

Deckblatt

ZUM GELEIT

Das Verständnis von Verkehrsentwicklungsplanung unterliegt einem beständigen Wandel. Wurde in der Vergangenheit mit den Generalverkehrsplänen und später mit den Verkehrsentwicklungsplänen der projektbezogene und zeitlich konkretisierte Ausbau der Verkehrsinfrastruktur betrachtet, deren Aktualitätsgrad sich bereits während der Beschlussfassung überlebte, so wird die heutige Verkehrsentwicklungsplanung stärker als ein fortlaufender Prozess betrachtet, die sich in die allgemeine Stadtentwicklung einbettet und strategische Zielstellungen mit Fachkonzepten wie der Entwicklung des Hauptstraßennetzes, den Radverkehr oder dem Nahverkehrsplan konkretisiert. Das Verkehrspolitische Leitbild der Stadt Halle (Saale) aus dem Jahr 1997 konnte deshalb bereits bis über das Jahr 2010 hinaus wirken, da er nicht nur Projekte definierte, sondern strategische Grundsätze und Weichenstellungen für die Mobilität in Halle (Saale) darlegte, die auch heute noch Gültigkeit besitzen.

Der jetzt vorliegende Verkehrsentwicklungsplan trägt dem im besonderen Maße Rechnung und fokussiert im Einklang mit den Anforderungen des europäischen *Sustainable Urban Mobility Plan* auf die Mobilitätsbedürfnisse und deren nachhaltige Abwicklung in dem konkreten städtischen Kontext von Halle (Saale). Folgerichtig trägt er den Titel Stadtmobilitätsplan. Er fasst den seit 2010 erfolgten VEP-Planungsprozess mit seinen Untersuchungsergebnissen und breiten Beteiligungsprozessen inhaltlich und strategisch zusammen und gibt auf Basis des 2016 gefassten Beschlusses zu den Verkehrspolitischen Leitlinien konkrete Handlungsanweisungen für den Zeithorizont 2025 und darüber hinaus.

Parallel zur Erarbeitung des Stadtmobilitätsplans wurde im Jahr 2017 das fortgeschriebene Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) vom Stadtrat beschlossen (Sitzung vom 25.10.2017). Darin sind diejenigen Grundpositionen der verkehrlichen Entwicklung nachzulesen, die in direktem Zusammenhang mit der Stadtentwicklung insgesamt sowie den Teilräumen stehen.

I – AUSGANGSSITUATION/ RAHMENBEDINGUNGEN

1. Vorbemerkungen

Ein Verkehrsentwicklungsplan mit allen seinen Bestandteilen zählt zur informellen Planung. Diese dient der Selbstbindung der politischen Entscheidungsträger sowie der Verwaltung. Der Maßstab für diese Pläne ist relativ grob, er bewegt sich auf der Ebene von allgemeinen Zielen und generellen Maßnahmeansätzen. Der Planungshorizont beträgt 10-15 Jahre.

Auf der Basis der informellen Planungen werden verkehrliche Untersuchungen durchgeführt und Fachkonzepte erstellt, die auch gesondert beschlossen werden können. Dadurch werden die gesetzlich verbindlichen formellen Planverfahren vorbereitet. Diese beziehen sich dann auf die Planung baulicher Anlagen sowie konkrete Maßnahmen, die auch finanziell umgesetzt werden müssen. Für diese Verfahren sind begleitende Umweltuntersuchungen sowie Beteiligungen der Öffentlichkeit durchzuführen. Der Planungshorizont sollte sich am Fünfjahreszeitraum orientieren.

2. Bisherige Vorarbeiten zur Verkehrsentwicklungsplanung

Aus dem Jahr 1997 stammt das „Verkehrspolitische Leitbild der Stadt Halle (Saale)“, in dem die Überlegungen zur Verkehrsentwicklung seit 1991 zusammengefasst wurden. Dabei bildete eine komprimierte Analyse des Verkehrsverhaltens, der räumlichen Voraussetzungen für den Verkehr in Halle (Saale) und der Wirkungen von beidem auf Mensch, Stadt und Umwelt die Voraussetzung für die Konzeption der Ziele und Maßnahmen im Verkehrspolitischen Leitbild.

Als zeitlicher Zielhorizont des Verkehrspolitischen Leitbildes galt das Jahr 2010. Aufgeführt wurden daher nur Maßnahmen, deren Durchführung bis zum Jahr 2010 realistisch erschien. Weitere Maßnahmen wurden als langfristiger Zielhorizont einbezogen und gegebenenfalls als Trassenvorsorge gekennzeichnet.

Aufgrund des unterschiedlichen Arbeitsstandes bezüglich wirkungsvoller Maßnahmen bei den einzelnen Verkehrsarten waren die Maßnahmekapitel durch unterschiedliche Tiefenschärfe gekennzeichnet. Daher wurde das Leitbild nach und nach durch gesonderte Beschlüsse zur Verkehrsentwicklung ergänzt. Das war insbesondere dadurch erforderlich, da in dem Zeitraum zwischen 1997 und 2010 die Entwicklung von Halle (Saale) durch tiefgreifende soziale und wirtschaftliche Umbrüche gekennzeichnet war, die Projektaktualisierungen und angepasste Herangehensweise erforderte.

Auch 20 Jahre nach Erscheinen des Verkehrspolitischen Leitbildes wird die Verkehrsentwicklung der einzelnen Teilbereiche noch durch unterschiedlich detaillierte Arbeitsstände geprägt. Ebenfalls sind die Umsetzungsstände der damals für die verkehrliche Entwicklung als relevant betrachteten Projekte, bedingt durch die finanziellen Rahmenbedingungen und die Prioritätensetzungen der jeweiligen politischen Gremien, unterschiedlich. Eine verbindliche Umsetzungsreihenfolge für die aus damaliger Sicht besonders vordringlichen Verkehrsprojekte konnte nicht vorgeschrieben werden. Nach den positiven Erfahrungen, die mit einem begleitend zur Aufstellung des Verkehrspolitischen Leitbildes durchgeführten bürgerschaftlichen Verkehrsforum Mitte der 1990er Jahre gemacht wurden, wurde auch für die Fortschreibung ab dem Jahr 2010 eine breite Bürgerbeteiligung realisiert. Aus einem Kreis von über 80 eingeladenen Vereinen, Initiativen, Verbänden und Institutionen sowie Vertreterinnen und Vertretern der Stadtratsfraktionen gründete sich der „Arbeitskreis VEP Halle (Saale) 2025“. Im Verlauf von drei Kalenderjahren mit 13 Arbeitskreissitzungen bildete sich ein Kern an regelmäßigen Teilnehmerinnen und Teilnehmern heraus, der zunehmend sachlich diskutierte und auch sogenannte Voten zu Kernaussagen der Verkehrsentwicklung fasste.

Die Ergebnisse des Arbeitskreises wurden 2013 in einer Broschüre zusammengefasst, die im Internet unter www.Halle.de zur Verfügung steht und dem Stadtrat zur Kenntnis gegeben wurde. Die maßgeblichen Aussagen dieses Prozesses fließen auch in das vorliegende Dokument ein.

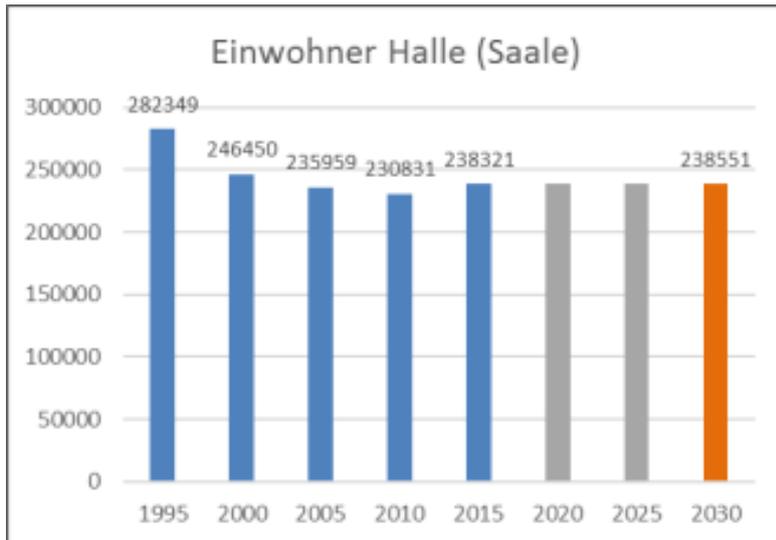
3. Rahmenbedingungen der Stadt- und Verkehrsentwicklung

3.1 Vorbemerkungen

Der Verkehr in Halle (Saale) wird durch die Menschen in der Stadt und der Region und die räumliche Verteilung der Quellen und Ziele für die Aktivitäten bestimmt. Welche Verkehrsmittel dafür gewählt werden, hängt wiederum vom jeweiligen Angebot der Verkehrsmittel ab, also der Struktur des Straßennetzes, dem zeitlichen und räumlichen Angebot des Öffentlichen Verkehrs und nicht zuletzt auch von den Angeboten für den nicht motorisierten Verkehr. Bevor in den weiteren Kapiteln auf die verschiedenen Verkehrsträger eingegangen wird, sollen an dieser Stelle maßgebliche Eckdaten der Bevölkerungs- und Mobilitätsentwicklung beschrieben werden.

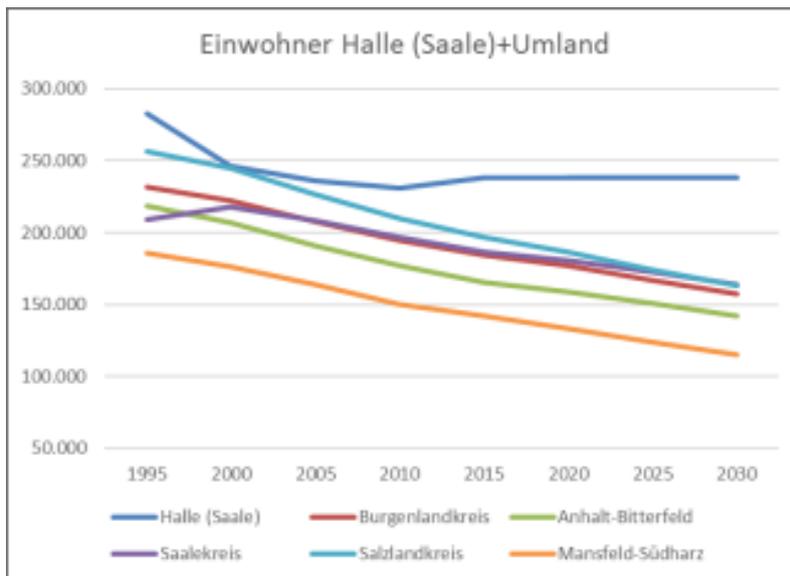
3.2 Bevölkerungsentwicklung

Die gesamte Region Mitteldeutschland einschließlich der Stadt Halle (Saale) und den umliegenden Landkreisen hat in den Jahren nach der deutschen Wiedervereinigung einen erheblichen Rückgang der Bevölkerungszahlen verzeichnen müssen. In Halle (Saale) sind seit 2010 wieder leichte Zuwächse festzustellen, die nach heutigen Erkenntnissen auch in der Prognose bis 2030 weiter anhalten werden.



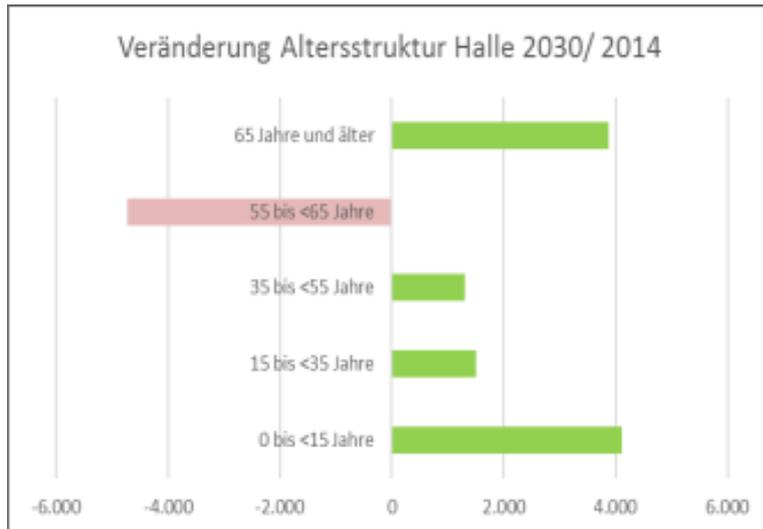
Grafik: Bevölkerungsentwicklung in Halle (Saale)

In den umliegenden Landkreisen werden die Bevölkerungszahlen jedoch weiterhin zurückgehen, so dass auch im gesamten Raum Halle (Saale) und den umliegenden Landkreisen die zukünftigen Bevölkerungszahlen deutlich unter dem Niveau von Anfang der neunziger Jahre liegen werden.



Grafik: Bevölkerungsentwicklung in Halle (Saale) und Umland

Hinzu kommt eine deutlich veränderte Altersstruktur. Die Zuwächse sind vor allem in den Gruppen der Kinder und der Senioren bzw. Hochbetagten zu verzeichnen, während in der Gruppe der Personen im Erwerbstätigenalter ein leichter Rückgang erwartet wird.



Grafik: Änderung der Altersstruktur zwischen 2014 und 2030

3.3 Motorisierung, Mobilität und Verkehrsmittelwahl

Das Leitbild von 1997 stand ganz im Zeichen eines explosionsartig ansteigenden motorisierten Individualverkehrs. Quelle-Ziel-Beziehungen, die Jahre oder Jahrzehnte Bestand gehabt hatten, veränderten sich in kurzer Zeit.

Als Hauptursachen wurden damals gesehen:

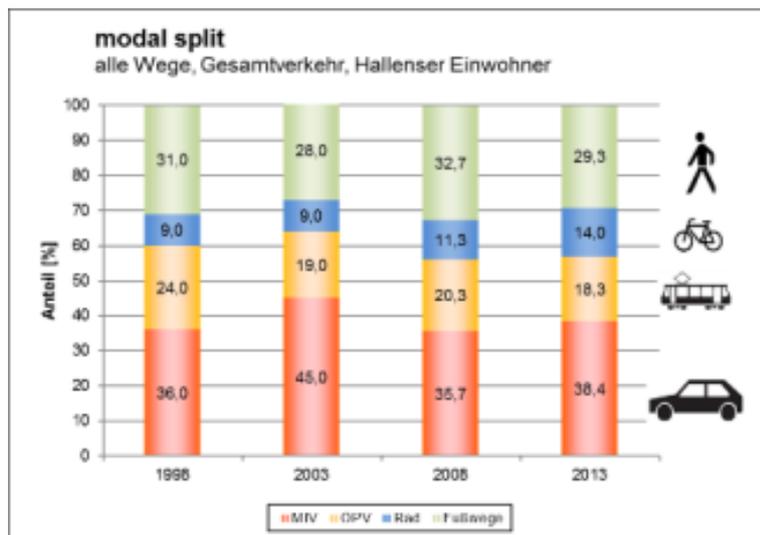
- die nachholende Motorisierung der Haushalte (Zunahme des PKW-Besitz)
- die erhöhte Nutzung des privaten PKW (mehr Fahrtzwecke und -ziele)
- die Verlängerung der mit dem PKW zurückgelegten Fahrtweiten durch das Distanzwachstum zwischen Wohnort und Arbeitsplatz
- die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Straße
- der Anstieg des Fernverkehrs mit nachfolgend zunehmendem Durchgangsverkehr, vor allem im Güterverkehr

Unter dem Eindruck täglicher Stauerscheinungen in den Straßen der Stadt entstand die Überzeugung, dieses Problem der Übernutzung des öffentlichen Verkehrsraumes durch den Kraftfahrzeugverkehr nicht durch eine Ausweitung der Kapazitäten – sprich: den Neubau von Straßen – lösen zu können. Daraus würden wiederum neue Probleme erwachsen, insbesondere die Induzierung von Neuverkehren, eine Verschiebung der Verkehrsmittelwahl zu Ungunsten des Umweltverbundes und damit einhergehende Fahrgastverluste im ÖPNV, zunehmende Umweltprobleme (vor allem Lärm und Luftschadstoffe). Eine Reduzierung von Stauerscheinungen, die Entlastung der Anwohner an hochbelasteten Netzabschnitten und in sensiblen Netzbereichen würden hingegen kaum erreicht.

Aus dieser Position heraus wurden 1997 folgende grundlegende Prioritäten für die Verkehrsentwicklung formuliert:

1. Maßnahmen, die auf die Vermeidung und Verlagerung von nicht notwendigem Kfz-Verkehr zielen sowie Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zur Entlastung von Straßen mit sensiblem Umfeld und zur Entflechtung des ÖPNV vom Kfz-Verkehr in staugefährdeten Bereichen müssen Priorität haben.
2. Trotz des großen Anstiegs der Motorisierung wurden in Halle (Saale) über 60% der Wege im Gesamtverkehr nicht mit dem PKW zurückgelegt. Es musste in den kommenden Jahren darum gehen, den Umweltverbund auch finanziell stärker als bislang zu fördern.

Um die Änderungen im individuellen Mobilitätsverhalten der Einwohner abzubilden, nimmt die Stadt Halle (Saale) seit dem Jahr 1972 am „System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV)“ teil, das die TU Dresden durchführt. Ein maßgebliches Ergebnis der Befragungen ist eine Abbildung des Modal Split, also die Nutzungsanteile der verschiedenen Verkehrsmittel an den täglichen Wegen der Bürger.



Grafik: Entwicklung des Modal Splits in Halle (Saale)

Die Stadt Halle (Saale) konnte in den vergangenen Jahren einen durchaus sehr hohen Anteil des Umweltverbundes erzielen, auch unter den Bedingungen einer möglichen wirtschaftlich stärkeren Entwicklung, den es weiter auszubauen gilt.

Bei zunehmend multimodalem Verhalten aufgrund besserer Vernetzung der Verkehrsmittel und der erhöhten Verfügbarkeit unterschiedlicher Verkehrsmittel in den Haushalten sinkt jedoch die Aussagefähigkeit des allgemeinen Modal Split, und die aktivitätenbezogenen Auswertungen gewinnen an Gewicht.

In der Abschlussveranstaltung des Arbeitskreises VEP Halle (Saale) 2025 zu den Themen des Verkehrspolitischen Leitbildes am 20.11.2012 wurde als übergeordnetes Ziel für die Verkehrsentwicklung durch die Gruppe definiert, dass insbesondere solche (Bau-) Maßnahmen zu fördern sind, die dem Umweltverbund nutzen.

Damit wurde die Zielrichtung bestätigt, den motorisierten Individualverkehr nicht isoliert zu fördern, damit der hohe Anteil von stadtverträglichen und nachhaltigen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes am Modal Split auch für die künftige Entwicklung bis 2030 und darüber hinaus Bestand haben kann.

4. Öffentlicher Verkehr

4.1 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Hauptträger des ÖPNV in Halle (Saale) ist die Straßenbahn, die abschnittsweise zur Stadtbahn mit eigenem Gleiskörper weiterentwickelt wird. Den Stadtbuslinien obliegt die Funktion des Zubringers zur Straßenbahn, die die Hauptknoten Marktplatz und Hauptbahnhof aus allen Richtungen in kurzen Takten und mit mindestens einer Linie umsteigefrei bedient. Randgebiete, die die Straßenbahn nicht erreicht, werden ebenfalls von Buslinien bedient. Ein Busbahnhof wird daher nur für den regionalen Verkehr benötigt, dessen Linien auch heute noch teilweise parallel zur Straßenbahn bis zum Busbahnhof am Hauptbahnhof verkehren. Das Taxigewerbe als Teil der Personenbeförderung ergänzt die Mobilitätskette der Bevölkerung und ist bei allen Planungen zu berücksichtigen.



Foto: Der 2005 neu gebaute Busbahnhof am Hauptbahnhof.

Das Streckennetz der Straßenbahn war in den 1960er und 1970er Jahren reduziert worden. Wesentliche Mängel waren 1990 die noch fehlende Anbindung des Stadtteils Halle-Neustadt und die nicht mehr vorhandene Direktverbindung zwischen Marktplatz und Bahnhof. Diese war bei Schaffung der Fußgängerzone Klement-Gottwald-Straße („Boulevard“/Leipziger Straße) abgebaut worden.



Foto: Die Straßenbahn als Rückgrat des ÖPNV in Halle (Saale) befördert mit Abstand die meisten Personen.

Inzwischen wurde durch die Realisierung des Projektes „Ost-West-Achse“ der Straßenbahn eine durchgehende Schienenverbindung von Halle-Neustadt (Endstellen Göttinger Bogen, Soltauer Straße) bis nach Büschdorf (Endstelle Büschdorf) hergestellt, durch die beide Defizite behoben werden konnten.

Das weitmaschige Netz, fehlende Wendemöglichkeiten und daraus resultierende teilweise extrem dichte Streckenbelegungen machten den Betriebsablauf der Straßenbahn anfällig für Störungen.

Besonders staugefährdete Streckenabschnitte waren:

- Trothaer Straße/Reilstraße
- Burgstraße
- Große Brunnenstraße
- Torstraße
- Nördlicher Böllberger Weg
- Kröllwitzer Straße/Dölauer Straße
- Berliner Straße
- Delitzscher Straße
- Freimfelder Straße

In den vergangenen Jahren konnten diese Straßen bis auf Burgstraße, Große Brunnenstraße und Freimfelder Straße umgebaut und mit neuen Gleisanlagen sowie Haltestellen versehen werden. In der Kröllwitzer Straße war trotz Sanierung die Herstellung eines separaten Gleiskörpers nicht möglich, und es bleibt die schon 1997 beschriebene Problematik des bisher nicht grundhaft sanierten

und verkehrstechnisch nicht zufriedenstellend gestaltungsfähigen „Doppel“-Knotens Große Brunnenstraße/Burgstraße/Kröllwitzer Straße/Seebener Straße bestehen.

Bezüglich der Erreichbarkeit und barrierefreien Zugänglichkeit der Haltestellen bestanden in den 1990er Jahren große Defizite. Neben zahlreichen baulichen Mängeln fehlten Informationen der Fahrgäste über Störungen und Umleitungen völlig. Mittlerweile sind die barrierefreien Umbauten der Straßenbahnhaltestellen auf den meisten Streckenästen und vor allem an End- und Umsteigehaltestellen abgeschlossen. Fahrgastinformationen in Echtzeit durch das optische Fahrgastinformationssystem (OFI) wurden bislang an Hauptumsteigepunkten realisiert.



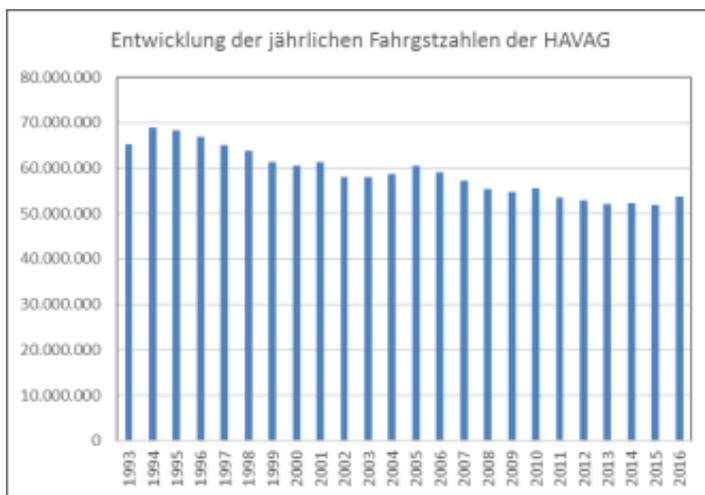
Foto: Barrierefreie Haltestelle der Straßenbahn

Ein Verkehrs- und Tarifverbund, der das Umsteigen zwischen den Öffentlichen Verkehren der Stadt und des Umlandes erleichterte, fehlte. Dadurch wurde das Lösen mehrerer Fahrkarten bei unterschiedlichen Unternehmen notwendig. Die HAVAG und die Stadt Halle (Saale) als Gründungsmitglieder des „Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV)“ im Jahr 2000 sorgten für vereinheitlichte Tarife in allen Verkehrsmitteln im Stadtgebiet und darüber hinaus im Verbundraum, einschließlich der stark frequentierten S-Bahn-Linien nach Leipzig und zum Flughafen Leipzig/Halle (Saale).

Nach damaliger Einschätzung bot sich dem ÖPNV in Halle (Saale) eine gute Chance, seinen Anteil bei der Verkehrsmittelwahl zu erhalten und allmählich zu vergrößern. Es wurde jedoch auch gesehen, dass durch neue Raumstrukturen und anhaltende „Stadtflucht“ der Bevölkerung die Verkehre schlechter gebündelt werden könnten, so dass Fahrgastverluste drohten. Innerhalb des mit stets über 60% Verkehrsmittelwahlanteil etwa stabil bleibenden Umweltverbundes in Halle (Saale) bekam der ÖPNV wechselndes Gewicht, musste zwischenzeitlich Rückgänge im Fahrgastaufkommen sowie eine Änderung in der Fahrgaststruktur hinnehmen. Zahlreiche Baustellen mit dadurch bedingten

Umleitungen und Fahrzeitverlängerungen erschwerten die Bedingungen im ÖPNV zusätzlich. Im Jahr 2013 (SrV) lag der ÖPNV dennoch bei dem sehr positiven Ergebnis von 21% Verkehrsmittelwahlanteil im Binnenverkehr, was die Rolle des ÖPNV und vor allem der Straßenbahn als Rückgrat der städtischen Mobilität unterstreicht. Auch die Fahrgastzahlen konnten seit 2013 wieder stabilisiert werden und verzeichneten 2016 einen deutlichen Zuwachs.

Das Planungsinstrument für den ÖPNV, der Nahverkehrsplan, wurde erstmals auf Basis des am 1. Januar 1996 in Kraft getretenen ÖPNV-Gesetzes des Landes Sachsen-Anhalt aufgestellt. Er wird gegenwärtig wieder aktualisiert und steht unter www.Halle.de in der aktuellen Fassung zum Download zur Verfügung.



Grafik: Entwicklung der jährlichen Fahrgastzahlen der HAVAG

Vom VEP-Arbeitskreis wurde die Bedeutung des 10-Minuten-Taktes hervorgehoben und seine Wiedereinführung als Forderung aufgenommen. Dies erschien den Anwesenden bedeutender als die Realisierung weiterer Streckenverlängerungen bzw. Netzergänzungen. In der Diskussion spielten die ökonomischen Aspekte, d.h. eine langfristige Bezahlbarkeit des ÖPNV in der angestrebten Qualität, eine zentrale Rolle. Konkrete Finanzierungsmodelle wurden jedoch nicht diskutiert. Die Untersuchungen des MDV auf diesem Gebiet führten zwar zu möglichen Alternativen der Finanzierung des ÖPNV, diese sind allerdings von Änderungen der Gesetzgebung des Bundes und der Länder abhängig und somit kurzfristig nicht umsetzbar.

Im Jahr 2011 stellte die Stadt Halle gemeinsam mit dem städtischen Verkehrsunternehmen HAVAG einen Antrag zur Durchführung eines Stadtbahnprogrammes mit einem Gesamtumfang von 300 Mio. Euro.

4.2 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der SPNV umfasst den öffentlichen Nahverkehr auf den Gleisen der DB.

Die S-Bahn verband die innerstädtischen Siedlungsschwerpunkte mit den verdichteten Wohnstandorten und mit den Arbeitsplätzen in Schkopau, Merseburg und Leuna. Die tangentielle Führung, der zum Ringschluss nur die Verbindung zwischen Dörlau und Trotha fehlte, wurde prinzipiell als gute Ergänzung zum radial aufgebauten Straßenbahnnetz gesehen. Als Verbindung zwischen den Großwohnsiedlungen bot die S-Bahn die kürzesten Fahrzeiten.

Die Vorteile der S-Bahn blieben trotz Netzausbau der Straßenbahn nach 1990 erhalten. Durch das Land Sachsen-Anhalt als Träger der S-Bahn wurde dennoch 2003 der Streckenabschnitt zwischen Nietleben und Dörlau abbestellt. Der Bahnhof Nietleben wurde zum neuen Endpunkt und nachfolgend zur Schnittstelle zwischen S-Bahn, Bus, PKW und Fahrrad umgebaut.

Die Anknüpfung an das regionale Schienennetz erfolgt an den Schnittstellen Halle-Messe, Ammendorf, Halle-Trotha und am Hauptbahnhof.

Die Linien des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes erlauben seit 2013 neue umsteigefreie Verbindungen in den Süden von Leipzig und bis nach Zwickau. Es bestehen getaktete Verbindungen über das Mitteldeutsche S-Bahnnetz hinaus bis nach Eisenach, Halberstadt, Nordhausen, Bitterfeld und Magdeburg.

4.3 Personenfernverkehr (SPFV)

Der Hauptbahnhof musste für seine Funktion als Verknüpfungspunkt zwischen SPFV, SPNV und ÖPNV grundlegend umgebaut werden. Außer an ausgebaute Fernverkehrsstrecken erhält Halle (Saale) Anschluss an den ICE. In Aussicht gestellt wurde ein regelmäßiger Halt an der Neubauverbindung Nürnberg – Erfurt – Halle (Saale)/Leipzig – Berlin (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8), die heute realisiert ist. Die Bauarbeiten im Knoten Halle (Saale) werden über das Jahr 2020 hinaus andauern. Mit der Fertigstellung des Eisenbahnknotens erfolgt eine Neuregelung der Fernverbindungen im Großraum Halle (Saale)/Leipzig. Die leistungsfähige ICE Sprinter-Verbindung zwischen Berlin und München läuft über Halle (Saale). Damit hat sich die Erreichbarkeit von Halle innerhalb von Deutschland maßgeblich verbessert. Die Metropolen Hamburg, Frankfurt (Main) und München sind in drei Stunden erreichbar. Die Fahrzeit in die Bundeshauptstadt beträgt eine Stunde.

Für die Geschäftsfelder nationaler und internationaler Linienverkehr mit Bussen und für touristische Verkehre muss die Stadt weiterhin nach Standorten suchen, um dem Bedürfnis der Bevölkerung nach Alternativen für die Fernmobilität besser gerecht zu werden.



Foto: Hauptbahnhof Halle (Saale)

5. Fußgängerverkehr

Für das Zufußgehen als häufigste Fortbewegungsart wurden nach 1990 folgende Mängel bzw. Investitionsbedarfe festgestellt:

- Bereiche mit Fußgängerbevorzugung beschränkten sich auf den Altstadt kern und wenige Geschäftsstraßen
- schlechte fußläufige Erreichbarkeit des Marktplatzes vom Altstadtring aus, schlechte Überquerbarkeit des Altstadtringes
- Behinderung des Fußgängerverkehrs auch auf vorhandenen Gehwegen durch parkende Kfz
- Fußwegenetze in den Großwohnsiedlungen wurden durchbrochen von stark befahrenen Sammelstraßen (Querbarkeit), Fußwege immer häufiger beparkt
- teilweise Unsicherheitsempfinden in der Dunkelheit in Unterführungen oder auf abseits gelegenen Fußwegen
- schlechter baulicher Zustand der Fußwegoberflächen
- mangelnde Barrierefreiheit

Der Wegfall von Nahzielen, die im Stadtteil fußläufig erreicht werden konnten, und das Entstehen neuer Ziele (z.B. Supermarkt, Haltestelle) führte zur abnehmenden Bedarfsgerechtigkeit der Fußwegenetze. Gleichzeitig wuchs der Flächenanspruch des privaten PKW, mit dem mehr und mehr Ziele aufgesucht wurden, z.B. auch für Bildung oder Erholung, die früher wohnungsnah wahrgenommen wurden.

Neben fußgängerspezifischen Maßnahmen dienen auch Maßnahmen zur Beruhigung des Kfz-Verkehrs der Attraktivität des Fußgängerverkehrs sowie der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Schon vor Aufstellung des Verkehrspolitischen Leitbildes wurde die Verwaltung 1995 vom Stadtrat mit der Beschilderung von 99 Tempo-30-Zonen beauftragt. Dieses Konzept ist heute umgesetzt. Die Tempo-

30-Konzeption umfasst neben verkehrsorganisatorischen Maßnahmen teilweise auch bauliche Maßnahmen.

In den Straßen, in denen grundhafte Ausbauten und Umgestaltungen des Straßenraumes möglich waren, hat auch der Fußgängerverkehr hinsichtlich der Platzverhältnisse, Barrierefreiheit und Querungsmöglichkeiten profitiert. Im Zuge des Stadtbahnprogramms konnten und können noch weitere große Verkehrsknoten auch in den Fußgängerbereichen aufgewertet werden, wie z.B. Marktplatz, Franckeplatz, Reileck, Riebeckplatz, Rannischer Platz, Steintor, Joliot-Curie-Platz. Trotz Separierung der einzelnen Verkehrsarten wurden die Flächen für Fußgänger jeweils vergrößert und die Begehbarkeit wurde verbessert, so dass Querungen dieser Plätze auf den kürzest möglichen Distanzen möglich wurden.

Probleme mit schadhaften Oberflächenzuständen und Konflikte zwischen den Verkehrsarten treten nach wie vor im Straßennetz auf, wo sich mit geringen Mitteln auch kaum Abhilfe schaffen lässt. Vom ruhenden Verkehr blockierte Wege und Mangel an Breite und Durchgängigkeit, ausreichendem Sicherheitsabstand zum Kfz-Verkehr sowie Barrierefreiheit sind in vielen Wohngebieten noch verbreitet. Konzepte zur Verbesserung der Gegebenheiten für den Fußgängerverkehr in diesen, meist stark nachgefragten Stadtteilen müssen berücksichtigen, dass aufgrund mangelnder Breite des Straßenraumes Kompromisse erforderlich sein können, damit den Bedarfen aller Verkehrsarten entsprochen werden kann. Auch muss auf die Kostenentwicklung geachtet werden, da grundhafte Ausbauten an Nebenanlagen straßenausbaubeitragspflichtig sind. Die Verfügbarkeit eines eigenen Budgets im kommunalen Haushalt für Fußwegeinstandsetzung und –gestaltung wurde vom VEP-Arbeitskreis nach kontroverser Diskussion für wichtiger für die Fußwegeförderung erachtet als ein eigenes strategisches Fußwegekonzept. Des Weiteren waren Gehwege, die nicht mit anderen Verkehrsteilnehmern – und hier insbesondere Radfahrern – geteilt werden müssen, Verkehrsberuhigung bzw. fußgängerträgliche Verkehrsabwicklung auch auf Hauptnetzstraßen und Verbesserung der Aufenthaltsqualität in Straßenräumen Ziele des Gremiums.

6. Radverkehr

Bereits vor der Aufstellung des Verkehrspolitischen Leitbildes wurde 1995 eine Radverkehrskonzeption beschlossen. Sie legte den Schwerpunkt auf die Analyse des vorhandenen Radverkehrsnetzes. Danach waren die Radfahrbedingungen in der Stadt von einem stark lückenhaften bzw. qualitativ unbefriedigenden Radverkehrsnetz geprägt. Dies betraf im Einzelnen:

- fehlende, zu schmale und stark sanierungsbedürftige Radwege
- mangelnde Kreuzungs- und Linksabbiegemöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen
- Netzlücken durch Einbahnstraßen
- Trennwirkung von Bahntrassen, anbaufreien Straßen und Gewässern

- Falschparker auf Radwegen
- fehlende Fahrradwegweisung
- fehlende Fahrradabstellmöglichkeiten im Stadtgebiet
- mangelnde Verknüpfung mit dem ÖPNV

Insgesamt wurde Halle (Saale) aufgrund der geringen topographischen Höhenunterschiede und der außerordentlich kompakten und gegliederten Siedlungsstruktur gute Voraussetzungen für einen hohen Radverkehrsanteil bescheinigt. Viele Alltagsziele der Einwohnerinnen und Einwohner liegen in Entfernungen bis 5 km, die ohne Zeitnachteil gegenüber dem PKW auch mit dem Rad zurückgelegt werden können.

Zwischen 1990 und 2013 hat sich der Radverkehrsanteil (bei der Wahl des Hauptverkehrsmittels nach SrV) verdoppelt. Damit ist das Fahrrad das städtische Verkehrsmittel mit dem stetigsten und umfangreichsten Wachstum.



Foto: Richtliniengerechter Radweg am Hansering

Um die Attraktivität des Verkehrsmittels Rad weiter zu verbessern und den Anteil bei der Wahl des Hauptverkehrsmittels zu erhöhen, setzte der VEP-Arbeitskreis auf möglichst weitgehende Integration des Radverkehrs in den Straßenraum. Separate Radwege konnten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sich als vom Straßennetz unabhängige Radschnellwege vorstellen, auf denen dann Abkürzungsfahrten zu Hauptzielen des Radverkehrs möglich wären (z.B. Hafenbahntrasse). Die Themen eines eigenen Haushaltstitels für Radverkehrsanlagen und die Schaffung sicherer Abstellmöglichkeiten waren weitere Ziele des Arbeitskreises, die auch in den Abschlussbericht aufgenommen wurden.

Seit dem Jahr 2007 existiert der von der Stadt Halle (Saale) einberufene Runde Tisch Radverkehr. In diesem mittlerweile sechs Mal pro Jahr stattfindenden Gremium beraten Akteure aus verschiedenen

Behörden, Institutionen, politischen Gruppierungen, Vereinen u. a. über Möglichkeiten zur Verbesserung der Radverkehrsbedingungen in der Stadt Halle (Saale).

7. Straßennetz und Kfz-Verkehr

7.1 Überregionales Straßennetz

Im Verkehrspolitischen Leitbild von 1997 wird bilanziert, dass ein großer Teil des verfügbaren Straßenbauetats in die grundhafte Erneuerung der Bestandsstraßen investiert werden musste. Mögliche Ergänzungen des Hauptstraßennetzes wurden vor allem in Abhängigkeit zur Weiterentwicklung des überregionalen Straßennetzes gesehen, welches damals entscheidende Mängel aufwies:

- Fehlen der A 38 und A 143
- Anbindung über die Anschlussstellen Halle-Peißen und Halle-Ost an die A14, welche jedoch nur in Richtung Leipzig/Dresden vorhanden war
- nur indirekte Anbindung an die A9 über das Schkeuditzer Kreuz

Somit existierte kein Tangentensystem, das den Fernverkehr um die Stadt herumführen konnte. Die Bundesstraßen B6 Nord, B100, B6 Süd, B91 und B80 führten den Fernverkehr zur Verteilung am Riebeckplatz zusammen und dienten gleichzeitig als Hauptsammelstraßen für den Stadtverkehr. Hohe Kfz-Belegungen und tägliche Stauerscheinungen waren die Folge. Sowohl der Riebeckplatz als auch die angebauten Bundesstraßen hatten eine hohe Trennwirkung für den nicht motorisierten Verkehr.

Mittlerweile konnten die meisten Mängel durch die realisierten Maßnahmen der Bundesverkehrswegeplanung jedoch abgestellt werden. Insbesondere sind folgende Verkehrsprojekte Deutsche Einheit zu nennen:

- A14 zwischen Halle (Saale) und Magdeburg mit den Anschlussstellen Halle-Trotha und Halle-Tornau
- A 38 zwischen Leipzig und Göttingen
- A 143 zwischen dem Autobahndreieck Halle-Süd (A 38) und dem Autobahndreieck Halle-Nord (A 14) mit den Anschlussstellen Holleben, Teutschenthal und Salzmünde

Für die Nordwestumfahrung im Zuge der A 143 zwischen der B 80 und der A 14 konnte noch kein abschließendes Baurecht (Planfeststellung) geschaffen werden, da die Umweltbelange hier einen besonderen Stellenwert haben. Nach zahlreichen Planänderungen soll jedoch 2018 der Planfeststellungsbeschluss angestrebt werden.

Mit der als „Mitteldeutsche Schleife“ bezeichneten, komplettierten Führung der Autobahnen um die Oberzentren Halle (Saale) und Leipzig wird die weitgehende Entlastung des Stadtgebietes vom Durchgangsverkehr sowie die flüssige Abwicklung des Quell-/Zielverkehrs erwartet. Im Rahmen der

Ziele des Verkehrspolitischen Leitbildes von 1997 konnte man sich daher ganz auf den Binnenverkehr konzentrieren, der durch die Stadtfunktionen selbst erzeugt wird und daher auch am leichtesten zu beeinflussen sei.



Foto: Der Riebeckplatz in Halle (Saale) ist einer der am höchsten frequentierten Knotenpunkte in Mitteldeutschland. In den vergangenen Jahren wurde er sukzessive umgebaut, wobei auch die Qualitäten für den ÖPNV und den Fußgänger- und Radverkehr verbessert wurden.

7.2 Innerörtliches Straßennetz

Das Innerörtliche Straßennetz wies ebenfalls eine Reihe von erheblichen Defiziten auf, von denen insbesondere zu benennen sind:

- der überlastete Glauchaer Platz
- die Trothaer Straße als Engstelle der Nord-Süd-Verkehrsachse
- die begrenzte Durchfahrthöhe der Eisenbahnbrücken Delitzscher Straße
- die beschränkte Tragfähigkeit der alten Berliner Brücke
- die nur eingeschränkt nutzbare provisorische Brücke Dieselstraße
- Fehlen der Ostumfahrung als Tangente zwischen B100 und B6/B91
- das Steintor mit nicht leistungsfähig signalisierbarer Knotenabfolge

Zudem standen für den Ost-West-Verkehr nur zwei innerstädtische Saalebrücken zur Verfügung. Die Brücke Giebichenstein weist nur eine begrenzte Leistungsfähigkeit auf, da am Doppelknoten Seebener Straße/Burgstraße/Große Brunnenstraße keine Erweiterung möglich ist und Straßenbahn- und Kfz-Verkehr gemeinsam geführt werden müssen.

Die Notwendigkeit zusätzlicher Saalequerungen wurde gesehen, jedoch wurden diese Vorhaben nicht als prioritär für die Umsetzung angesehen. Es sollte lediglich Trassensicherung betrieben werden. Auch wurde aufgrund des damals noch hohen Durchgangsverkehrsanteils von 12% auf den

Bundesstraßen zwar die Entlastung des zentralen Saaleübergangs, jedoch nicht dessen möglicher Ersatz diskutiert.

Die Brücke im Verlauf der B80 mit der anschließenden Hochstraße über den Franckeplatz wurde in der Diskussion der 1990er Jahre dahingehend kritisiert, dass sie aufgrund ihrer Großmaßstäblichkeit die Altstadt stadträumlich von der südlichen Innenstadt abtrennt.



Foto: Hochstraße B 80 als Hauptverbindungsachse nach Halle-Neustadt

Hinsichtlich der Perspektive der Hochstraße wurde im VEP-Arbeitskreis festgehalten, dass sie im für den Verkehrsentwicklungsplan avisierten Planungshorizont bis 2025 noch verkehrlich unentbehrlich sei und man für die darüberhinausgehende Zeit bestenfalls Visionen beschreiben könne. Als Entlastung für die hochfrequentierte Achse, an der ja auch der Hauptteil der Innenstadterschließung hängt, sah man jedoch den südlichen Saaleübergang (in Höhe S-Bahn-Trasse) als nicht mehr zielführend an, da zu abgelegen. Gerade in den Stadtteilen Halle-Neustadt und Südstadt/Silberhöhe, die durch den südlichen Saaleübergang verbunden werden sollten, waren in den 1990er Jahren besonders starke Einwohnerrückgänge eingetreten.

Ein nördlicher sowie ein mittlerer Saaleübergang im Stadtgebiet entsprechend den im Verkehrspolitischen Leitbild von 1997 enthaltenen Trassenverläufen wurde von der Gruppe weiterhin als untersuchungsrelevant eingestuft. Die verkehrlichen Wirkungen wurden in einer Studie zum Hauptstraßennetz in Halle (Saale) im Jahr 2014 untersucht.

Das Verkehrspolitische Leitbild kam 1997 zu dem Schluss, dass aufgrund des stark gestiegenen Kfz-Verkehrs durch die Netzstruktur eine verminderte Erreichbarkeit von außen und die mangelhafte Vernetzung der Stadtteile untereinander verursacht wird. Probleme durch zunehmenden motorisierten Individualverkehr waren:

- Überlastung des Straßennetzes
- Beeinträchtigung des (im Straßenraum verkehrenden) ÖPNV
- Ausweichen in das Nebennetz und „Schleichverkehr“ durch Wohngebiete
- Behinderungen des Wirtschaftsverkehrs
- Mangelnde Erreichbarkeiten des Zentrums und anderer Stadtteile durch Überlastungen und Staus

Daraus folgten als grundlegende Ziele für den motorisierten Individualverkehr die Vermeidung von privatem PKW-Verkehr sowie die Verlagerung von nicht notwendigem PKW-Verkehr auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Straßenneubauten sollten die Ausnahme sein und vor allem dem Ziel der sektoralen Erschließung der Stadt und der Verbesserung der Erreichbarkeit von außen dienen.

In der Diskussion im VEP-Arbeitskreis ging man bereits von einem deutlich geringeren Durchgangsverkehrsanteil aus, wodurch Spielräume entstehen, für die Führung des im Gegenzug stark angewachsenen Quell-Zielverkehrs sowie des Binnenverkehrs verstärkt die Hauptachsen zu nutzen und so die Leistungsfähigkeit des vorhandenen hierarchischen Straßennetzes zu verbessern. Für die Verbesserung der sektoralen Erschließung und der Erreichbarkeit wurde nicht unbedingt eine Vergrößerung der Verkehrsflächen, d.h. Erweiterung der Straßenquerschnitte als Maßnahme gesehen. Belange der Sozialverträglichkeit, Stadtverträglichkeit, Umweltverträglichkeit, der Wirtschaftlichkeit und der städtebaulichen Verträglichkeit von Straßen sollten gleichberechtigt mit den verkehrlichen Anforderungen betrachtet werden.

Eine Studie zu Entwicklungsfragen des Straßenhauptnetzes von 2016 kommt zu folgender Einschätzung:

„Das Hauptstraßennetz in seiner heutigen Form ist funktionsfähig. Der Anteil des Durchgangsverkehrs ist gering und wird vorrangig über die zentrale Ost-West-Achse (B80/ Magistrale/ Riebeckplatz/ Paracelsusstraße/ B 100) abgewickelt. Das zentrale Achsenkreuz ermöglicht eine direkte Führung des Kfz-Verkehrs. Dies gilt besonders für den Durchgangsverkehr und den Quell- und Zielverkehr. Da der Binnenverkehr sehr stark auf das Zentrum ausgerichtet ist, ermöglicht das zentrale Achsenkreuz auch für den Binnenverkehr vom und zum Stadtzentrum eine direkte und leistungsfähige Führung.“

Die Konzentration auf das Achsennetz und die Überlagerungen verschiedener Verkehrsströme führen bereits im durchschnittlichen täglichen Verkehr zu teilweisen Überlastungen, trotz der hohen Kapazitäten mit mehrstreifigen, richtungsgetrenten Fahrbahnen und teilweise niveaufrei ausgebauten Knotenpunkten. Zentraler Punkt ist dabei der Riebeckplatz. Kapazitätsprobleme gibt es aber auch an der westlichen Zufahrt zur Brücke B 80, der Paracelsusstraße/ B 100/ L 50 am Dessauer Platz oder der Trothaer Straße.

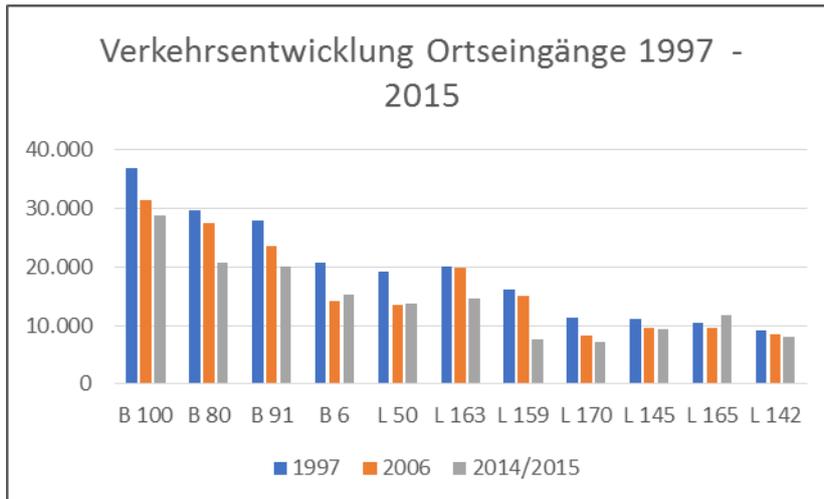
Das weitere Hauptstraßennetz ist sehr inhomogen. Der Bereich des Stadtbezirkes Mitte sowie die sich nördlich anschließenden Stadtteile Giebichenstein und Paulusviertel sind geprägt von einem historisch gewachsenen kleinteiligen Straßennetz. Für die Hauptstraßen mit größtenteils innerstädtischer Verbindungsfunktion bedeutet dies oftmals schmale Querschnitte und dichte Bebauung. Hinzu kommt, dass auf den Strecken Radfahrer, Kfz und Straßenbahn gemeinsam geführt werden. Hauptnetzstrecken in diesem Bereich sind die Große Steinstraße, die Ludwig-Wucherer-Straße, die Burgstraße, die Große Brunnenstraße und der Ring um die Altstadt (Moritzburgring, Universitätsring).

In den im Rahmen der Stadterweiterung neu geschaffenen Wohngebieten Südstadt, Silberhöhe, Heide-Nord sowie in Halle-Neustadt ist das Hauptstraßennetz großzügiger dimensioniert. Teilweise sind die Querschnitte 4-streifig. Die Straßenbahn wird häufig auf separaten Gleisen getrennt vom Kfz-Verkehr geführt.“

7.3 Entwicklung Verkehrsmengen

Im Allgemeinen wird davon ausgegangen, dass die Verkehrsmengen ungebremst wachsen. Als Ursachen dafür werden u.a. die weiter ansteigende Motorisierung, der Lieferverkehr und die Pendlerverkehrsströme gesehen. Konkret auf die Stadt Halle (Saale) bezogen ist dies so nicht zutreffend. Der starke Rückgang der Bevölkerung in den Jahren bis 2010, die veränderte Altersstruktur mit einem deutlich geringeren Anteil von Personen im Erwerbstätigenalter und nicht zuletzt die Entlastungen von Durchgangsverkehr durch die beschriebenen Maßnahmen im überörtlichen Straßennetz führten in den vergangenen Jahren teilweise zu deutlichen Verkehrsabnahmen. So liegen diesbezüglich aussagefähige Zahlen für die ein- und ausstrahlenden Straßen nach bzw. von Halle (Saale) vor.

Gegenüber dem Jahr 1997 sind an allen Straßen im Ortseingangsbereich mit Ausnahme der L 165 Rückgänge zu verzeichnen. Der die Stadtgrenzen überschreitende Kraftfahrzeugverkehr nahm in Summe seit 1997 um mehr als ein Viertel ab. Auch in den letzten acht bzw. neun Jahren war immerhin noch ein Rückgang der Verkehrsmengen um ca. 13 % zu verzeichnen. Auch wenn diese Entwicklungen nicht automatisch auf das gesamte Stadtgebiet übertragen werden können, ist doch davon auszugehen, dass der Verkehr auch innerorts zurückgegangen ist.



Grafik: Verkehrsentwicklung an den Ortseingängen 1997 - 2015

7.4 Ruhender Verkehr

Beim ruhenden Verkehr bestanden die Probleme durch den anwachsenden PKW-Bestand vor allem im Mangel an geeigneten Abstellflächen sowohl in den Wohngebieten als auch im Stadtzentrum.

Durch regelwidriges Parken wurden Geh- und Radwege blockiert und beschädigt, Grünflächen zerfahren und der Boden verdichtet. Für die Großwohnsiedlungen wurden Konzepte für die Errichtung von Parktürmen und –garagen entwickelt. Für das Stadtzentrum (Altstadt) und den Innenstadtgürtel wurden nach Beschluss und Erscheinen des Verkehrspolitischen Leitbildes Parkraumbewirtschaftungskonzepte entwickelt und separat vom Stadtrat beschlossen.

Heute stehen im Innenstadtbereich über 4.800 bewirtschaftete Stellplätze für Gäste und Besucher in sechs Tiefgaragen und zwei Parkhäusern sowie auf 17 Parkplätzen zur Verfügung. Ergänzt werden diese durch zahlreiche Stellplätze am Straßenrand.

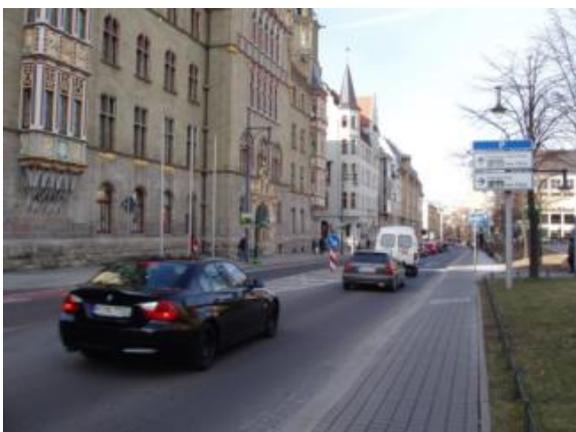


Foto: Dynamisches Parkleitsystem am Hansering

Eine weitere Ausweitung des Parkraumangebotes in der Alt- und Innenstadt wurde vom VEP-Arbeitskreis nicht befürwortet. Für die Wohngebiete wurde hingegen das Ziel, Quartiersgaragen zu schaffen, um die Wohnstandorte aufzuwerten, befürwortet. Kraftfahrer sollen nach Möglichkeit am Stadtrand (P+R) oder auf dezentral gelegenen Parkplätzen ihr Fahrzeug abstellen, da im Bereich der inneren Stadt die Fortbewegung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes am effektivsten ist. Anreize, mit dem privaten PKW insbesondere die Altstadt zu erreichen, sollen nicht geschaffen werden.

8. Verkehr und Umwelt

8.1 Vorbemerkungen

Verkehr und insbesondere der Straßenverkehr verursacht zahlreiche Probleme hinsichtlich der Beeinträchtigung der Umwelt und der Gesundheit der Bevölkerung. Es werden enorme Flächen in Anspruch genommen und versiegelt. Verkehrslärm an Hauptverkehrsstraßen sowie an Schienenstrecken verursacht gesundheitliche Schäden. Luftschadstoffe haben ebenfalls Auswirkungen auf die Gesundheit und sind zudem klimaschädlich. Deshalb gilt der Umweltverträglichkeit des Verkehrs besondere Aufmerksamkeit.

8.2 Lärm

Bereits im Jahr 1993 wurde in Halle (Saale) ein erstes Schallimmissionskataster erstellt und darauf aufbauend gemäß der 16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (16. BImSchV) ein Konfliktplan entwickelt, der bei der Aufstellung des Verkehrspolitischen Leitbildes 1997 berücksichtigt wurde.

Im Jahr 2002 wurde die Umgebungslärmrichtlinie der Europäischen Union verabschiedet (Richtlinie 2002/49/EG vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm). Seitdem ist durch die Kommunen in einem fünfjährigen Turnus der Lärm durch Straßenverkehr für alle Straßen mit Verkehrsmengen oberhalb von 8.200 Kfz/ 24 Stunden zu kartieren und in Immissionsplänen darzustellen. Sofern gesundheitlich bedenkliche Lärmbelastungen erreicht werden, ist ein entsprechender Aktionsplan aufzustellen. Die Stadt Halle (Saale) hat erstmals 2008 einen Entwurf für einen Lärmaktionsplan vorgelegt (Stufe 1). 2017 erfolgte die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes in der Stufe 2. Derzeit erfolgt gemäß dem Fünfjahresturnus eine neue Aufstellung des Schallimmissionsplans, auf dessen Grundlage eine erneute Fortschreibung des Lärmaktionsplans (Stufe 3) vorzunehmen ist. Der aktuelle Stand ist unter www.Halle.de nachzulesen.

Für die Kartierung des Lärms an Eisenbahnstrecken und die Aufstellung diesbezüglicher Lärmaktionspläne gegen Schienenverkehrslärm ist das Eisenbahnbundeamt zuständig.

8.3 Luftschadstoffe

Seit Mai 2008 liegt die RICHTLINIE 2008/50/EG des europäischen Parlaments und des Rates über die Luftqualität und saubere Luft Europas vor. Die Umsetzung der Richtlinie in deutsches Recht erfolgte durch das Achte Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und die 39.BImSchV.

Mit der Inkraftsetzung der 39.BImSchV wurden die 22. und 33. BImSchV aufgehoben.

Für den Ballungsraum Halle (Saale) erfolgte bereits im Jahr 2005 aufgrund der Gefahr der Überschreitung des festgelegten Tagesmittelgrenzwertes für Partikel PM10 (Feinstaub) die Aufstellung und Inkraftsetzung eines Luftreinhalte- und Aktionsplanes. Wesentlicher Inhalt des Luftreinhalteplanes ist die Erstellung eines Maßnahmenkatalogs, um die Partikel PM10- und NO₂-Belastung im Ballungsraum Halle (Saale) deutlich zu senken und die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte beider Luftschadstoffe sicherzustellen. Zuständig für die Aufstellung des Luftreinhalteplans ist das Landesumweltamt. Die Inkraftsetzung erfolgt per Erlass des Ministeriums für Landwirtschaft und Umwelt Sachsen-Anhalt.

Der Straßenverkehr verursacht den überwiegenden Anteil der Emissionen an Partikel PM10 und Stickstoffoxiden in Halle (Saale). Als Maßnahme zur Verbesserung der Luftqualität wurde ab dem 1.9.2011 eine Umweltzone eingeführt, die stufenweise erweitert wurde.

Die Maßnahmen des Verkehrspolitischen Leitbildes und die größeren Infrastrukturvorhaben (A 143, HES Halle-Ost, Stadtbahnprogramm) sind wesentliche Bestandteile des lokalen Maßnahmenprogramms zur Verbesserung der Luftqualität und der Einhaltung der Grenzwerte an den drei Umwelt-Messstationen im Stadtgebiet. Informationen zum Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Halle (Saale) und zur Umweltzone sind unter www.luesa.sachsen-anhalt.de sowie unter www.Halle.de erhältlich.

8.4 Klimaschutz

1992 trat die Stadt dem Europäischen Klimabündnis bei. Nach dem Stadtratsbeschluss sollte die Stadt das Ziel verfolgen, den motorisierten Individualverkehr durch eine kommunale Verkehrspolitik zu verringern, die auf Verkehrsvermeidung durch Bevorzugung des ÖPNV abzielt. Durch eine gezielte Bauleitplanung sollte eine „Stadt der kurzen Wege“ erreicht werden. Diese Ziele wurden in das Verkehrspolitische Leitbild aufgenommen.

2013 erstellte die Stadt ein Integriertes Klimaschutzkonzept. Dies hat zum Ziel, Potenziale zur Minderung des Energieverbrauchs und der CO₂-Emissionen zu erschließen. Darin aufgenommen wurden die vier Handlungsfelder für den Verkehr: Priorisierung des öffentlichen Verkehrs, fußgänger- und radverkehrsfreundliches Halle (Saale), mehr Carsharing-Stellplätze und alternative Mobilität (vor

allem Elektromobilität). Der Verkehrssektor ist nach den privaten Haushalten der energieintensivste Bereich in der Stadt.

Die Klimaschutzaktivitäten der Stadt Halle (Saale) und des Akteurnetzwerks sind nachzulesen unter www.Halle.de

II – LEITLINIEN UND ZIELE

9. Einführung

Die Stadtentwicklung von Halle (Saale) ist seit dem Beginn dieses Jahrzehnts wieder durch moderat steigende Einwohnerzahlen, einer Zunahme von sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten und durchschnittlichen Haushaltseinkommen sowie eines zunehmenden Kfz-Besatzes und Pendlerströme mit dem Umland gekennzeichnet. Unter den global wirkenden Trends der Digitalisierung und Dekarbonisierung im Verkehrswesen, einem erhöhten Fokus auf die Umweltauswirkungen und den Anforderungen des demografischen Wandels gilt es eine nachhaltige Mobilitätsstrategie zu entwickeln, die im besonderen Maße die finanzielle Leistungskraft und die anstehenden Aufwendungen zum Infrastrukturerhalt berücksichtigt.

Gemäß den Ergebnissen und Empfehlungen aus den Sitzungen des begleitenden Beteiligungs-Arbeitskreises zum VEP Halle (Saale) der Jahre 2010 bis 2015 sollen bei der weiteren Entwicklung der Verkehrssysteme bis 2025 und darüber hinaus vor allem solche (Bau-) Maßnahmen gefördert werden, die dem Umweltverbund nützen. Hierdurch soll eine Stabilisierung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes erreicht werden. Ausgehend unter anderem von diesem Ergebnis des VEP-Prozesses wurden im Vorgriff auf den hiermit vorliegenden Stadtmobilitätsplan verkehrspolitische Leitlinien erarbeitet und am 28.9.2016 vom Stadtrat beschlossen. 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 den Stadtmobilitätsplan.

Die Leitlinien bauen auf vier maßgeblichen Säulen auf, die zum einen die Handlungsschwerpunkte darstellen und zum anderen verdeutlichen, dass Verkehrsentwicklungsplanung in Halle (Saale) einen Prozess mit aktiver Einbeziehung der Einwohnerinnen und Einwohner sowie vielfältiger Interessengruppen darstellt.

10. Leitlinien für die Entwicklung des Verkehrssystems in Halle (Saale)

10.1 Übergeordnete Verkehrsziele

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

1. Schließung des Autobahnringes durch Fertigstellung des Nordabschnitts der A 143.

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

**Gute Erreichbarkeit
und leistungsfähige
Netzstruktur**

**Nachhaltige urbane
Mobilität**

**Attraktiver ÖPNV in
einem starken
Umweltverbund**

**Aktive
Bürgerbeteiligung**

Grafik: Die vier Leitlinien der Verkehrsentwicklung

10.2 Kommunale Leitlinien

Kommunale verkehrspolitische Leitlinien sind:

Gute Erreichbarkeit und leistungsfähige Netzstruktur

- (1) Die Stadt Halle (Saale) 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 Bürger und Bürgerinnen 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 (Saale)“.
- (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 (Saale) 2025, öffentliche Bürgerversammlungen und interaktive Medien.



Foto: Sitzung des VEP-Arbeitskreises im Stadthaus



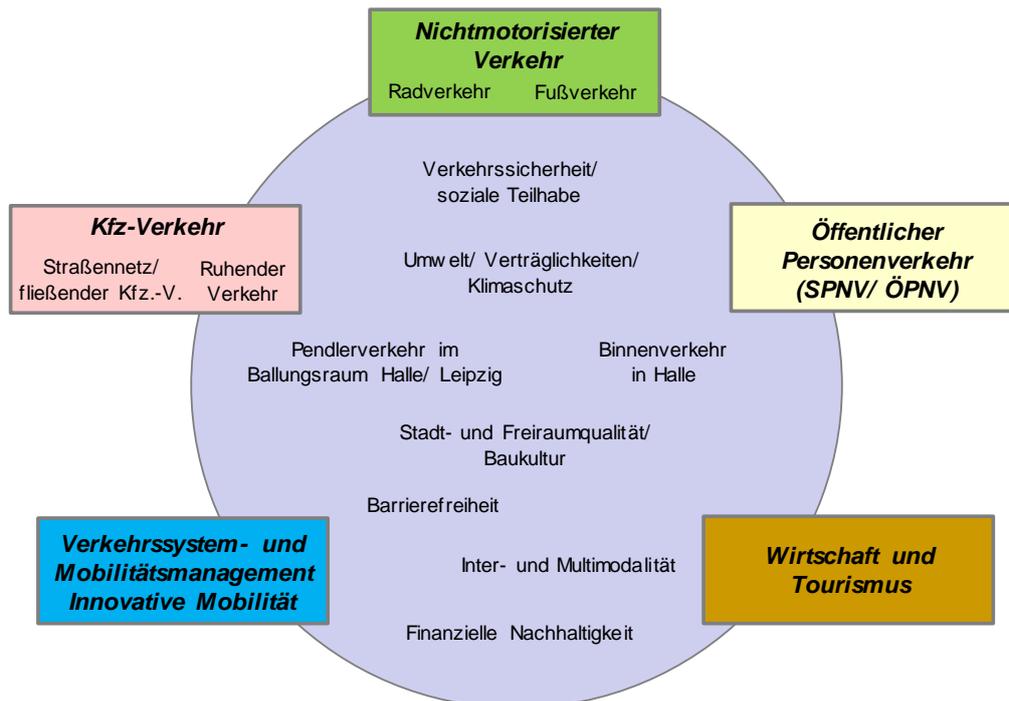
Foto: Aufstellung der Voten zum Radverkehr durch Moderator Dr. Jürgen Brunsing

III – UMSETZUNG DER ZIELE

11. Grundlagen und Handlungsfelder der Verkehrsentwicklungsplanung

In der Vergangenheit wurde Verkehrsentwicklungsplanung schwerpunktmäßig oft als Programm zur Entwicklung von Straßen- und Schieneninfrastrukturen verstanden. Das Verkehrspolitische Leitbild von 1997 für Halle (Saale) zeichnete jedoch bereits eine andere Strategie vor und stellte eine nachhaltige urbane Mobilität durch die Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes in den Vordergrund. Mit dem Stadtmobilitätsplan soll nun ein weiterer Schritt für ein hinsichtlich der verkehrlichen Anforderungen leistungsfähiges aber ebenso umwelt- und sozialverträgliches sowie nachhaltiges Verkehrssystem besprochen werden. Dabei werden nicht nur die klassischen Themen der Infrastrukturentwicklung nach Verkehrsträgern beschrieben, sondern zunehmend Fragen der effektiven Nutzung der vorhandenen Infrastrukturen sowie der Ausgestaltung der individuellen Mobilität der Einwohner von Halle (Saale) sowie der Pendler und Besucher des Oberzentrums. Der Stadtmobilitätsplan Halle (Saale) wird nunmehr noch prozessorientierter aufgestellt, um den dynamischeren Entwicklungsprozessen Rechnung tragen zu können. Entscheidungen über verkehrliche Entwicklungen sind zukünftig in immer kürzeren Zeitfenstern erforderlich. Ausgehend

von den Leitlinien und den inhaltlichen Ergebnissen des VEP-Prozesses enthält der Stadtmobilitätsplan sowohl strategische und konzeptionelle Elemente als auch Empfehlungen für Einzelmaßnahmen. Für über das Jahr 2025 hinausreichende Fragestellungen werden keine festgelegten Maßnahmen formuliert, sondern weiterführende Prüfaufträge. Somit wird gewährleistet, dass der Stadtmobilitätsplan keinen starren Rahmenplan darstellt, sondern eine konzeptionelle Grundlage für die Bewältigung der Herausforderungen der Fragestellungen von Mobilität und Verkehr im Kontext einer dynamischen Stadtentwicklung.



Grafik: Handlungsfelder

12. Handlungsfeld nichtmotorisierter Verkehr – Radverkehr

12.1 Vorbemerkungen

Zur Umsetzung der Ziele im Radverkehr wurde 2013 das Radverkehrskonzept der Stadt Halle (Saale) fortgeschrieben. Ausgehend von den bislang zum Thema Radverkehr gefassten Beschlüssen des Stadtrates, den Einschätzungen im Arbeitskreis Verkehrsentwicklungsplanung, den laufenden Anregungen des Runden Tisches Radverkehr sowie dem Maßnahmenplan aus der Aktion Stadtradeln (Stand 2013) werden im Stadtmobilitätsplan Halle (Saale) folgende Themenschwerpunkte und Maßnahmen verfolgt, die im Radverkehrskonzept der Stadt Halle (Saale) weiter untersetzt und differenziert werden.

12.2 Entwicklung des Radwegenetzes

Die Förderung des Radverkehrs erfolgt entsprechend der finanziellen Möglichkeiten kontinuierlich in Form von:

- Herstellung baulicher Anlagen (fast nur noch im Außenbereich)
- Verkehrsorganisation (Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Umnutzung von Parkstreifen)
- Anordnung radverkehrsverträglicher Geschwindigkeiten
- Herstellung gut befahrbarer Beläge

Trotz der intensiven Bemühungen zur Entwicklung des Radverkehrsnetzes ist dieses heute immer noch an vielen Stellen lückenhaft. Deshalb stellt die weitere Entwicklung des Netzes den Schwerpunkt bei der Umsetzung der Ziele im Radverkehr dar. Dabei wird ein Netz festgelegt, welches sich folgendermaßen untergliedert:

- stadtteilverbindende Radrouten
- Verbindungen in angrenzende Saalekreis-Orte und
- Freizeitrouten und touristische Radrouten

Innerstädtisch besitzt vor allem die Entwicklung folgender Routen eine hohe Priorität:

- Route A: Neustadt/ Dörlau – Stadtzentrum
- Route B: Wörlitz/ Silberhöhe/ Südstadt – Stadtzentrum
- Route C: Ammendorf – Stadtzentrum/ Hauptbahnhof
- Route D: Seeben – Trotha – Stadtzentrum
- Route E: Reideburg – Stadtzentrum
- Route F: Heide Süd – Stadtzentrum/ Paulusviertel
- Route G: Neustadt – Hafenbahn – Reideburg

Weitere wichtige Stadtteilverbindungen mit vergleichbarer Priorität sind:

- Radroute Tornau/ Mötlich – Frohe Zukunft – Stadtzentrum
- Radroute Dautzsch – Diemitz – Stadtzentrum
- Radroute Bruckdorf/ Messe/ Kanena – Stadtzentrum
- Radroute Kröllwitz/ Giebichenstein – Stadtzentrum
- Radroute Dörlau/ Lettin/ Heide Nord – Stadtzentrum

Ergänzt wird dieses Netz durch Verbindungen in angrenzende Orte des Saalekreises sowie Freizeitrouten und touristische Routen. Ein großer Teil der Routen ist auch Bestandteil des Landesradverkehrsnetzes LRVN. In der Anlage ist das Zielnetz für den Radverkehr dargestellt.

Ein weiterer Aspekt der Entwicklung des Radwegenetzes ist die Anlage von Radschnellwegen. Entsprechende Ansätze sind im Radverkehrskonzept der Stadt Halle (Saale) von 2013 noch nicht enthalten, sollen aber Bestandteil der Strategien zur Förderung des Radverkehrs werden. Auf Grund der Qualitätskriterien für Radschnellwege – sie sollen möglichst unbehindert vom Kfz-Verkehr bzw. bevorzugt vor diesem geführt werden und Geschwindigkeiten bis zu 30 km/h erlauben, eine Mindestlänge von 5 Kilometern haben sowie ein hohes Nachfragepotenzial aufweisen – werden sie jedoch nur in ausgewählten Relationen zum Einsatz kommen können. Erste Untersuchungen dazu haben die grundsätzlichen Möglichkeiten in Halle (Saale) aufgezeigt. Der Schwerpunkt für Radschnellwege könnte daher eher in der Vernetzung im Ballungsraum Halle-Leipzig mit seinen wichtigsten Arbeitsstättenschwerpunkten liegen. Die Stadt Halle (Saale) wird die Entwicklungen in Zusammenarbeit mit den Kommunen der Metropolregion sowie der Landesregierung weiter unterstützen und forcieren.

Die Prioritäten bei der Vervollständigung des Ausbaus des Radverkehrsnetzes werden jeweils in der Fortschreibung der Radverkehrskonzeption auf der Grundlage der erreichten Umsetzungsfortschritte benannt. Bei der Entwicklung des Netzes wird eine hohe Konformität der Anlagen mit den Vorgaben der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ angestrebt. Konflikte mit dem Fußverkehr sollen dabei sukzessive abgebaut werden.

12.3 Wegweisung im Radverkehrsnetz

Die Wegweisung und Beschilderung des Radverkehrsnetzes leistet einen wichtigen Beitrag dazu, den Radverkehr als Option stärker in das öffentliche Bewusstsein zu rücken und die Orientierung im Stadtgebiet sowie im Übergang zum Umland zu erleichtern.

Deshalb soll in den kommenden Jahren in Abhängigkeit des Umsetzungsstandes der benannten Radrouten und -verbindungen das Netz der ausgeschilderten Strecken weiter verdichtet werden. Mindestziel ist dabei die Ausschilderung aller „Radrouten mit Priorität“, der weiteren wichtigen Stadtteilverbindungen und der offiziellen Freizeit- bzw. touristischen Routen (ca. 150 km Routennetz).

12.4 Fahrradabstellanlagen

Zur Sicherstellung attraktiver Radverkehrsverbindungen von der Quelle bis zum Ziel und auch für multimodale Mobilitätsketten unter teilweiser Nutzung des Fahrrades weisen qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl in der Fläche und an Aufkommensschwerpunkten eine hohe Bedeutung auf. Bereits in den zurückliegenden Jahren wurde daher der Entwicklung der Fahrradabstellanlagen eine hohe Bedeutung beigemessen. Ergänzend zum Radverkehrskonzept

wurde eine Bedarfsliste für Radabstellanlagen erstellt und sukzessive fortgeschrieben. Die letzte Fortschreibung ergab einen Bedarf von über 600 Fahrradbügel im öffentlichen Raum sowie ca. 2.300 Fahrradbügel an Aufkommensschwerpunkten im nichtöffentlichen Raum (insbesondere an Schulen, KITAs und Verwaltungsgebäuden).

Fahrradboxen sollen vor allem an Schwerpunkten der touristischen Radnutzung sowie an Verknüpfungspunkten zum ÖPNV und SPNV ergänzt werden. Probleme liegen nicht nur in hohen Anschaffungs- und Unterhaltungskosten, sondern auch in der Standortsuche (Platzbedarf) sowie beim Vandalismus.

Der Bedarf an Fahrradabstellanlagen wird gemäß der Bereitstellung finanzieller Mittel sukzessive abgearbeitet. Zur Sicherung der Qualität der Abstellanlagen wurde eigens eine Richtlinie zur Gestaltung von Fahrradabstellanlagen erarbeitet.



Foto: Fahrradabstellbügel auf der Saaleinsel



Foto: Fahrradboxen auf dem Parkplatz Fährstraße

Einen besonderen Nachfrageschwerpunkt für die Fahrradabstellung bildet der Hauptbahnhof. Die Stadt Halle (Saale) wird hier die Einrichtung eines Fahrradparkhauses mit bis zu 400 Stellplätzen für Fahrräder bis 2019 vorantreiben. Auch im Stadtkern ist über eine attraktivere Fahrradabstellung für Beschäftigte, Gäste und Kunden nachzudenken. Vor dem Hintergrund der räumlich verteilten Nachfrage sind hier jedoch ggf. andere Modelle zu verfolgen. So wäre es durchaus denkbar, leerstehende Ladenlokale für die gesicherte und witterungsgeschützte Abstellung von Fahrrädern zu nutzen.

12.5 Verknüpfung mit dem ÖPNV

Auch wenn die Größe des Stadtgebietes von Halle (Saale) grundsätzlich geeignet ist, alle Ziele im Stadtgebiet auch mit dem Fahrrad zu erreichen, ist dieses vielen aus unterschiedlichen Gründen zu beschwerlich oder zeitaufwändig. Deshalb ist die Verknüpfung mit dem ÖPNV eine ideale Kombination, um den Umweltverbund in Summe zu stärken. Diese Verknüpfung erfolgt mit mehreren Maßnahmen:

- Ergänzung der Abstellanlagen an den S-Bahnhöfen, die mit der Einführung der S-Bahn Mitteldeutschland eine höhere Bedeutung bekommen haben.
- Weitere Ausstattung der wichtigsten ÖPNV-Haltestellen im Stadtgebiet mit bedarfsgerechten Fahrradabstellanlagen. Dies bedeutet hier vor allem sicher und vor der Witterung geschützt. Die infrage kommenden Haltestellen sind durch fortwährende Analyse des Bedarfs und Abgleich mit den bereits vorhandenen Angeboten zu ermitteln.
- Beibehaltung und wenn möglich Qualifizierung/ Optimierung der Fahrradmitnahme im ÖPNV. Die Kapazitäten hierfür sind jedoch begrenzt und können eventuell bei einer anhaltend positiven Entwicklung der Fahrgastzahlen noch knapper werden. Die Interessen der in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen sowie von Personen mit Kinderwagen haben einen klaren Vorrang.

12.6 Fahrrad-Verleihsystem

Ein flächendeckendes Fahrradverleihsystem ist bislang in Halle (Saale) nicht verfügbar. Zwar werden von der DB AG (Call a Bike) drei Stationen im Stadtgebiet betrieben (Hauptbahnhof, Rudolph-Breitscheid-Straße und Scharrenstraße/ Universität), ein attraktives Angebot für den Alltagsradverkehr stellt dies indes nicht dar. In den kommenden Jahren gilt es auszuloten, ob unter den sich ändernden Rahmenbedingungen für die innerstädtische Mobilität die dauerhafte Etablierung eines Radverleihsystems mit einem dichten Netz an Stationen gelingen kann. Ggf. ist dies

auch im Zusammenhang mit der Einrichtung von Mobilitätsstationen möglich. Zahlreiche Städte vergleichbarer Größenordnung in Deutschland zeigen, dass sich Fahrradverleihsysteme immer weiter etablieren und zu einem immanenten Bestandteil der örtlichen multimodalen Mobilitätsangebote entwickeln.

12.7 Imagekampagnen

Fahrradförderung ist nicht nur eine Sache der Infrastrukturentwicklung, sondern vor allem auch der öffentlichen Wahrnehmung und Wertschätzung. Auch die frühzeitige Erziehung hinsichtlich nicht Pkw-affiner Mobilitätsstile ist eine Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs. Deshalb sollen in Fortsetzung bereits erfolgter Aktivitäten auch zukünftig nationale Rahmenprogramme dafür genutzt und darüber hinaus eigene Akzente gesetzt werden. Dazu gehören insbesondere die Mitwirkung in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen des Landes Sachsen-Anhalt, die Teilnahme an bundesweiten Radverkehrsevents wie dem „Stadtradeln“ oder der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ sowie die Entwicklung eigener Events. Angestrebt wird, im Zusammenarbeit mit dem ADFC und weiteren Akteuren pro Jahr zu einem Radverkehrsthema eine öffentliche Veranstaltung durchzuführen. Weitere kommunale und privatwirtschaftlich zu organisierende Aktivitäten sind auch im Themenkomplex Mobilitätsmanagement beschrieben.

13. Handlungsfeld nichtmotorisierter Verkehr – Strategie für den Fußverkehr

Eine nachhaltige urbane Mobilität gemäß den beschlossenen verkehrspolitischen Leitlinien wird maßgeblich durch das zu Fuß gehen geprägt. Es ist das umweltfreundliche und gesundheitsfördernde Rückgrat der Nahmobilität im Quartier und im unmittelbaren Arbeits- und Einkaufsumfeld. Halle (Saale) weist mit 36 % einen sehr hohen Fußverkehrsanteil an den innerstädtischen Wegen auf, was auch durch die überwiegend kompakten Stadtstrukturen bedingt ist. Zudem beginnen und enden auch alle Fahrten mit den verschiedenen Verkehrsmitteln mit einem Fußweg. Die Fortbewegung zu Fuß fördert nicht nur die Gesundheit der Menschen sondern ist zwingende Voraussetzung an ihrer Teilhabe am öffentlichen Leben, unabhängig von sozialen Randbedingungen oder auch physischen Voraussetzungen. Insbesondere bei Kindern und Jugendlichen sowie auch Senioren und Hochbetagten ist für einen Großteil der Fußverkehr die bevorzugte Fortbewegungsart. Zudem fördert der Fußverkehr die Belebung des öffentlichen Raumes mit seinen Funktionen für Aufenthalt und Kommunikation und damit auch die Stadtentwicklung und die lokale Wirtschaft.

Somit geht der Nutzen des Fußverkehrs weit über verkehrliche und umweltorientierte Aspekte (Entlastung des Straßennetzes und Minderung verkehrlicher Emissionen) hinaus und fördert den gesellschaftlichen Zusammenhalt insbesondere in den hochverdichteten Städten. Daraus abgeleitet

wird dem Fußverkehr auch im Stadtmobilitätsplan Halle (Saale) eine äußerst hohe Bedeutung zuerkannt. Für die weitere Entwicklung des Gesamtverkehrssystems sind für den Fußgängerverkehr insbesondere folgende sieben strategischen Ansatzpunkte zu verfolgen, für welche die entsprechenden Einzelmaßnahmen in einem neu zu erstellenden und dann fortzuschreibenden Handlungskonzept zur Förderung des Fußverkehrs festzulegen sind:

(1) Förderung fußgängerfreundlicher kompakter und urbaner Stadtstrukturen

Kompakte urbane Raumstrukturen und hohe Fußverkehrsanteile am Gesamtverkehr stehen in einer ganz bestimmten wechselseitigen Beziehung zueinander: Die geringe durchschnittliche Geschwindigkeit des Zufußgehens schränkt den Aktionsradius der Stadtbewohner deutlich ein. Folglich werden durchmischte, kleinräumige Strukturen mit einem dichten Angebot an Gelegenheiten in den Bereichen Versorgung, Wohnen, Arbeiten und Freizeit nachhaltig gestärkt. Sie sind gleichzeitig unabdingbare Voraussetzung für einen hohen Fußverkehrsanteil am Modal Split. Umgekehrt erschweren disperse Siedlungsstrukturen das distanzsensitive Zufußgehen. Fußverkehr fördert also das Ziel der „Stadt der kurzen Wege“ und ist gleichzeitig auf sie angewiesen. Die Entwicklung der diesbezüglichen Stadtstrukturen ist eine maßgebliche Aufgabe der Stadtplanung.

(2) Stärkere Vernetzung/ attraktive und barrierefreie Wege und Plätze

Die städtischen Strukturschwerpunkte sind durch ein dichtes Netz von attraktiven und barrierefreien Achsen und Wegen zunehmend besser zu vernetzen. Dabei sind alle Funktionen des täglichen Lebens zu berücksichtigen (Bildung, Arbeit, Versorgung, Freizeit/ Kinderspiel, ...). Im Stadtzentrum wird der Vorrang des Fußverkehrs weiterhin durch die bestehende Fußgängerzone gesichert. Attraktivität für den Fußgängerverkehr bedeutet vor allem ausreichende Bewegungsspielräume, Freihaltung von parkenden Fahrzeugen und Radverkehr, ebene Oberflächen, hohe Aufenthaltsqualitäten, Anreize zum Verweilen statt nur der Distanzüberwindung. Attraktiv gestaltete Platzräume mit ihren vielfältigen Funktionen haben in diesem Gefüge eine besondere Bedeutung.

Eine umfassende Aufwertung und Ergänzung des Fußwegenetzes soll in Halle (Saale) in den kommenden Jahren insbesondere parallel zu den Maßnahmen des Stadtbahnprogramms mit 12 größeren Streckenabschnitten sowie im Rahmen weiterer Straßenausbaumaßnahmen erreicht werden. Darüber hinaus gibt es zahlreiche weitere Ausbaubedarfe im Fußwegenetz einschließlich Querungsstellen, welche bei Bereitstellung der erforderlichen finanziellen Mittel entsprechend abzarbeiten sind. Hierbei soll die barrierefreie Umgestaltung, die Herstellung einer Mindestbreite von 2,50 m sowie die Oberflächensanierung Vorrang haben.

Neben den straßenbegleitenden Fußwegen sind auch weitere wichtige Wege mit besonderer Funktion für Freizeit und Tourismus abseits von Straßen in den kommenden Jahren neu herzustellen oder zu sanieren. Dazu zählen insbesondere folgende Verbindungen:

- Uferweg entlang der Saale zwischen Wörmlitz und Böllberg,
- Vervollständigung des Rundweges um den Hufeisensee,
- Wegeverbindung entlang der Saale zwischen Altböllberg und ehemaliger Hafenantrasse,
- Fußgänger- und Radfahrerbrücke Franz-Schubert-Straße – Salineinsel,
- Fußgänger- und Radfahrerbrücke Stadthafen – Peißnitz,
- Neue Fußwegeverbindung zur Kleinen Brauhausstraße.

(3) Abbau von Trennwirkungen

Trennwirkungen gehen im Stadtgebiet sowohl von Infrastrukturen aus als auch von landschaftlichen/ topografischen Elementen. Schwerpunkt der Bemühungen in den kommenden Jahren ist insbesondere der Abbau der von den verkehrlichen Infrastrukturen ausgehenden Barrierewirkungen. Dazu gehören im Einzelnen vor allem folgende Maßnahmenansätze:

- Verdichtung der gesicherten Querungsstellen im Straßennetz (Fußgängerüberwege, Fußgänger-Lichtsignalanlagen, Querungshilfen in Form von Mittelinseln o.ä.). Bis 2025 sollen gemäß aktueller Prioritätenliste für Tiefbaumaßnahmen und Verkehrstechnik zur Förderung des Fußverkehrs ca. 20 neue Querungsstellen, davon drei Fußgänger-LSA, eingerichtet werden.
- Verbesserung der Sicherheit an bereits bestehenden Fußgängerüberwegen durch normgerechte Beleuchtung (sieben FGÜ, ebenfalls bis 2025)
- Verbesserung der Fußgängerfreundlichkeit von Lichtsignalanlagen, u.a. Abbau der Wartezeiten für Fußgänger an Lichtsignalanlagen unter Beachtung verkehrsmittelspezifischer und tageszeitlicher Aspekte. Im Rahmen der sukzessiven Überprüfung und Anpassung der Lichtsignalanlagen sind die Bedürfnisse des Fußgängerverkehrs entsprechend zu berücksichtigen (Hinweise dazu siehe auch Kapitel zum Verkehrssystemmanagement)
- Optimierung des Zu- und Abgangs zu SPNV-Haltestellen

(4) Sukzessive Erhöhung der Verkehrssicherheit der Fußgänger

Die Gewährleistung der Sicherheit und körperlichen Unversehrtheit hat einen besonderen Stellenwert in der städtischen Verkehrsplanung. Fußgänger mit einem hohen Anteil von

Kindern und Hochbetagten sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer und daher in besonderem Maße schützenswert. Die in (3) beschriebenen Ansätze zur Verbesserung der Querbarkeit des Straßennetzes sowie die weitere systematische Arbeit der Unfallkommission mit Auswertung der Unfallschwerpunkte und Festlegung von Maßnahmen zu deren Entschärfung stellen die wichtigsten strategischen Ansatzpunkte in Bezug auf den Fußgängerverkehr dar. Dazu gehört auch die Überprüfung und Ergänzung der Straßenbeleuchtung, die Ahndung von Falschparkern im Sichtbereich an Querungsstellen sowie auf Gehwegen. Ein weiterer Aspekt ist die Kontrolle der Pflichten von Eigentümern für den Zustand von Gehwegüberfahrten im öffentlichen Verkehrsraum.

(5) Orientierung und Information

Orientierung und Information sind nicht nur für den touristischen Fußverkehr wichtig, auch für die Einwohnerinnen und Einwohner ergibt sich ein hoher Nutzen, beispielsweise bei der Ausschilderung von Freizeitwegen oder barrierefreien Verbindungen. Die bereits vorhandene Wegweisung, Printmedien (z.B. die Publikation „Barrierefrei durch Halle (Saale)“) sowie die Internetseite der Stadt Halle (Saale) sind diesbezüglich entsprechend weiterzuentwickeln und zu aktualisieren.

(6) Systematische Beseitigung kleinräumiger Defizite

Insbesondere Defizite im Fußwegenetz weisen eine sehr starke Kleinteiligkeit auf. Eine systematische Erfassung vor Ort, Prioritätenbildung und Beseitigung der Defizite ist wegen der Dynamik der Veränderungen nicht leistbar, die Stadtverwaltung ist hier in besonderem Maße auf die laufenden Hinweise aus der Öffentlichkeit angewiesen. Dabei kann es sich beispielsweise um witterungsbedingte Schäden im Fußwegenetz oder neue Bedürfnisse hinsichtlich Fußgängerquerungen oder Bordabsenkungen handeln. Die Verwaltung wird die eingehenden Hinweise weiterhin sammeln sowie systematisch entsprechend ihrer Bedeutung und den Möglichkeiten des Instandhaltungsetats abarbeiten.

(7) Öffentlichkeitskampagnen zum Fußverkehr

Der Fußverkehr ist hinsichtlich seiner Bedeutung und vorhandenen Problemen immer wieder mit geeigneten Kampagnen in das Bewusstsein der Öffentlichkeit zu bringen und zu thematisieren. Dazu gehören sowohl die Nutzung geeigneter Rahmenprogramme (z.B. der Europäischen Mobilitätswoche, die sich 2017 gezielt Aspekten des Fußverkehrs widmet) als auch das Aufgreifen separater Themen mit besonderer Relevanz für die Stadt Halle (Saale),

z.B. zur Freihaltung der Fußwege von parkenden Fahrzeugen, „Zu Fuß zur Schule“ zur Reduktion der Hol- und Bringeverkehre mit Pkw oder sonstige.

Über die erzielten Fortschritte und neue Herausforderungen bei der Förderung des Fußgängerverkehrs ist in geeigneter Form mindestens einmal je Legislaturperiode des Stadtrates zu berichten (siehe auch Kapitel Monitoring/ Evaluierung).

14. Handlungsfeld Öffentlicher Personenverkehr

14.1 Netzhierarchie und Netzentwicklung

In der Analyse wurde bereits festgestellt, dass die Stadt Halle (Saale) dem Grunde nach über einen sehr leistungsfähigen Öffentlichen Personenverkehr verfügt. Die bestehende Hierarchie aus der insbesondere die Stadt-Umland-Beziehungen bedienenden S-Bahn, der Straßenbahn als Träger der Hauptlast des ÖPNV in Halle (Saale) sowie die ergänzenden Buslinien soll auch perspektivisch beibehalten werden. Dabei ergeben sich spezifische Entwicklungsanforderungen für die Zukunft: Die ursprünglich auf Halle (Saale) zentrierte **S-Bahn** wurde mit der Gründung und Weiterentwicklung des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes und insbesondere nach Inbetriebnahme des City-Tunnels Leipzig und der damit verbundenen Netzumstellung der S-Bahn Mitteldeutschland in ein Gesamtkonzept für die Metropolregion integriert. Damit verbunden ist die Reduktion der rein innerstädtischen Bedeutung der S-Bahn. Der Weg der Integration in das S-Bahn-Netz für Mitteldeutschland soll konsequent fortgesetzt werden, wodurch sich die Erreichbarkeit des Standortes Halle (Saale) mit dem ÖPNV aus der Metropolregion weiter verbessert. Als einer der nächsten Schritte wird angestrebt, auch den Bahnhof Nietleben, der derzeit ausschließlich durch die innerstädtische S-Bahn-Linie S 7 (Hauptbahnhof – Nietleben) bedient wird, direkt nach Leipzig anzubinden. Die zukünftige Erreichbarkeit der bislang in Betrieb befindlichen S-Bahnhaltepunkte soll sichergestellt werden.

Außerhalb der von der S-Bahn erschlossenen Korridore besteht ein dichtes Netz an **Regionalbuslinien** zur Verknüpfung der Umlandgemeinden im Saalekreis mit der Stadt Halle (Saale).

Bedienungshäufigkeit und Takte lassen Optimierungen zu. Es ist eine engere Abstimmung der Angebote von Stadt- und Regionalverkehr geboten, um insbesondere Parallelverkehr zu vermeiden.

Für die weitere Entwicklung der innerstädtisch verkehrenden **Straßenbahn** ist das Programm STADTBahn Halle (Saale) maßgebend, welches in drei Stufen realisiert wird:

- Stufe 1 beinhaltet den Ausbau der Linie 1 von der Endhaltestelle Frohe Zukunft im Norden bis zur Veszpremer Straße im Süden.

- In Stufe 2 wird die Linie 5 ausgebaut, im nördlichen Streckenast von Kröllwitz bis zum Marktplatz und im Süden vom Steintor über Riebeckplatz und Hauptbahnhof bis nach Ammendorf.
- Die 3. Stufe beinhaltet schließlich den Ausbau der Linien 3 und 8 von Trotha über die Innenstadt bis zur Elsa-Brandström-Straße (Linie 8) bzw. der Veszpremer Straße (Linie 3). Zudem beinhaltet Stufe 3 einzelne Maßnahmen im Ergänzungsnetz.

Der Nutzen für den Fahrgast besteht insbesondere in höheren Reisegeschwindigkeiten durch weitgehende Entkopplung vom Kfz-Verkehr und Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen sowie einen höheren Komfort durch Niederflurbahnsteige und damit verbundene Barrierefreiheit für eine Nutzung mit Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen etc.. Positive Wirkungen bestehen zudem in einer höheren Wirtschaftlichkeit für den Betreiber sowie geringeren Lärmemissionen. Mit dem Ausbau der Stadtbahnstrecken erfolgt im Regelfall eine Umgestaltung und Sanierung der Straßenräume sowie eine Erneuerung der stadttechnischen Versorgungsinfrastrukturen. Inzwischen sind bereits mehrere Abschnitte des Stadtbahnprogramms umgesetzt worden, so z.B. die Große Ulrichstraße sowie die Plätze Rannischer Platz und Am Steintor. Über das Stadtbahnprogramm und die laufenden Fortschritte wird seitens der HAVAG auf der Internetseite www.havag.com berichtet. Über die Stufe 3 hinausgehend gibt es weitere Überlegungen für die perspektivische Ergänzung des Stadtbahnnetzes in Verlängerung bestehender Streckenäste, um Wohn- und Gewerbestandorte an die Straßenbahn anzubinden. Ob eine Umsetzung dieser Überlegungen zielführend und wirtschaftlich vertretbar erscheint, ist in zukünftigen Untersuchungen unter Würdigung der dann maßgeblichen Rahmenbedingungen zu beurteilen.

Das innerstädtische ÖPNV-Angebot wird schließlich in der Fläche durch **Stadtbusverkehre** ergänzt, welche durch das Verkehrsunternehmen in Abstimmung mit der Stadt kontinuierlich den Erfordernissen der Stadtentwicklung angepasst werden.

14.2 Schnittstellen, Haltestellen und Barrierefreiheit

Als Schnittstellen für die verschiedenen Verkehrsmittel des Nahverkehrs sind in Halle (Saale) insbesondere der Hauptbahnhof/ZOB, die S-Bahnhöfe und die Endhaltestellen der Straßenbahn/Stadtbahn zu bezeichnen. Diese werden in den kommenden Jahren gemäß den aktuellen Anforderungen sukzessive weiterentwickelt, wobei neben dem Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln des öffentlichen Verkehrs zunehmend auch intermodale Angebote zu beachten sind (siehe auch innovative Ansätze).

Der Zugang zum ÖPNV erfolgt über die im Stadtgebiet verteilten Haltestellen. Gemäß den Anforderungen der UN-Behindertenrechtskonvention zur Barrierefreiheit und ihrer Umsetzung in das deutsche Recht über das Personenbeförderungsgesetz (PBfG) sind die Haltestellen zukünftig barrierefrei zu gestalten, wobei nach dem „Zwei-Sinne-Prinzip“ zu verfahren ist. Dabei sind die modernen technischen Möglichkeiten (z.B. Smartphone-Apps für Blinde oder Gehörlose) konsequent zu nutzen. Festlegungen zum Ausbau der Haltestellen werden im Nahverkehrsplan getroffen, der derzeit fortgeschrieben wird.

15. Handlungsfeld Kfz-Verkehr

15.1 Straßennetz und fließender Kfz-Verkehr

Bereits im Kapitel Ausgangssituation wurde die zusammenfassende Einschätzung getroffen, dass das Straßennetz von Halle (Saale) seinen heutigen und vor dem Hintergrund der absehbaren prognostischen Verkehrsentwicklung auch zukünftigen Aufgaben weitgehend gerecht wird. Die starke Bündelung der Verkehre auf dem Achsenkreuz mit dem Saaleübergang im Zuge der B 80 und das Fehlen leistungsfähiger Alternativen macht das Hauptstraßennetz jedoch störanfällig in Hauptlastzeiten und bei Baustellensituationen.

Die wichtigste Aufgabe besteht zunächst darin, dieses Netz in Funktion und Zustand zu erhalten und sukzessive weiter zu verbessern sowie – wo aus Gründen der Leistungsfähigkeit, der Verkehrssicherheit oder auch der Umwelt- und Stadtverträglichkeit erforderlich – punktuell umzugestalten. Dabei sind die besonderen Anforderungen hinsichtlich der finanziellen Nachhaltigkeit zu beachten. Die grundsätzliche Leistungsfähigkeit des Straßennetzes ist auch durch intermodale Ansätze (insbesondere der verstärkten Förderung des Umweltverbundes und damit modale Verlagerung des Kfz-Verkehrsaufkommens) sowie durch eine effiziente Nutzung der bestehenden Infrastrukturen durch ein intelligentes Verkehrssystemmanagement zu gewährleisten.

Die wichtigsten strategischen Ansätze zur Konsolidierung und Weiterentwicklung des Straßennetzes sind wie folgt zu benennen:

- Erhalt und Weiterentwicklung der hierarchischen Gliederung des Straßennetzes mit den überregionalen und regionalen Hauptverkehrsstraßen (Kategorie VFS II und III gemäß den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung – RIN), nähräumigen Hauptverkehrsstraßen (Kategorie VFS IV gemäß RIN), nähräumigen Haupterschließungsstraßen sowie verkehrsberuhigten Wohngebietsstraßen und Fußgängerzonen
- Konsolidierung und effizienter Betrieb des Straßennetzes mit Sicherstellung von Instandhaltung/ Unterhalt durch Bereitstellung ausreichender finanzieller Mittel

- Leistungsfähige Anbindung und Erschließung zukünftiger Entwicklungsschwerpunkte (z.B. zukünftiges Industrie- und Gewerbegebiet Halle-Tornau)
- Umgestaltung von Straßen und Knotenpunkten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Qualität der öffentlichen Räume für die Funktionen Wohnen und Aufenthalt einschließlich der Minderung der negativen Umweltwirkungen des Verkehrs
- Gezielte Nutzung aller Möglichkeiten des Verkehrssystemmanagements für einen effektiven Betrieb des Straßennetzes
- Weitere Entlastung der Wohngebiete von gebietsfremden Verkehren und Erhalt der flächendeckenden Tempo-30-Regelung innerhalb der Wohngebiete sowie der verkehrsberuhigten Bereiche in schützenswerten Gebieten
- Langfristig Verminderung der Störanfälligkeit des Verkehrsnetzes und weitere Entlastung der Innenstadt durch Schaffung eines weiteren Saaleüberganges als Element des Straßennetzes.

Ausgehend von diesen strategischen Ansätzen sollen in den nächsten Jahren vor allem folgende Vorhaben realisiert bzw. sofern noch nicht erfolgt, vertiefend geprüft werden:

Maßnahmen des Bundes und des Landes

- Realisierung Lückenschluss zwischen der BAB A 14 und der BAB A 143 nordwestlich von Halle (Saale). Aufgabenträger dieser Maßnahme aus dem Bundesverkehrswegeplan ist der Bund. Durch den Lückenschluss werden sich die äußeren Rahmenbedingungen für den Großraum Halle (Saale) weiter verbessern. Quell- und Zielverkehre von und nach Halle (Saale) lassen sich optimal verteilen und auch der Durchgangsverkehr weiter reduzieren, vor allem im Bereich mittlerer und schwerer LKW. Die positiven Auswirkungen betreffen das gesamte Stadtgebiet, d.h. sowohl den halleischen Norden mit der Ortslage Trotha wie auch den Süden mit den Ortslagen Ammendorf, Radewell und Osendorf.
- Bau der Ortsumgehung B 6 Halle-Bruckdorf. Diese Maßnahme ist ebenfalls im Bundesverkehrswegeplan enthalten. Mit dem Ausbau der B 6 (östlich von Bruckdorf sind auch noch Ortsumgehungen für Großkugel und Gröbers vorgesehen) wird vor allem die Verbindung nach Schkeuditz mit dem Flughafen Leipzig/Halle sowie weiterführend in den industriell sehr bedeutenden Leipziger Norden weiter gestärkt. In Bruckdorf werden durch die Ortsumgehung vor allem die Wohnlagen entlastet und damit die Bedingungen für die Entwicklung dieses Siedlungsbereiches nachhaltig verbessert.

Kurz- und mittelfristige kommunale Vorhaben

- Fertigstellung der Haupterschließungsstraße Gewerbegebiete Halle-Ost (HES) zwischen der Delitzscher Straße und der B 100. Mit diesem großen Vorhaben soll der gesamte Ostraum von Halle (Saale) besser erschlossen werden, vor allem die Gewerbebestandsgebiete. Darüber hinaus werden sich die Verkehrsabläufe auch im weiteren Hauptstraßennetz, u.a. am Riebeckplatz, in der Freiimfelder Straße mit dem Knotenpunkt an der Berliner Brücke sowie an weiteren Straßenabschnitten und Knotenpunkten auf der Ostseite der Innenstadt verbessern.
- Begleitende Sanierung von Straßenzügen im Zuge der Realisierung des Stadtbahnprogramms Stufen I und II. In den kommenden Jahren sollen in diesem Zusammenhang als Folgemaßnahmen bis 2019 folgende Straßenzüge erneuert werden:
 - Gimritzer Damm (im Bau)
 - Böllberger Weg Süd
 - Große Steinstraße
 - Mansfelder Straße
 - Magdeburger Straße
 - Merseburger Straße

Im Zuge des Stadtbahnprogrammes werden auch kommunale Zusatzmaßnahmen an den betreffenden Strecken finanziert, so dass sich durch die hierin gebundenen Mittel ggf. die Prioritäten bei Straßenausbau und –sanierung im Stadtgebiet verschieben.

Langfristige Entwicklungsoptionen des Straßennetzes

Über die kurz- und mittelfristigen Vorhaben hinausreichend existiert eine Reihe weiterer Entwicklungsvorstellungen für das Straßennetz, die in den vergangenen Jahren oft kontrovers diskutiert wurden und für die es noch keine verbindlichen Beschlusslagen gibt. Der Stadtmobilitätsplan erhebt nicht den Anspruch, abschließende Festlegungen zu allen Einzelmaßnahmen zu treffen. Jedoch soll auf der Grundlage der gegenwärtigen Erkenntnisse eine Einschätzung dazu getroffen werden, welche potenziellen Netzergänzungen aus heutiger Sicht eher zukunftssträftig und damit planerisch weiterzuverfolgen sind. Dem stehen diejenigen Ergänzungen im Straßennetz gegenüber, deren Nutzen aus heutiger Sicht nicht unumstritten ist bzw. bei denen die beabsichtigten Wirkungen ggf. auch mit anderen Herangehensweisen erzielt werden können. Dazu zählen insbesondere die Auswirkungen eines erfolgten Lückeschlusses der A 143, da die Entlastungswirkungen auf einzelnen Hauptstraßenabschnitte bis zu 10 % betragen und bei Netzergänzungsmaßnahmen eine Neubetrachtung notwendig machen.

- Ortsumgehung Reideburg im Zuge der L 165 Delitzscher Straße (im Flächennutzungsplan benannt). Gemäß der Untersuchung zum Hauptstraßennetz verliert die Delitzscher Straße als Verbindung zur A 14 nicht zuletzt durch die Realisierung der HES an Bedeutung. Nach Freigabe

der HES und einer Evaluierung der sich neu einstellenden Verkehrsverhältnisse soll eine ergebnisoffene Neueinschätzung der Bedeutung der OU Reideburg vorgenommen werden und bewertet werden, inwieweit sich Entlastungseffekte für die Ortsdurchfahrt alternativ mit verkehrsorganisatorischen Maßnahmen erreichen lassen.

- Ortsumfahrung Dölau und Lettin (im Flächennutzungsplan benannt). Hierfür liegen bislang keine vertiefenden Untersuchungen vor, Erkenntnisse lassen sich aber aus den vorliegenden Netzuntersuchungen ableiten. Die sehr geringen Verkehrsmengen in der Prognose 2030 in der Ortsdurchfahrt lassen einen Verzicht auf eine Ortsumgehung als legitime Variante erscheinen. Bei potentiellen Siedlungserweiterungen muss geprüft werden, welche Rolle die Trasse im Zusammenhang mit deren Anbindung und Erschließung übernehmen würde.
- Ortsumgehung Radewell . Auch diese Ortsumgehung ist im Flächennutzungsplan enthalten. Die Trasse wurde so konzipiert, dass sie insbesondere die Regensburger Straße in Radewell entlasten und die Anbindung der gewerblichen Standorte verbessern soll. Aktuelle verkehrliche Untersuchungen zur Ortsumgehung Radewell zeigen zum einen eine hohe Entlastungswirkung der A 143 für alle Verkehre, die in nordwestlicher Richtung die Stadt queren, und zum andern eine dominante Bedeutung des Quell- und Zielverkehrs innerhalb des Saalekreises, der als Durchgangsverkehr die Regensburger Straße nutzt. Für eine verbesserte Anbindung der halleschen Gewerbestandorte, ggf. mit einer anderen Linienführung oder auch nur mit verkehrsorganisatorischen Maßnahmen zur Entlastung des Ortskerns, sind weitere Untersuchungen erforderlich.
- Die Nordosttangente von der B 100 über die Dessauer Straße bis Trotha ist nicht im Flächennutzungsplan enthalten. Erste verkehrliche Bewertungen im Rahmen der Untersuchung zum Hauptstraßennetz ergaben nur geringe Verkehrswirksamkeiten. Diese Aussagen berücksichtigten jedoch noch nicht die potenzielle Entwicklung eines neuen Industrie- und Gewerbegebietes Halle-Tornau mit voraussichtlich etwa 150 ha Größe. Im Rahmen der weiteren Schritte der Verkehrsentwicklungsplanung ist die Trassierung einer Nordosttangente im Zusammenhang mit der gewerblichen Entwicklung im Nordraum zu betrachten.
- Im Flächennutzungsplan sind Überlegungen für eine Ortsumgehung Trotha („Zootrasse“) enthalten. Sie soll den Ortskern von Trotha mit dem hoch belasteten Straßenzug Trothaer Straße/ Reilstraße von der Einmündung der Paracelsusstraße bis zum Knotenpunkt mit der Köthener Straße entlasten. Bei der Zootrasse handelt es sich auf Grund der baulichen Randbedingungen und Zwangspunkte um ein sehr komplexes und aufwändiges Vorhaben mit hohen Kosten und neuen Betroffenheiten. Die Realisierungschancen unter den Netzgegebenheiten in der Prognose von 2030 sind in vertiefenden Untersuchungen und im

Zusammenhang mit einer möglichen Nordtangente und einer nördlichen Saalequerung zu prüfen.

Neben diesen potenziellen Ergänzungen des Straßennetzes wurden in der Vergangenheit insbesondere zusätzliche Standorte für eine weitere Saalequerung für den Kfz-Verkehr diskutiert. Im Ergebnis der gutachterlichen Untersuchung zum Hauptstraßennetz wurde vom Stadtrat die vertiefende Untersuchung von drei Trassenquerungen beauftragt.

Im Vorfeld der Aufstellung des Stadtmobilitätsplans wurden entsprechende Korridore grundsätzlich hinsichtlich ihrer Raumverträglichkeit untersucht und bewertet. Insbesondere umweltbezogene Kriterien werden einen maßgeblichen Einfluss darauf haben, ob und an welchem Standort eine neue Saalequerung realisierbar ist. Bezogen auf die Betroffenheit sensibler Schutzgüter erscheint nach derzeitigem Stand nur eine Saalequerung innerhalb eines nördlichen Korridors im Bereich des Hafens Halle (Saale) planerisch lösbar. Eine Saalequerung für den Kfz-Verkehr an dieser Stelle würde folgende Ziele der Weiterentwicklung des Hauptstraßennetzes erfüllen:

- Erhöhung der Netzsicherheit im Fall von Hochwasser bzw. anderen Havarien und Baumaßnahmen im Bereich der zwei innerstädtischen Saalebrücken
- Entlastung der Kröllwitzer Straße und der Kröllwitzer Brücke von Kfz-Verkehr
- Entlastung des Knotens Fährstraße/Seebener Straße/Burgstraße, an dem eine Trennung von ÖPNV und Kfz-Verkehr räumlich nicht erreichbar ist
- Verbesserung der Luftqualität und Reduzierung der Lärmbelastung auf der Kröllwitzer Straße sowie auf Burgstraße und Großer Brunnenstraße
- Anbindung und Erschließung geplanter Wohnstandorte sowie Gewerbeflächen im nördlichen Stadtgebiet

Eine mögliche Trassierung wäre nur abgestimmt im regionalen Planungsverbund in einen Flächennutzungsplan aufzunehmen. Ggf. könnte ein nördlicher Saaleübergang mit einer möglichen Nordosttangente im Stadtgebiet verknüpft werden. In den kommenden Jahren soll die Machbarkeit dieses Saaleübergangs mit einem Trassierungsvorschlag im Zusammenhang mit der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes weiter untersucht werden. Die anderen Trassenvarianten (mittlerer, südlicher und die Variante an der S-Bahntrasse) sind gegenüber dieser Nordvariante zu verwerfen und planerisch nicht weiterzuverfolgen.

In den vergangenen Jahren wurde immer wieder die Bedeutung des Straßenzuges der Magistrale von der Saalebrücke bis zur Franckestraße („Hochstraße“) kontrovers diskutiert. Der hohen verkehrlichen

Bedeutung für das Funktionieren des Straßennetzes in Halle (Saale) stehen Überlegungen gegenüber, die gravierende stadträumliche Barriere der „Hochstraße“ rückzubauen und durch einen leistungsfähigen ebenerdigen Straßenzug zu ersetzen. Die bisherigen Erkenntnisse aus den Untersuchungen zum Straßennetz zeigen, dass es dafür erheblicher Voraussetzungen bedarf, insbesondere der Schließung des Autobahnringes (Nordabschnitt der A 143) und der Realisierung eines weiteren innerstädtischen Brückenstandortes. Für die nächsten 10 bis 15 Jahre ist davon auszugehen, dass die Hochstraße in ihrer derzeitigen Form unverzichtbarer, ausreichend leistungsfähiger Bestandteil des Straßenhauptnetzes von Halle (Saale) bleibt.

Das kategorisierte Hauptstraßennetz ist in der Anlage dargestellt.

15.2 Ruhender Verkehr

Parken in Zentrum und Innenstadt

Mit den in der Innenstadt bestehenden Parkhäusern, Tiefgaragen und Parkplätzen wurde die Grundlage geschaffen, ein den heutigen Anforderungen entsprechendes Angebot für Gäste und Besucher zu etablieren und die Ziele der verkehrssarmen Altstadt umzusetzen. Diese Strategie berücksichtigt grundsätzlich die gute Erreichbarkeit der Innenstadt mit der Straßenbahn und dem Fahrrad. Im Einzelfall können Ergänzungen des Parkraumangebotes jedoch dann akzeptabel und sinnvoll sein, wenn sie zum einen die Attraktivität der Stadt für Gäste und Besucher erhöhen und zum anderen wertvolle städtische Freiräume entlasten. Dies ist beispielsweise bei den Überlegungen für ein neues Parkhaus Nördliche Altstadt/ Oper zu berücksichtigen und zukünftig ggf. an weiteren Standorten denkbar. Die Bewirtschaftung des Parkraums in Zentrum und Innenstadt stellt ein wichtiges Instrumentarium zur Steuerung der Verkehrsnachfrage dar und wird auch zukünftig sukzessive an die sich ergebenden Erfordernisse angepasst.

Das Parkkonzept in der Innenstadt bildet einen Teil des umfassenden Konzeptes der Schaffung einer autoarmen Innenstadt. Dieses zielt vor allem auf Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung sowie auf Verbesserung der Parkraumsituation für Bewohner.

Parken in Wohngebieten

In den Wohngebieten ist eine sehr unterschiedliche Situation hinsichtlich des ruhenden Verkehrs zu verzeichnen. Während in den großen Wohnsiedlungen der 1970er und 1980er Jahre aufgrund der demografischen Entwicklung und des Abbruchs leer gefallener Wohngebäude im Regelfall ausreichend Parkraum vorhanden ist, sind die Verhältnisse in den verdichteten Innenstadtbereichen eher problematisch, z.B. im Paulusviertel und in der südlichen Innenstadt.

Zur sukzessiven Entlastung des öffentlichen Raumes von ruhendem Verkehr der Bewohner, insbesondere in den hochverdichteten Wohngebieten der Innenstadt, ist ein Zusammenwirken der Stadt Halle (Saale) mit Vermietern und privaten Investoren erforderlich. Die Bedingungen zur Eigenvorsorge für private Stellplätze außerhalb des öffentlichen Raums sollen optimiert werden. Für Neubauvorhaben von Wohnraum oder auch gewerbliche Bebauung gilt die Stellplatzsatzung der Stadt Halle (Saale), aktuell in der Fassung vom 28. September 2016, in welcher die Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze verbindlich geregelt wird.

Durch die Strategien zur Förderung des Umweltverbundes sowie der Inter- und Multimodalität (u.a. Förderung Car-Sharing, Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV) wird seitens der Stadt Halle (Saale) darauf hingewirkt, dass die Motorisierung und der daraus resultierende Stellplatzbedarf so weit möglich minimiert werden.

Park&Ride

Park&Ride ist insbesondere für in der Innenstadt Beschäftigte sowie bei Großveranstaltungen eine geeignete Alternative. Derzeit stehen ca. 600 Stellplätze auf acht P+R-Parkplätzen an Endhaltestellen der Straßenbahn sowie am S-Bahnhof Halle-Messe zur Verfügung. Derzeit würde eine Erweiterung des P+R-Angebotes Überkapazitäten schaffen. Sofern sich jedoch neue Bedarfe ergeben, können entsprechende Erweiterungen erfolgen. Zur Förderung von P+R wird zudem angestrebt, die P+R-Plätze mittels geeigneter Informationstechnik stärker in das Bewusstsein der Autofahrer zu rücken und mit Auslastungsinformationen der Parkierungseinrichtungen in der Innenstadt zu verknüpfen. Ein entsprechendes Pilotprojekt wurde bereits am P+R-Parkplatz Endhaltestelle Krollwitz umgesetzt.

16. Handlungsfeld Verkehrssystem- und Mobilitätsmanagement, innovative Mobilität

16.1 Verkehrssystemmanagement

Mit der Entwicklung des Verkehrssystemmanagements werden vor allem folgende strategische Ansatzpunkte verfolgt:

- Effiziente Nutzung der bestehenden Infrastrukturen
- Strategien zur Vermeidung von Staus, z. B. durch verkehrsberuhigende Maßnahmen bei Überlastungen oder anderen gravierenden Verkehrsstörungen
- Umfassende und vertiefende Digitalisierung bei der Erfassung und -verarbeitung von Verkehrsdaten
- Frühzeitige Bereitstellung von Informationen zur Verkehrslage im Innenstadtbereich einschließlich der Auslastung von Parkierungsstandorten, um die Nutzung alternativer Verkehrsmittel (ÖPNV und Fahrrad) im Zielverkehr zur Innenstadt oder die Nutzung der weiter zu entwickelnden P+R-Angebote zu verstärken

- Weitere Reduzierung der Verlustzeiten im ÖPNV durch entsprechende Steuerungsstrategien (ÖPNV-Bevorrechtigung)
- Weitere Stärkung der Echtzeitinformationen im ÖPNV zur Erhöhung der Zuverlässigkeit und Akzeptanz des Systems mit Einbeziehung verkehrsmittelübergreifender Informationen (Bahn/ S-Bahn/ Straßenbahn/ (Regional-) Bus)

Das Steuerungssystem der Lichtsignalanlagen in Halle (Saale) bleibt auf die Implementierung der Steuerungszintelligenz vor Ort (also an den Knotenpunkten) ausgelegt, die Verwaltung im Netz dient vorwiegend der Informationsgewinnung und Störungserkennung.

16.2 Mobilitätsmanagement

Das **Mobilitätsmanagement** stellt einen unverzichtbaren Bestandteil langfristig orientierter Strategien dar, da es direkt an der Beeinflussung der individuellen Mobilität ansetzt. Je erfolgreicher das Mobilitätsmanagement praktiziert werden kann, desto einfacher wird es sein, die Zielstellungen für ein leistungsfähiges stadt-, umwelt- und sozialverträgliches Gesamtverkehrssystem zu erreichen. Daher sind hier insbesondere folgende strategische Ansatzpunkte zu verfolgen:

- stärkere Integration des Mobilitätsmanagements in das Verwaltungshandeln
- Unterstützung der Ausweitung des betrieblichen Mobilitätsmanagements in Zusammenarbeit mit der örtlichen Wirtschaft
- Stärkung des Jobtickets im ÖPNV
- zielgruppengerechte Öffentlichkeitsarbeit/ Imagekampagnen zur Beeinflussung des persönlichen Mobilitätsverhaltens (z. B. Neubürgerberatung, Mobilitätskostenrechner)
- Schaffung neuer Angebote/ Anreize für multimodale Verkehrsmittelnutzungen (Mobilitätskarten etc.)
- Weitere Verbesserung der verkehrsträger- und verkehrsmittelübergreifenden Informationsangebote – hierfür bilden die drei vorhandenen Service-Center der HAVAG am Markt, in Halle-Neustadt und am Hauptbahnhof sowie die internetgestützten Informationsangebote eine sehr gute Grundlage
- Verbesserung der Kooperation im Mobilitätsmanagement mit dem Umland (insbesondere mit Saalekreis und im Rahmen des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes)
- Optimierung von Eventverkehren in Zusammenarbeit mit Veranstaltern etc. hinsichtlich der Nutzung von emissionsarmer Mobilität



Grafik: Komponenten/ Einflussfaktoren für das Mobilitätsmanagement

Das Mobilitätsmanagement in Halle (Saale) ist dadurch gekennzeichnet, dass neben der öffentlichen Hand (insbesondere Stadtverwaltung Halle (Saale) sowie die Stadtwerke Halle) auch die Verkehrserzeuger sowie die HAVAG und der MDV als Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen maßgebliche Akteure darstellen. Die HAVAG hat das Ziel, sich zu einem breit aufgestellten Mobilitätsdienstleister zu entwickeln. Dies kann insbesondere dazu beitragen, die intermodalen Verkehrsangebote weiter zu stärken.

Ein weiterer Schwerpunkt für die kommenden Jahre wird es sein, das betriebliche Mobilitätsmanagement zu fördern. Dabei sollten die Verwaltungen sowie Einrichtungen und Betriebe der öffentlichen Hand (z.B. Stadtwerke, Kliniken) eine Vorreiterrolle spielen. Nach Möglichkeit sollen Fördermittel für dieses Handlungsfeld eingeworben werden.

16.3 Innovative Mobilität

Unter innovativer Mobilität werden heutzutage insbesondere solche Mobilitätsformen verstanden, die durch den vollständigen oder teilweisen Ersatz fossiler Brennstoffe („Dekarbonisierung“) gekennzeichnet sind. Darunter fallen multimodale oder intermodale Verhaltensweisen ebenso wie die Nutzung emissionsarmer Antriebe im Kraftfahrzeugverkehr oder auch im öffentlichen Personenverkehr. In den kommenden Jahren werden in Halle (Saale) vor allem folgende Ansätze zur Förderung der innovativen Mobilität im Mittelpunkt stehen:

- Entwicklung und Bereitstellung eines Netzes von Ladeinfrastrukturen für die Nutzung von elektrisch betriebenen Pkw im Zusammenwirken von Stadtverwaltung, den Stadtwerken Halle

(SWH) als örtlichem Netzbetreiber und Stromversorger, Unternehmen der Privatwirtschaft, Parkhausbetreibern und Großvermietern

- Nutzung von emissionsarmen Fahrzeugen im kommunalen Fuhrpark (Verwaltung und kommunale Einrichtungen)
- Unterstützung der weiteren Etablierung von Car-Sharing-Angeboten mit einem zunehmenden Anteil von Elektrofahrzeugen
- Bündelung von Angeboten für inter- und multimodale Verhaltensweisen („Mobil-Punkte“) einschließlich Integration von Bike-Sharing
- Förderung elektrischer Antriebe im Busverkehr. Hier befindet sich ein Pilotprojekt für die Linie 27 (Büschdorf – Reideburg – Berliner Brücke) in Vorbereitung
- Verknüpfung von Abrechnungssystemen zur Vereinfachung der Nutzung inter- und multimodaler Mobilitätsangebote
- Förderung moderner Ansätze der City-Logistik (z.B. Lastenfahrräder und elektrische Lieferfahrzeuge)



Foto: e-scooter der Stadtwerke Halle (SWH)

17. Handlungsfeld Wirtschaft und Tourismus

Ein leistungsfähiges Straßennetz sowie ein gut funktionierender ÖPNV sind maßgebliche Voraussetzungen für eine prosperierende Wirtschaft und den Tourismus. Halle (Saale) verfügt hierbei mit seiner Lage in der Metropolregion Mitteldeutschland und der Anbindung an das Autobahn- und Fernbahnnetz sowie den örtlichen Infrastrukturen und Verkehrsangeboten über sehr gute

Rahmenbedingungen, die gemäß den dargestellten Konzepten für das Straßennetz und den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes sukzessive weiter zu optimieren sind.

Die Stadt Halle (Saale) bemüht sich auch zukünftig um weitere gewerbliche Ansiedlungen, um den jetzigen Pendlersaldo auszugleichen und perspektivisch mehr Wertschöpfung (= Finanzkraft) am Standort zu bündeln. Dafür werden vorhandene gewerbliche Flächen erweitert und neue erschlossen. Essentiell für den Warenaustausch und Güterverkehr ist dabei eine gute Anbindung an das Hauptstraßennetz und weiterführend an die Autobahnen. Jedoch ist auch eine gute Erreichbarkeit der Standorte mit dem öffentlichen Personenverkehr und im durch den Radverkehr für Beschäftigte und Besucher sicherzustellen.

In diesem Zusammenhang ist auf die Verantwortung der Wirtschaft hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten hinzuweisen. Ein hoher Anteil des Umweltverbundes im Berufsverkehr auf der einen Seite, trägt auf der anderen Seite dazu bei, erforderliche Reserven im Straßennetz für die effiziente Abwicklung von Wirtschaftsverkehren zu schaffen. Über das betriebliche Mobilitätsmanagement können hierfür entsprechende Anreize gesetzt werden. Einen der wichtigsten Wirtschaftsstandorte stellt die Innenstadt als zentraler Einzelhandels- und Dienstleistungsstandort dar. Die Erreichbarkeit der Innenstadt für Kunden und Besucher über die bestehenden Verkehrsnetze ist bereits als sehr gut zu bezeichnen. Generell sind im Innenstadtbereich aber andere Maßstäbe anzulegen als an Gewerbestandorte an der Peripherie. Für den Wirtschaftsverkehr steht dabei die Sicherung der Versorgung/ Belieferung im Vordergrund. Auch Handwerker sowie Sozialdienste und Einsatzfahrzeuge von Rettungsdiensten sind zu berücksichtigen. Dazu werden entsprechend den Bedürfnissen und Möglichkeiten die entsprechenden Regelungen bei Bedarf fortgeschrieben. Jedoch kann auch hier die Wirtschaft noch einen stärkeren Beitrag leisten. Ansätze dafür werden insbesondere in einer modernen City-Logistik gesehen (siehe Kapitel Innovative Mobilität)