

Verkehrspolitische Leitlinien der Stadt Halle (Saale)

Die Verkehrspolitischen Leitlinien sind Teil der Mobilitätsstrategie der Stadt Halle (Saale). Sie bilden die Grundsätze der Verkehrspolitik für die nächsten Jahre und damit auch den politischen Rahmen für die Mobilitätsstrategie.

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 weitgehend vermieden werden. Für den innerstädtischen Verkehr bildet das Mobilitätsangebot des Umweltverbundes, insbesondere der ÖPNV, das Grundgerüst. Prämisse ist eine gute Erreichbarkeit des gesamten Stadtgebietes mit allen relevanten Verkehrsmitteln.
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 CO₂

werden durch eine Optimierung der Verkehrsabläufe in Verbindung mit einer Förderung neuer Technologien mit geringeren Schadwirkungen 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.