



## Beschlussvorlage

TOP:  
Vorlagen-Nummer: **VI/2016/01895**  
Datum: 11.08.2016  
Bezug-Nummer.  
PSP-Element/ Sachkonto:  
Verfasser: FB Planen  
Plandatum:

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Termin</b>	<b>Status</b>
Stadtrat	22.06.2016	öffentlich Entscheidung
Ausschuss für Stadtentwicklung	06.09.2016	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	13.09.2016	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für Ordnung und Umweltangelegenheiten	15.09.2016	öffentlich Vorberatung
Hauptausschuss	21.09.2016	öffentlich Vorberatung
Stadtrat	28.09.2016	öffentlich Entscheidung

**Betreff: Verkehrspolitische Leitlinien der Stadt Halle (Saale)**

### Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt die Verkehrspolitischen Leitlinien der Stadt Halle (Saale).

Uwe Stäglin  
Beigeordneter

### **Finanzielle Auswirkung:**

Die personellen Ressourcen zur Betreuung der Verfahren und die hoheitlichen Aufgaben (Öffentlichkeitsbeteiligung, Abwägung) sind im Produkt Kommunale Verkehrsplanung, PSP-Element 1.51107, veranschlagt.

## **Begründung:**

Mobilität schafft Möglichkeiten für die gesellschaftliche Entwicklung und stellt gleichzeitig eine Grundbedingung des wirtschaftlichen Lebens und der Arbeitsteilung dar. Eine nachhaltige Mobilität ermöglicht, Lebens- und Arbeitsbedingungen weitestgehend selbst zu bestimmen und sie nicht an den verkehrlichen Gegebenheiten ausrichten zu müssen.

Nachhaltige Mobilitätsdienstleistungen verbessern den sozialen Zusammenhalt in der Gesellschaft. Das Bemühen um nachhaltige Mobilität geht einher mit dem Ziel einer gleichwertigen Teilhabe am gesellschaftlichen und politischen Leben.

Eine an den Maßstäben der Nachhaltigkeit ausgerichtete Mobilität muss dauerhaft wirtschaftlich sein.

Ein nachhaltiges Verkehrssystem ist ein Wirtschafts- und Standortfaktor und bietet zugleich die Chance, negative ökologische Folgen zu vermeiden. Es soll sozial gerecht, ökologisch verträglich und ökonomisch effizient organisiert werden. Besonders der ÖPNV ist ein zentrales Element kommunaler, gesamtstädtischer Lebensqualität. Der Sektor „Mobilität“ soll Teil der Energiewende in Halle werden.

Die Wahl des Hauptverkehrsmittels (Modal-Split) war in der städtischen Bevölkerung im Jahr 2013 wie folgt aufgeteilt:

<b>Fuß</b>	<b>33%</b>	
<b>Rad</b>	<b>11%</b>	
<b>ÖPNV</b>	<b>20%</b>	<b>=</b>
<b>MIV</b>	<b>36%</b>	<b>Summe Umweltverbund: 64%</b>

Quelle: System repräsentativer Verkehrsbefragung (SrV), im Auftrag der Stadt Halle, TU Dresden 2014

Im Jahr 1991 betrug der Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbundes 66%. Das ehrgeizige Ziel der Planenden am Runden Tisch in den 1990er Jahren bestand darin, diesen traditionell hohen Anteil zu erhalten und einer Entwicklung Halles zur autogerechten Stadt entgegenzuwirken.

Die gesamtgesellschaftlichen Faktoren, die eine Nutzung des privaten Kraftfahrzeugs fördern, wirken heute wie damals. Deshalb ist es auch für die Zukunft notwendig, die Entwicklung der Verkehrsarten des nicht-motorisierten Verkehrs sowie des ÖPNV aktiv zu fördern.

Gemäß den positiven Erfahrungen und den Empfehlungen aus den Sitzungen des begleitenden Bürger-Arbeitskreises zum VEP Halle 2025 der Jahre 2010 bis 2015 wird die Verkehrsentwicklung bis 2030 unter das Oberziel gestellt:

**„Alle Baumaßnahmen sollen gefördert werden, die dem Umweltverbund nützen.“**

Hierdurch soll eine weitere Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes erreicht werden. Bis 2020 soll der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Modal-Split um 5% zurückgehen. Der Anteil des Umweltverbundes soll um 5% wachsen. Der ÖPNV soll dazu den Hauptbeitrag leisten.

Auf dieser Grundlage und unter Einbeziehung der Ziele des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) sowie des Energie- und Klimapolitischen Leitbildes der Stadt werden die nachfolgenden Leitlinien für die Mobilitätsentwicklung in Halle bis 2030 beschlossen.

## **Verkehrspolitische Leitlinien der Stadt Halle (Saale)**

### **Übergeordnete Verkehrsziele im Interesse, aber nicht in Federführung der Stadt sind:**

- Schließung des Autobahnringes durch Fertigstellung des Nordabschnitts der A 143.
- Fertigstellung der ICE-Trasse, des Knotens Halle, der Zugbildungseinrichtung und weiterer Investitionen in die Schieneninfrastruktur.
- ÖPNV-Vernetzung in der Region (z. B. Mitteldeutsches S-Bahnnetz) und mit dem Saalekreis, Verbesserung der Anbindung des Flughafens Leipzig/Halle, Erweiterung des MDV-Gebietes in Sachsen-Anhalt in Richtung Harz und Anhalt-Bitterfeld einschließlich Erweiterung des S-Bahn-Netzes mit Stärkung der Destination Halle.

### **Kommunale verkehrspolitische Leitlinien sind:**

Gute Erreichbarkeit und leistungsfähige Netzstruktur

1. Die Stadt Halle als Oberzentrum ist Standort hochwertiger spezialisierter Einrichtungen im wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen, wissenschaftlichen und politischen Bereich mit überregionaler und zum Teil landesweiter Bedeutung. Dies ist zu sichern und weiterzuentwickeln. Sie soll darüber hinaus als Verknüpfungspunkt zwischen großräumigen und regionalen Verkehrssystemen wirken. Diese Funktionen erfordert die Aufrechterhaltung einer guten Erreichbarkeit der Stadt, vor allem der Innenstadt.
2. Das Grundprinzip der Stadt einer städtebaulichen Nutzungsmischung wird weitergeführt und damit die Vorteile der kompakten Stadtstruktur der kurzen Wege für alle Einwohnerinnen und Einwohner beibehalten. Im Rahmen der Flächennutzungsplanung und der Bauleitplanung wird darauf geachtet, dass verkehrserzeugende Strukturen vermieden werden. Für den innerstädtischen Verkehr bildet das Mobilitätsangebot des Umweltverbundes, insbesondere der ÖPNV, das Grundgerüst.
3. Für eine langfristig mögliche weitere Saalequerung wird planungsrechtlich Vorsorge mit Trassenfreihaltungen getroffen.
4. Für den Wirtschaftsverkehr wird das umwegarme, in das Fernstraßennetz eingebundene und leistungsfähige Hauptstraßennetz beibehalten. Wohngebiete werden so weit wie möglich verkehrlich entlastet. Ohne die Hochstraße im Verlauf der B80 sind diese Ziele derzeit nicht erreichbar.

Nachhaltige urbane Mobilität

5. Die Umweltstandards im Verkehr, einschl. der eingesetzten Linienfahrzeuge werden angehoben. Emissionen von Lärm, Schadstoffen, Klimagasen sowie von CO<sub>2</sub> werden durch eine Optimierung der Verkehrsabläufe in Verbindung mit einer Förderung neuer Technologien mit geringeren Schädwirkungen reduziert.
6. Im vorhandenen Hauptstraßennetz wird der Verkehr stadt-, umwelt- und sozial verträglich abgewickelt und dieses für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes

ertüchtigt. Bei Umbaumaßnahmen von Straßen wird die Anlage von Kreisverkehren geprüft.

7. Bei der Gestaltung der Straßenräume wird auf Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität geachtet. Die Verkehrsanlagen werden möglichst multifunktional gestaltet, um das Miteinander der langsamen und schnellen Verkehrsarten auf begrenztem Raum zu ermöglichen.
8. Der Grundsatz der autoarmen Altstadt wird beibehalten. Hierzu soll der ÖPNV einen wachsenden Beitrag leisten. Zur Unterstützung der Wirtschaftlichkeit der Parkhäuser und Tiefgaragen in der Innenstadt trägt auch die flächenhafte Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparken im öffentlichen Raum bei.
9. Der Rad- und Fußverkehr wird deutlich gefördert. Der Bau von Radverkehrsanlagen wird bei Neubau und grundhaftem Ausbau von Straßen berücksichtigt. An Zielen im Nahbereich der Wohnungen wird das Angebot von barrierefreien, beleuchteten Gehwegen optimiert.

#### Attraktiver ÖPNV in einem starken Umweltverbund

10. Die Sicherung und die qualitative Weiterentwicklung der bestehenden Straßenbahn- und Businfrastruktur mit Herstellung vollständiger Barrierefreiheit stehen im Zentrum der kommunalen Verkehrsplanung. Zentrales Element dafür bildet das „Stadtbahnprogramm Halle“.
11. Der städtische ÖPNV ist im Umweltverbund zu stärken und im Sinne der Attraktivitätssteigerung auszubauen. Befördert werden sollen die Entwicklung einer vollständigen Erschließung der Stadt mit einem guten ÖPNV-Angebot sowie die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln (Multimodalität) einschl. eines optimalen Park&Ride-Angebotes für Pendler. Es werden innovative Mobilitätsketten aufgebaut. Eine kontinuierliche Finanzierung des ÖPNV soll auch für die Zukunft gesichert werden. Dazu werden auch alternative Finanzierungsformen geprüft. Die Konkretisierungen sind in den Nahverkehrsplan aufzunehmen.

#### Aktive Bürgerbeteiligung

12. Die Bürger werden in Planungsprozesse unmittelbar einbezogen durch Mitarbeit im Arbeitskreis Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Halle 2025, öffentliche Bürgerversammlungen und interaktive Medien.