle Gebühren, Anwohner aber von dann bis dann frei. Wir waren kurz davor eine Beschwerde an die zuständige Behörde zu stellen, da wir uns benachteiligt fühlen und auch noch durch sehr viele Falschparker [...] auch noch behindert werden. (Stichwort ab 17 Uhr wollen alle Essen Kartoffelhaus, Grieche, Korfu Grill etc.) Desweiteren gibt es im Riebeckviertel noch viele Straßen, die frei nutzbar sind.</p>	<p>Es wurde eine Anhörung gemäß StVO unter Einbeziehung u.a. der Polizei zwecks Freistellung der Bewohnenden mit Parkausweis Riebeckviertel von der Gebührenpflicht an den Parkscheinautomaten des Quartiers täglich zwischen 18 Uhr und 9 Uhr eingeleitet. Eine Regelung dieser Art ganztägig am Wochenende würde Bundesrecht (StVO-Verwaltungsvorschrift) widersprechen, wonach die Privilegierung der Bewohnenden tagsüber nicht 50 % des öffentlichen Parkraums im Gebiet überschreiten darf.</p> <p>Die Schrägparkstände im Sackgassenbereich der Niemeyerstraße sind so angeordnet, um regulär vorwärts einzuparken. Nach dem Parken soll am Ende der Straße gewendet und die Niemeyerstraße über die Kurt-Eisner-Straße verlassen werden. Der amtliche Verkehrszeichen-Katalog beinhaltet kein Zeichen im Sinne von „Nicht mit dem Auspuff zum Haus parken!“, weshalb es durch die Stadt nicht aufgestellt werden darf. Vielleicht helfen private Hinweise an der Hauswand.</p> <p>Der Hinweis zum widerrechtlichen Befahren der Einbahnstraße Kurt-Eisner-Straße wird an die Polizei weitergegeben. Die Stadt ist nicht berechtigt, Verstöße im fließenden Verkehr zu ahnden.</p>

Wir haben nichts gegen Gebühren und Verständnis einer Stadt auch Abwägungen zu treffen. Daher begrüßen wir sehr, was wir auf den jetzigen Plänen gesehen haben und hoffen, dass es nicht "verschlimmbessert" wird.

So wie verstanden:

- * gäbe es keine freien Parkplätze mehr, finden wir gut
 - * die Anzahl der Anwohnerparkplätze wird erhöht, also die Straßenanzahl, finden wir gut
 - * die gebührenpflichtigen Parkplätze sind passend, wobei uns eine Zeit von 17 Uhr bis 8 Uhr noch mehr entgegenkommen würde, statt 18 bis 9 Uhr. Viele kommen hier gefühlt zwischen 17 und 18 nach Hause (von Arbeit oder vom Einkauf oder oder).
 - * vielleicht sollte eine feste Anzahl für Gewerbetreibende eingeplant werden. Also nicht für die Besucher, sondern für die Inhaber.
 - * In der Sackgasse Niemeyerstraße sollten die Autos bitte nicht mit dem Auspuff zum Fußgängerweg stehen. Eigentlich sind die Markierungen schon schräg, dennoch kurven sich viele Rückwärts ein. Solange hinten Abgase doch noch überwiegend rauskommen, sollten die Fahrzeuge nicht mit ihren Abgasen Fußgänger oder die Anwohner in ihren Wohnungen damit belästigen. Das ist wirklich nicht schön.
- Am Rande: Es fahren hin und wieder immer noch Autos entgegen der Einbahnstraße Willy-Brandt-Str. Richtung Kurt-Eisner-Str. Zum Glück schein noch nicht viel passiert zu sein.
- Vielen Dank und wir begrüßen eine schnelle Umsetzung der Planungen.“

Ergänzt 26.04.23:

„Vielleicht am Wochenende die zeitlichen Annahmen auf Bezahlplätzen für Anwohner aufheben ("früher" war das Wochenende ab Samstag 13 Uhr, glaube ich, bis Montag früh frei); dies muss ja nicht für alle sein, sondern für Anwohner.

Für Straßenreinigung haben wir aber Verständnis, wenn Parken in einem Zeitraum eingeschränkt wird.“

Bewohner, 21.04.23:

„Ich bitte Sie für die neu geplante Region, sowie allgemein für alle Regionen mit Bewohnerparkregelung in Halle, diejenigen Anwohner in Ihre Planung mit einzubeziehen, die auf einen eigenen Pkw verzichten und stattdessen Carsharing nutzen! Derzeit gibt es für diesen Nutzerkreis keine Regelung, und er wird dadurch gegenüber Anwohnern mit eigenem Pkw erheblich(!) benachteiligt.

Begründung:

Besitze ich einen eigenen Pkw, kann ich mittels eines Anwohnerparkausweises im Umfeld meiner Wohnung ganzjährig praktisch kostenlos* parken (*bzw. für lediglich 30 € Bearbeitungsgebühr pro Jahr, also 8 Ct pro Tag!). Verzichte ich stattdessen auf einen eigenen Pkw und nutze Carsharing, so kann ich dafür keinen Anwohnerparkausweis beantragen und muss deshalb jedesmal einen Parkschein lösen (für 6 € pro Tag!).

Angenommen, ich wollte jeden Tag ein Free-Floater-Fahrzeug nutzen und dann das Auto vor meiner Wohnung abstellen - wie es Benutzer eigener PKW ganz normal und alltäglich tun -, müsste ich dafür 2.190,- € pro Jahr zahlen! Das ist natürlich eine theoretische Annahme, weil kein normaler Mensch so oft Carsharing nutzt. Es soll nur die Diskrepanz und Bevorzugung privater Pkw verdeutlichen.

Für Nutzer des sogenannten Free-Floating-Angebotes von JETZT Mobil ist es durch die derzeitige Regelung für Bewohnerparken gar nicht möglich legal zu parken! Beim Free-Floating finde ich freie Autos per Smartphone-App, buche eines, erledige meine Fahrt und stelle es anschließend innerhalb einer definierten Zone im Stadtgebiet wieder ab. Danach kann es der nächste Free-Floating-Nutzer benutzen.

Bei der Rückgabe eines Free-Floating-Fahrzeugs kann noch niemand wissen, wie lange es parken wird, bevor es der nächste Benutzer wegfährt.

Deshalb kann man auch keinen Parkschein lösen. Bzw., um halbwegs sicher zu sein, keinen Strafzettel zu bekommen, müsste man nach jeder Nutzung eines Freefloaters sicherheitshalber ein Tagesticket für 6 € lösen. Oder

Um die drohende Benachteiligung der Bewohnenden zu vermeiden, die ihre Mobilität u.a. durch insbesondere stationsloses Carsharing (CS) gewährleisten (Auslegung Bewohnerparkausweis nicht praktikabel), und CS allgemein zu fördern, sollen pragmatisch alle CS-Fahrzeuge jenen der Bewohnenden mit Parkausweis gleichgestellt werden.

Solange es keine amtliche Plakette für CS-Fahrzeuge gibt, würde eine nicht-amtliche Kennzeichnung (z.B. Beklebung mit Firmenlogo) wie bisher auch auf den CS-Parkständen ausreichen.

Es handelt sich um ein Pilot-Vorhaben. Anpassungen oder Rücknahme sind auch kurzfristig nicht ausgeschlossen.

aber das Auto, nachdem man zum Beispiel einen Einkauf erledigt und ausgeladen hat, in ein Gebiet ohne Bewohnerparkregelung fahren und wieder nach Hause laufen. Was abgesehen vom Aufwand zusätzlichen sinnlosen Verkehr im Stadtgebiet verursachen würde.

Beide Möglichkeiten sind eine erhebliche Benachteiligung gegenüber Nutzern eigener Pkw in Bezug auf Aufwand und Kosten. In dem jetzt neu geschaffenen Gebiet für Bewohnerparken im Johannesviertel wird damit das Gleiche wahr, was für die anderen Gebiete mit Bewohnerparken schon gilt. Carsharing wird für Bewohner dieser Gebiete erheblich unattraktiver als ein eigener Pkw (aufwändiger und exorbitant teurer). Was letztlich zu noch mehr privaten Pkw in diesen Gebieten führen könnte.

Lösungsvorschlag:

Ein Bewohnerparkausweis für Carsharing-Fahrzeuge ist organisatorisch kaum machbar. Mir fällt jedenfalls keine praktikable Lösung ein. Denn der Bewohnerparkausweis müsste ja nach der Nutzung im Free-Floater-Fahrzeug verbleiben, um nachzuweisen, dass das Fahrzeug legal parkt. Aber damit wäre er weg, sobald der nächste Nutzer das Auto übernimmt. Als Lösung für das Problem schlage ich eine simple, sympathische und unbürokratische Regelung vor: Mindestens die Free-Floater-Fahrzeuge aber besser noch alle Carsharing-Fahrzeuge dürfen innerhalb der ausgewiesenen Bewohnerparkzonen im Stadtgebiet Halle frei parken.

Eine solche Regelung wäre ein deutliches Zeichen der Stadt Halle pro Carsharing. Sie würde der Empfehlung des Umweltbundesamtes folgen, Carsharing bevorzugt zu behandeln (siehe Link unten). Sie wäre praktisch ohne Aufwand und ohne Kosten sofort umsetzbar. Es bedarf lediglich einer Info an die beiden Carsharing-Anbieter in Halle (Teilauto und JETZT Mobil), die diese per Newsletter an ihre Kunden weitergeben. Und einer Info ans Ordnungsamt, die in Bewohnerparkzonen geparkten Carsharing-Fahrzeuge nicht mit "Knöllchen" zu belegen. Das wäre alles.

Es ist auch nicht zu befürchten, dass eine solche Regelung zu unverhältnismäßiger oder übermäßiger Nutzung des Parkraums führen würde. Denn die Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen kostet den Kunden Geld. Für jede

Stunde muss bezahlt werden. Deshalb haben Carsharing-Nutzer ein großes Interesse daran, das Fahrzeug so schnell wie möglich wieder zurückzugeben, sobald es nicht mehr gebraucht wird. Teilautos stehen also nach der Nutzung schnell wieder an ihrem regulären Teilauto-Stellplatz. Free-Floater-Fahrzeuge stehen schnell dem nächsten Nutzer zur Verfügung und sind oft nach wenigen Stunden, manchmal nur Minuten, wieder unterwegs (anders als private Pkw, die oft tagelang unbeweglich rumstehen und Platz verschwenden).

Kurz und gut.

Ich bitte Sie, machen Sie das Parken für Carsharing-Fahrzeuge in den Gebieten mit Bewohnerparkregelung frei! Es wäre extrem einfach, kostet die Stadt Halle nichts und führt tendenziell zu weniger privaten Pkw im Stadtgebiet (ein Car-Sharing-Fahrzeug ersetzt vier bis zehn private Pkw - siehe Link). Weniger private Pkw führen zu weniger Pkw-Verkehr und vermehrter Nutzung von ÖPNV, Fahrrad oder den eigenen Füßen und damit zu einer ruhigeren, ungefährlicheren und lebenswerteren Stadt Halle!

Car-Sharing - Informationen und Einschätzungen des Umweltbundesamtes

<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/car-sharing#umweltvorteile-von-car-sharing>