

GRÜN- UND FREIRAUMKONZEPT ALTSTADT HALLE (SAALE)



18.11.2022

Stadt Halle (Saale)
Fachbereich Städtebau und Bauordnung
Marktplatz 1
06100 Halle (Saale)

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung	4
1.1	Anlass und Aufgabe	4
1.2	Erarbeitungsprozess.....	5
1.3	Grundlagen.....	7
2	Analyse und Bewertung der Freiraumsituation – Herausforderungen für die Freiraumentwicklung	9
2.1	Herausforderungen.....	9
2.2	Themenfelder	9
2.2.1	Identität des Ortskerns.....	9
2.2.2	Freiraumversorgung.....	11
2.2.3	Grünflächenvernetzung.....	13
2.2.4	Wegeverbindungen im Freiraum.....	14
2.2.5	Klimaanpassung	16
2.3	Zusammenfassung – Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken	20
3	Strategische Leitthemen	25
3.1	Klimaangepasste und umweltfreundliche Altstadt.....	25
3.1.1	Leitthema.....	25
3.1.2	Ziele.....	26
3.2	Rad- und fußverkehrsfreundliche Altstadt.....	29
3.2.1	Leitthema.....	29
3.2.2	Ziele.....	29
3.3	Förderung des Tourismus in der Altstadt.....	30
3.3.1	Leitthema.....	30
3.3.2	Ziele.....	31
4	Räumliche Leitthemen	33
4.1	Grün-blaues Netz	33
4.1.1	Leitthema.....	33
4.1.2	Ziele.....	33
4.2	Grün- und Freiflächen.....	34
4.2.1	Leitthema.....	34
4.2.2	Ziele.....	35
5	Maßnahmenpaket.....	37
5.1	Exkurs Klimaanpassung durch Dach-/Fassadenbegrünung.....	37
5.2	Grün-blauer Altstadttring.....	39
5.3	Wichtige Freiraumverbindungen im und um den Altstadt kern	45
5.4	Stadtplätze als freiräumliche Identitätsorte	47
5.5	Stadtquartiere und Klimaoasen.....	56
6	Finanzierung.....	60
7	Ausblick.....	62
8	Literaturverzeichnis	64
9	Anlagen	66

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	Grenze des Untersuchungsgebietes.....	6
Abb. 2	Ausschnitte der Planungshinweiskarte zum Fachbeitrag Stadtklima Halle (Saale) .	16
Abb. 3	Ausschnitte der Klimafunktionskarte zum Fachbeitrag Stadtklima Halle (Saale)	17
Abb. 4	Maßnahmen Bereich Moritzzwinger und Brunoswarte	39
Abb. 5	Maßnahmen Bereich Waisenhausring	40
Abb. 6	Maßnahmen Bereich Universitätsring (Südteil)	41
Abb. 7	Maßnahmen Bereich Mühlgraben (Nordteil)	42
Abb. 8	Maßnahmen Bereich Flutgraben am Tuchrähmen.....	43
Abb. 9	Maßnahmen Bereich Hallorenring	44
Abb. 10	Maßnahmen Bereich Franzosenweg	45
Abb. 11	Maßnahmen Bereich Saline- und Sandangerbrücke.....	46
Abb. 12	Maßnahmen Bereich Domplatz	47
Abb. 13	Maßnahmen Bereich Domplatz (Visualisierung)	48
Abb. 14	Maßnahmen Bereich Marktplatz (Westseite)	48
Abb. 15	Maßnahmen Bereich Leipziger Straße	50
Abb. 16	Maßnahmen Bereich Leipziger Straße (Visualisierung A).....	51
Abb. 17	Maßnahmen Bereich Leipziger Straße (Visualisierung B).....	51
Abb. 18	Maßnahmen Bereich Kleiner Berlin	52
Abb. 19	Maßnahmen Bereich Salzgrafenplatz.....	53
Abb. 20	Maßnahmen Bereich Große Brauhausstraße	54
Abb. 21	Maßnahmen Bereich Große Brauhausstraße (Visualisierung)	55
Abb. 22	Maßnahmen Bereich Friedemann-Bach-Platz/Schlossberg	55
Abb. 23	Maßnahmen Bereich Kreativquartier Klausstraße	56
Abb. 24	Maßnahmen Bereich Klimaquartier Schülershof	57
Abb. 25	Fördergebiete „Lebendige Zentren“ und „Zukunftsfähige Innenstadt“	60

Tabellenverzeichnis

Tab. 1	Ergebnisse der SWOT-Analyse	24
Tab. 2	Zu erhaltende urbane Klimaoasen im Untersuchungsgebiet.....	59

Abkürzungsverzeichnis

FLL	Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau e. V.
FNP	Flächennutzungsplan
GIS	Geoinformationssystem(e)
HAVAG	Hallesche Verkehrs-AG
HWG	Hallesche Wohnungsgesellschaft mbH
SWH	Stadtwerke Halle GmbH
SWOT	Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats (Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken)

Bildnachweis

Titelfoto:	Alter Markt in Halle (Saale), Juni 2021
	© Stadt Halle (Saale)/Thomas Ziegler

1 Einführung

1.1 Anlass und Aufgabe

Die Stadt Halle (Saale) steht, wie viele andere Kommunen auch, immer wieder vor der Herausforderung, auf stetig ändernde Aufgaben und Prozesse wie die demografische Entwicklung, den Klimawandel, die Mobilitätswende, das städtische Wachsen und Schrumpfen u. v. m. zu reagieren und entsprechende Lösungen und Konzepte zu entwickeln.

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept ISEK Halle 2025 bildet seit 2017 den konzeptionellen Grundstein für alle Planungsprozesse. Für eine nachhaltige Stadtentwicklung kommt dabei der Verzahnung der Freiraumplanung mit der städtebaulichen und infrastrukturellen Entwicklung eine wesentliche Rolle zu. Die Inhalte und Ziele von freiraumplanerischen Konzepten dienen der Stadt als Handlungsgrundlage auf unterschiedlichen Planungsebenen, von der Bauleitplanung bis zur Objektplanung.

Eine der großen aktuellen Herausforderungen für die Hallesche Freiraumplanung liegt in der Auseinandersetzung mit den Folgen der globalen Erderwärmung auf lokaler Ebene und der Entwicklung von Anpassungsstrategien und -maßnahmen, um die Resilienz der Stadt im Hinblick auf diese Herausforderungen zu erhöhen und gleichzeitig die Lebensqualität und Attraktivität für die Bewohner*innen zu erhalten bzw. zu verbessern. Angesichts dessen hat im Auftrag der Stadt Halle (Saale) das Thüringer Institut für Nachhaltigkeit und Klimaschutz (ThINK) im Mai 2021 einen Fachbeitrag zum Halleschen Stadtklima als Grundlage für die Neuaufstellung des Landschaftsplans und des Flächennutzungsplans erstellt. Der Beitrag zeigt, welche Gebiete im Stadtraum klimatische Nachteile bzw. Vorteile aufweisen, und verdeutlicht die Notwendigkeit, Klimaschutz- und Klimaanpassungsmaßnahmen zukünftig stärker als Belang in der Stadtentwicklung zu verankern.

Um präzisere, freiraumplanerische Ziele und Maßnahmen zu formulieren, sind jedoch nicht nur gesamtstädtische, sondern auch einzelne, stadtviertelbezogene Konzepte erforderlich. Da gerade die historische Altstadt als lebendige Stadtmitte von Halle (Saale) eine zentrale Bedeutung für die Freiraumentwicklung der Gesamtstadt hat und in besonderem Maße von den Auswirkungen des Klimawandels betroffen ist, wird dieses Viertel im folgenden Konzept in den Vordergrund gestellt.

Die vitale, vielgestaltige Altstadt hat zwar hinsichtlich der ihr zukommenden Funktionen und im Hinblick auf die 1994 beschlossenen Sanierungsziele (Oberzentrum, Historische Struktur, Wohnen, Handel und Dienstleistungen, Universität/Kultur, Büronutzung, Tourismus, Grün und Freiräume, Verkehr, Technische Infrastruktur, Sozialplan, Altlasten) insgesamt einen guten Entwicklungsstand erreicht, jedoch verfügt sie weiterhin noch über große Potenziale gerade in Bezug auf den öffentlichen Freiraum. Die größte Herausforderung besteht vor allem in der Verfügbarkeit vorhandener Grün- und Freiflächen. Die Altstadt ist hier im stadtweiten Vergleich schlecht aufgestellt und weist eine Vegetationsbedeckung von nur 17 % auf, was nach dem Stadtviertel „Gebiet der DB“ dem zweitniedrigsten Wert in ganz Halle (Saale) entspricht (Stand 2021).

Ein besonderes Augenmerk wurde nachfolgend daher auch auf die Problematik des Mikroklimas in der Halleschen Altstadt gerichtet. Nach den Ergebnissen des Fachbeitrags zum Stadtklima von Halle (Saale) wird die komplette Altstadt als bebautes Gebiet mit erheblichen klimatisch-lufthygienischen Nachteilen eingestuft. Das heißt, es handelt sich um einen verdichteten und stark versiegelten Siedlungsraum mit ausgeprägtem Wärmeinseleffekt und unzureichendem Luftaustausch. Der hohe Versiegelungsgrad hemmt dabei die Einsickerung und Speicherung von Regenwasser in den Boden, was v. a. während heißen und trockenen Perioden zu Trockenstress bei vorhandenen Pflanzen führt. Vertrocknetes oder nicht vorhandenes Grün sorgt wiederum für eine geschwächte Verdunstungskühlung im Viertel und eine erhöhte Wärmebelastung für Mensch und Umwelt. Gerade das Stadtgebiet von Halle (Saale) liegt sehr ungünstig im Lee des Harzes und zählt aufgrund der dort auffällig geringen Niederschläge zur

trockensten Region Deutschlands. Durch die klimawandelbedingt weiter steigenden Durchschnittstemperaturen und häufiger auftretenden extremen Hitzeperioden kann sich die bereits problematische Stadtklimasituation verschärfen und die Lebensqualität in der Innenstadt deutlich mindern. Ebenso stellen vermehrte Starkregenereignisse in hoch versiegelten Bereichen wie der Altstadt ein zunehmendes Problem für die Umwelt dar, da die Speicherkapazitäten von Böden und Pflanzen begrenzt sind und das Regenwasser nicht in der Fläche gehalten werden kann. Die bestehenden Luftleitbahnen aus dem Umland, die normalerweise für einen entsprechenden Kaltluftzustrom in den Siedlungsgebieten sorgen, können aufgrund der barriere wirkenden, verdichteten Baustruktur der Altstadt sowie wegen des geringen Reliefs der Gesamtstadt nicht in den Innenraum des Viertels gelangen. Daher sollte ein Bündel an wirk samen Einzelmaßnahmen der Freiraumplanung ergriffen werden, die in der Summe zur mikroklimatischen Verbesserung der Situation beitragen und die Aufenthalts- und Lebensqualität der Menschen im Gebiet langfristig erhöhen können. Insbesondere Maßnahmen zur Sicherung und Erweiterung von grüner bzw. grünflächenbezogener und blauer bzw. wasserbezogener Infrastruktur können als ökologisch wertvolles Netzwerk Kühleffekte bewirken und die Wärmebelastung in der Altstadt abmildern. Auch die Luftqualität kann dadurch deutlich verbessert werden und zur Gesundheitsprävention für die Bevölkerung im urbanen Raum dienen. Die Verfügbarkeit und öffentliche Zugänglichkeit zu mikroklimatischen Erholungs oasen, den sogenannten urbanen Klimaoasen, sollte dabei gewährleistet sein. Aufgrund des Freiflächen mangels und der hohen Baudichte im Gebiet werden zunehmend Klimaanpassungsmaßnahmen auf Gebäuden wie Dach- und Fassadenbegrünung, Retentionsdächer u. Ä. erforderlich.

Neben der notwendigen Anpassung an den Klimawandel kann durch die Schaffung neuer, attraktiver Aufenthalts-, Begegnungs- und Erholungsräume als prägende, öffentlich nutzbare Struktur des Quartiersraums sowohl die Wohnqualität verbessert, als auch der Tourismus in der Halleschen Innenstadt gefördert werden. Im Sinne der „Grünraumgerechtigkeit“ ist für die Bevölkerung eine gerechte Versorgung bzw. Verteilung an frei zugänglichen und hochwertigen Grün- und Freiflächen im Stadtgebiet zu gewährleisten. Darüber hinaus entstehen durch die Erhöhung des Grünanteils in der Altstadt neue Lebensräume für Tiere und Pflanzen, womit ein wichtiger Beitrag zum Umwelt- und Artenschutz geleistet werden kann.

In Hinsicht auf den Klimaschutz sind auch Maßnahmen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität notwendig und im Zusammenhang mit der Freiraumplanung zu betrachten. Mit Maßnahmen wie der Erweiterung von Straßenbegleitgrün, der Vervollständigung und Verbesserung des Rad- und Fußwegenetzes, der Umnutzung von Kfz-Infrastrukturen zu öffentlichen Freiräumen o. Ä. können mehr Menschen zum Radfahren und Spaziergehen bzw. Laufen in der Altstadt animiert werden. Aktuell ist das Viertel nicht frei von störendem Kfz-Verkehr bzw. -Infrastruktur und die Wege für v. a. Radfahrende sind zum Teil noch sehr eng, unübersichtlich, nicht durchgängig und/oder wenig attraktiv.

Mit der Erstellung des Grün- und Freiraumkonzeptes Altstadt erfolgt eine Konkretisierung der Sanierungsziele/Ziele der Rahmenplanung als Grundlage für die Durchführung der Maßnahmen im Sanierungsgebiet Nr. 1 „Historischer Altstadt kern“ (Beschluss - Nr. 94/I-47/1050). Dadurch soll eine strategische Grundlage für die Freiraumentwicklung im Stadtkern von Halle (Saale) und ein freiraumplanerisches Musterkonzept zur Orientierung und Aussendung von wichtigen Impulsen für andere Hallesche Stadtviertel geschaffen werden. Gerade im Hinblick auf sich wandelnde städtische Rahmenbedingungen mit direktem Einfluss auf die Aufenthaltsqualität im Viertel, insbesondere durch die klimatischen Veränderungen, ist ein neues, stadtviertelspezifisches Grün- und Freiraumkonzept mit entsprechenden Handlungsempfehlungen essentiell, damit die Altstadt für die Allgemeinheit langfristig lebenswert bleibt.

1.2 Erarbeitungsprozess

Auf folgenden Arbeitsschritten basiert die Erarbeitung des Grün- und Freiraumkonzeptes für die Altstadt von Halle (Saale):

- Festlegung des Untersuchungsraumes

- Neben dem Altstadtkern werden auch die benachbarten Innenstadtquartiere Neumarkt, Charlottenviertel, der östliche Teilbereich der Klostervorstadt und der westliche Teilbereich des Medizinviertels betrachtet (s. Abb. 1), da diese zum einen auch klimatisch-lufthygienische Nachteile aufweisen (s. Kap. 2.2.5) und zum anderen teilweise in den gleichen Fördergebieten wie die Altstadt liegen („Lebendige Zentren“ und „Zukunftsfähige Innenstadt und Zentren“, s. Kap. 6).
- Erfassung und Analyse des freiraumplanerischen Bestandes im Untersuchungsraum mit Fokus auf den jeweiligen Beitrag zu den folgenden fünf Themenfeldern:
 - Identität des Ortskerns
 - Freiraumversorgung
 - Grünflächenvernetzung
 - Wegeverbindungen im Freiraum
 - Klimaanpassung
- zusammenfassende Bewertung der Freiraumsituation in Form einer SWOT-Analyse
- Ableitung von strategischen und räumlichen Leitthemen und Zielen
- Entwicklung von konkreten, zielführenden Maßnahmen als Handlungsempfehlung
- Benennung verschiedener Steuerungsinstrumente für die Umsetzung der Maßnahmen

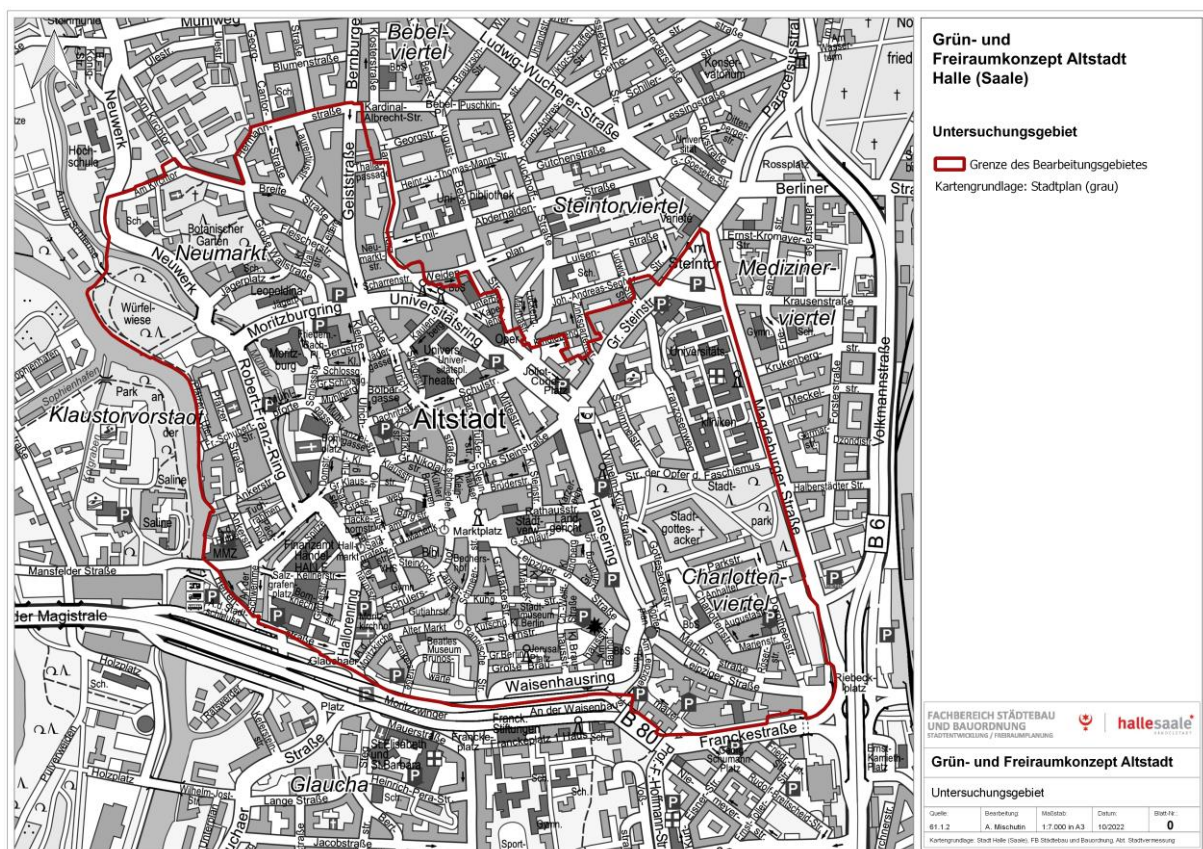


Abb. 1 Grenze des Untersuchungsgebietes

Für die Erarbeitung wurden folgende Methoden eingesetzt:

- Erfassung, Analyse und Auswertung vorliegender Daten und Konzepte
 - Auswertung bestehender Konzepte, Planungen und Studien
 - Auswertung GIS-basierter Daten und Erstellung von Übersichtsplänen (eine Bestandskarte, eine Analysekarte und eine Maßnahmenkarte)
- Erarbeitung und Skizzierung konkreter, umsetzungsorientierter Maßnahmen

- zeichnerische Erstellung von Lageplänen zu ausgewählten Einzelmaßnahmen
- fachlicher Austausch mit verschiedenen städtischen Akteur*innen (Fachbereich Städtebau & Bauordnung, Fachbereich Umwelt, Fachbereich Mobilität und Dienstleistungszentrum Klimaschutz, Fachbereich Sicherheit) und kommunalen Tochterunternehmen (HWG, HAVAG, SWH)

Bei der Bestandserfassung und -analyse standen dabei folgende Fragen im Vordergrund:

- Wie ist der Untersuchungsraum mit Freiräumen und Begrünung versorgt?
- Welche Frei- und Grünflächen sind öffentlich zugänglich?
- Was wird im öffentlichen Freiraum an grüner und blauer Infrastruktur angeboten/nicht angeboten?
- Welche wichtigen Wegeverbindungen im Freiraum für den Fuß- und Radverkehr existieren?
- Welche Grünflächen haben eine klimatisch besonders wichtige Funktion?
- Welche Stadtplätze sind aus freiraumplanerischer Sicht von Bedeutung und welche davon sind thermisch belastet?
- Wo befinden sich touristisch bedeutsame Anlaufpunkte, insbesondere Gebäude?
- Welche Gebäudedächer haben bereits eine Begrünung und welche können noch nachträglich begrünt werden?
- Welche Freiräume bzw. Freiraumelemente sind sanierungsbedürftig und können aufgewertet werden?
- Welche Wegeverbindungen sind defizitär aufgestellt und haben Aufwertungspotenzial?

Der Bestandsplan (s. Anlage Plan 1) dient dabei überwiegend als Erfassung und Kategorisierung ausgewählter Freiraumelemente im Bestand, während die Analysekarte (s. Anlage Plan 2) die Freiraumsituation im Hinblick auf die Qualität, Ausstattung, Zugänglichkeit, Erreichbarkeit und Vernetzung bewertet. In einer tabellarischen Darstellung wurden die Ergebnisse der Analyse nach dem SWOT-Prinzip zusammengefasst. Daraus konnten dann mehrere strategische und räumliche Leitthemen sowie entsprechende Ziele abgeleitet werden. Insgesamt wurden drei strategische Leitthemen mit insgesamt fünf Leitzielen und zwei räumliche Leitthemen mit insgesamt vier Leitzielen formuliert. Auf dieser Grundlage konnten anschließend einzelne Maßnahmen entwickelt werden, die übersichtlich in einem Maßnahmenplan (s. Anlage Plan 3) verortet dargestellt sind. Zudem wurde für ausgewählte Einzelmaßnahmen jeweils noch eine zusätzliche Entwurfsskizze mit konzeptionellen Überlegungen zur Freiraumplanung erstellt (s. Kap. 5). Die in den Plänen und Skizzen verwendeten Kartengrundlagen stammen alle von der Abteilung Stadtvermessung der Stadt Halle (Saale).

1.3 Grundlagen

Das Grün- und Freiraumkonzept Altstadt orientiert sich an bereits bestehenden Grundlagen und Strategien, d. h. es werden verschiedene freiraumplanerische Entwicklungsansätze und Planungsvorstellungen unterschiedlicher fachlicher Bereiche der Stadt Halle (Saale) untersucht und entsprechend in die Konzeption integriert. Darunter fallen zum einen bestehende gesamtstädtische Konzepte, Gutachten und Planungen der Stadt:

- Integriertes Stadtentwicklungskonzept Halle 2025 (ISEK), 2017
- Fachbeitrag Stadtklima zum Landschaftsplan und Flächennutzungsplan der Stadt Halle, 2021 (Die empirischen Grunddaten stammen aus der Stadtklimauntersuchung des Deutschen Wetterdienstes aus den Jahren 2016-2019 und wurden mittels Modellen ausgewertet. Es fand keine separate eigene Datenerfassung statt.)

- Integriertes Kommunales Klimaschutzkonzept der Stadt Halle (Saale) – Fortschreibung 2018, 2020
- Tourismuskonzept für die Stadt Halle, 2019
- Stadt am Fluss – Wassertourismuskonzept, 2015
- Stadt am Fluss – Freiraum- und Wegekonzept, 2015
- Spielflächenkonzeption Halle (Saale) – 3. Fortschreibung, 2020
- Stadtmobilitätsplan Halle (Saale), 2019
- Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) – Fortschreibung 2013, 2013

Zum anderen wurden Konzepte und Planungen, die direkt das Stadtgebiet Altstadt bzw. die Innenstadt von Halle (Saale) betreffen, analysiert und ausgewertet:

- Integriertes Entwicklungskonzept Altstadt, 2013
- Aktive Stadt- und Ortsteilzentren – Integriertes Handlungskonzept der Stadt Halle (Saale), 2013
- Grundsätze der Verkehrsorganisation in der Altstadt von Halle (Saale), 2011

Zusätzlich wurden auch vorhandene Freiraumkonzepte anderer Städte wie der Masterplan Freiraum der Stadt Hamm, die Freiraumstrategie der Stadt Leipzig, der Fachbeitrag Grün und Freiraum der Stadt Frankfurt am Main sowie das Handbuch Klimaanpassung der Stadt Nürnberg begutachtet und gut geeignete Instrumente und Inhalte als Basis verwendet.

Mit Hilfe der Grundlagen konnten eigene Potenziale erkannt und Zielstellungen festgelegt werden. Im Mittelpunkt steht die Sicherung und Weiterentwicklung des Freiraums in der Altstadt. Die übergreifenden, strategischen Leitthemen Klimaanpassung, Umweltschutz, Mobilität und Tourismus in Halle (Saale) wurden daher nur mit Freiraumbezug eingearbeitet.

2 Analyse und Bewertung der Freiraumsituation – Herausforderungen für die Freiraumentwicklung

2.1 Herausforderungen

Die Freiraumentwicklung in der Altstadt von Halle (Saale) muss sich verschiedenen Herausforderungen stellen. Die globalen Entwicklungen Klimawandel, demografischer Wandel, wachsende und schrumpfende Stadträume, Sicherung der Biodiversität und Mobilitätswende müssen eng mit den spezifischen lokalen Gegebenheiten vernetzt werden, damit eine nachhaltige und zukunftsfähige Gestaltung der innerstädtischen Räume mit hoher Lebensqualität ermöglicht wird.

Eine übergeordnete Aufgabe stellt dabei das Querschnittsthema Klimaanpassung dar, das in allen Handlungsfeldern des Grün- und Freiraumkonzeptes Altstadt eine wichtige Rolle spielt. Gerade die sehr dicht gebaute Altstadt ist zusammen mit ihren unmittelbar angrenzenden Stadtquartieren im gesamtstädtischen Vergleich in Bezug auf die klimatische Situation besonders problematisch aufgestellt, weshalb hier der Handlungsdruck sehr hoch ist. Der Wärmeinseleffekt und Trockenstress erhöhen hier den Handlungsdruck in besonderem Maße. Durch die weiter voranschreitende Klimaerwärmung und die zunehmende Flächenknappheit durch Nachverdichtungen im urbanen Raum, verschärft sich die Problematik in den nächsten Jahren. Alle Maßnahmen zur Freiraumentwicklung in diesem Viertel sollten demnach gleichzeitig auch der Anpassung an den Klimawandel dienen. Demgegenüber stehen zahlreiche Interessenskonflikte wie der Wunsch nach baulicher Nachverdichtung, der motorisierte Individualverkehr, die Platzansprüche der Versorgungsträger*innen, der Denkmalschutz u. v. m., die entsprechend zu berücksichtigen sind.

Da die Altstadt nicht nur das Zentrum der Stadt, sondern auch des Halleschen Tourismus darstellt, besteht für die Freiraumentwicklung zudem die Aufgabe, das Stadtviertel durch ein ansprechendes Erscheinungsbild und eine hohe Vielfalt an Erholungs- und Freizeitangeboten sowohl für Einheimische als auch für Tourist*innen attraktiv und lebenswert zu gestalten.

Dabei muss der nachfolgende Kostenaufwand für sowohl die Umsetzung der Maßnahmen als auch für die dauerhafte Unterhaltung der neuen Grünflächen und Gestaltungselemente von Anfang an mitbedacht und einkalkuliert werden (s. Kap. 6). Während für die Planungs- und Baukosten ggf. Fördermöglichkeiten genutzt oder erschlossen werden können, stehen für die Folgekosten solche Möglichkeiten nicht zur Verfügung. Die Mehraufwendungen für die Pflege und den Unterhalt zusätzlicher Flächen und Ausstattungselemente gehen dauerhaft zu Lasten des städtischen Haushalts.

2.2 Themenfelder

Die in den folgenden Kapiteln behandelten Themenfelder wurden auf Grundlage der Erfassung des Freiraumbestandes analysiert und bewertet. Die Analyse- und Bewertungsergebnisse bilden insgesamt einen wichtigen Baustein, um entsprechende Rückschlüsse für die weitere Entwicklung des Grün- und Freiraumkonzeptes Altstadt ziehen sowie konkrete Ziele und Maßnahmen (s. Kap. 3, 4 und 5) formulieren zu können.

2.2.1 Identität des Ortskerns

Mit einer Vielzahl an Nutzungen entspricht die Altstadt ihrer Zentrumsfunktion sowohl innerhalb der Stadt Halle (Saale) als auch überregional als Oberzentrum. Kennzeichnend für die hochverdichtete Nutzungsmischung sind die zahlreichen Bildungs-, Wissenschafts- und Kultureinrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten und Geschäfte, Gastronomien, touristische Sehenswürdigkeiten sowie das Wohnen. Durch die historisch gewachsenen Strukturen und die große Anzahl an historisch bedeutenden, stadtbildprägenden Gebäuden und Plätzen haben die Altstadt und die angrenzenden gründerzeitlichen Stadterweiterungen eine hohe städtebauliche und baukulturelle Bedeutung.

Insgesamt ist das Hallesche Zentrum gekennzeichnet durch eine sehr dichte, meist mehrgeschossige Bebauung. Viele dieser Bauten sowie der überwiegende Teil des mittelalterlichen Straßengrundrisses sind historisch erhalten geblieben, da u. a. das Stadtzentrum kaum Schäden durch den Zweiten Weltkrieg erleiden musste. Mit ihren über 500 Einzel- und Kulturdenkmälern aus der Zeit der Renaissance, des Barocks, des Klassizismus, der Gründerzeit und des Jugendstils gilt die Altstadt als historischer und kultureller Mittelpunkt von Halle (Saale) sowie als einer der größten Denkmalsbereiche Deutschlands. Vor allem die geschichtsträchtige, beeindruckende Architektur der verschiedenen Epochen macht den Stadtkern zu einem attraktiven Anziehungspunkt, der auch als „Mikromuseum für erhaltende Architektur“ bezeichnet wird. Mit den zusätzlich integrierten modernen Neubauten existiert heute ein baukulturell abwechslungsreiches Stadtbild im Innenstadtkern von Halle (Saale). Zu den touristisch bedeutendsten Bauwerken des Untersuchungsgebietes gehören u. a. der Rote Turm und die Marktkirche „Unser lieben Frauen“, die gemeinsam mit ihren fünf Türmen das Wahrzeichen von Halle (Saale) bilden, das neugotische Stadthaus, der Gebäudekomplex „Neue Residenz“ und die Friedhofsanlage Stadtgottesacker aus der Renaissance-Zeit, die Glaubenseinrichtungen Ulrichskirche, Dom zu Halle und Moritzkirche, die Museen Handel-Haus, Technisches Hallorren- und Salinemuseum, Moritzburg, Stadtmuseum und Beatles-Museum, die Bildungseinrichtungen Leopoldina, das Löwengebäude der Martin-Luther-Universität sowie das ehemalige Physikalische Institut, die Theater- und Veranstaltungsgebäude Opernhaus, Neues Theater, Franckesche Stiftungen und die Georg-Friedrich-Händel-Halle (s. Anlage Plan 1). Allerdings haben einige kulturelle und historische Besonderheiten in ihrer Sicht- und Erlebbarkeit Verbesserungsbedarfe, da es hier teilweise an Inszenierung von charakterischen Themen wie Handel, Salz etc. fehlt.

Die Bereiche, wo sich ehemals die Stadtmauer und die Befestigungsanlagen befanden und die Altstadt umgeben haben, sind heute zu Teilen von einem identitätsstiftenden, öffentlich nutzbaren Promenadenring, dem „grünen Altstadttring“, geprägt und bilden aber auch eine wichtige innerstädtische Hauptverkehrsachse. Von der Stadtmauer ist nur noch ein Restabschnitt auf Höhe des Moritzzwingers sowie der Leipziger Turm als ehemaliger Wartturm erhalten geblieben.

Die gesamte Altstadt ist ein förmlich festgelegtes Sanierungsgebiet und präsentiert sich nach mehreren Umgestaltungsmaßnahmen in der Vergangenheit, u. a. beim Marktplatz und bei den Hauptgeschäftsstraßen, in einem attraktiven Erscheinungsbild. Das älteste Stadtviertel Halles gilt heute als wichtigstes Einkaufs- und Kulturzentrum mit vielseitigen Angeboten, das zahlreiche Menschen anlockt. Durch die steigende Konkurrenz mit dem Internethandel und den damit erforderlichen Umstrukturierungen im Einzelhandel kommt es jedoch immer häufiger zu Leerstandsproblemen, die die Altstadt negativ prägen.

Zu den identitätsstiftenden öffentlich zugänglichen Stadtplätzen des Untersuchungsraumes, die i. d. R. als Lebens- und Kommunikationsorte zu sehen sind, zählen u. a. der Marktplatz mit dem berühmten Händeldenkmal und der Hallmarkt im Halleschen Zentrum, der Domplatz, Friedemann-Bach-Platz und Universitätsplatz im Norden, der Salzgrafenplatz im Westen, der Alte Markt, Moritzkirchhof, Franckeplatz, Kleine Berlin, Jerusalemer Platz und der Vorplatz der Ulrichskirche im Süden sowie der Riebeckplatz im Osten (s. Anlage Plan 1). Bis auf den Friedemann-Bach-Platz, Franckeplatz, Riebeckplatz und Teile des Jerusalemer Platzes sind diese kaum oder gar nicht verkehrlich durch Kfz-Infrastruktur, insbesondere Parkplätze, überformt. Dies ist vor allem der Verkehrskonzeption Altstadt, die auf der Grundlage des 1997 beschlossenen verkehrspolitischen Leitbildes realisiert wurde, zu verdanken (s. Kap. 2.2.4). Die Aufenthaltsqualität ist bei vielen Stadtplätzen jedoch in Sachen Gestaltung und Ausstattung zum Teil mangelhaft, z. B. beim Domplatz, Marktplatz, Salzgrafenplatz, Alten Markt, Franckeplatz, Kleinen Berlin sowie bei dem jeweiligen Hof bzw. Platz der Moritzkirche und der Ulrichskirche (s. Anlage Plan 2). Insbesondere stehen das „Grüne“ und die Erholungsqualität in der Altstadt bisher eher im Hintergrund, wodurch bis heute die „graue bzw. steinerne Altstadt“ das Hallesche Image prägt. Einige der vorhandenen Stadtplätze, insbesondere der zentrale Marktplatz und Hallmarkt, werden häufig für verschiedene Veranstaltungen, Außengastronomie o. Ä. genutzt und haben ein enges unterirdisches Versorgungsnetz, was zu Flächennutzungskonflikten führt und ein Hindernis für die Freiraumgestaltung und -entwicklung darstellt.

Neben den oben genannten Stadtplätzen prägen auch einige größere Park- und Grünanlagen im Untersuchungsgebiet die freiräumliche Identität der Stadt und profilieren sich in ihrer jeweiligen Eigenart. Dazu gehören zum einen die Grünzüge des Altstadtrings entlang des Universitätsrings mit dem Joliot-Curie-Platz, auf der Höhe des Hanse- und Waisenhausrings, am Moritzzwinger sowie zwischen Robert-Franz-Ring und dem Mühlgraben. Zwischen den jeweiligen Grünanlagen ist häufig eine Überformung durch Kfz-Stellplätze und Gebäude vorhanden, so dass sich nicht vollständig ein „grüner Ring“ bilden kann. Zum anderen sind die städtischen Parkanlagen Würfelwiese und der Stadtpark wichtige grüne Identitätsorte, die von der breiten Öffentlichkeit wertschätzend genutzt werden. Ebenso haben die eingeschränkt zugänglichen Grünflächen des Botanischen Gartens, der Neuen Residenz sowie der Friedhofsanlagen Stadtgottesacker und der Laurentiuskirche eine identitätsprägende Funktion im Freiraum.

2.2.2 Freiraumversorgung

Attraktive Freiräume mit Begrünung sowie hoher Erholungs- und Aufenthaltsqualität sind im Halleschen Stadtkern mit einer sehr dichten Überbauung und einem Versiegelungsgrad von rund 90 %, was dem höchsten Wert aller Stadtviertel entspricht, nur begrenzt vorhanden und stellen somit eine große Schwachstelle dar. Im Vergleich zur Altstadt liegt die durchschnittliche Versiegelung in der Nördlichen sowie Südlichen Innenstadt bei jeweils 76 % und in den am Stadtrand gelegenen Stadtvierteln Mötzlich, Tornau, Seeben, Saaleaue, Lettin und Reideburg bei unter 10 % (Stand 2021). Gesamtstädtisch steht Halle (Saale) mit einem Anteil an Freizeit-, Sport- und Erholungsanlagen von 13,2 % und einem Grünanlagenanteil von 10,6 % recht gut da und gilt in Deutschland als eine der Großstädte mit den höchsten Anteilen an Erholungs- und Grünflächen (Stand 2022). Die unbebauten, zur Erholung dienenden Flächen verteilen sich somit im Stadtgebiet ungleichmäßig und es liegt eine extreme Spanne zwischen der Innenstadt und den Randbereichen vor.

Die Flächenknappheit und die zunehmende Nachverdichtung durch weitere Bebauungsvorhaben sorgen für einen hohen Nutzungsdruck auf Grünräume in der Innenstadtlage und erschweren die Minderung des Versiegelungsgrades. Vor allem öffentliche, im städtischen Eigentum befindliche Freiflächen sind hier kaum noch vorhanden. Konflikte mit den Platzansprüchen des im Untergrund liegenden Leitungsnetzes für die Strom-, Wasser- und Medienversorgung, dem Denkmalschutz, dem sehr nachgefragten Wohnungsmarkt und anderen Flächennutzungen sind bei der Entwicklung und Umgestaltung von Grünflächen und -elementen im historischen Stadtkern unumgänglich. Demnach müssen die städtebaulichen, demographischen und gesellschaftlichen Entwicklungen stets gleichzeitig mit der Freiraumentwicklung im Blick genommen werden, um das Stadtgrün langfristig zu sichern und zu erweitern.

Nach Empfehlung des Bundesinstitutes für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) sind öffentliche Grünflächen mit einer Mindestgröße von einem Hektar für die alltägliche Erholung in fußläufiger Entfernung (ca. 300 m Luftlinie bzw. 500 m Fußweg) erforderlich und anzustreben, um das Wohlbefinden der Bevölkerung im städtischen Raum zu steigern. Wichtig ist hierbei jedoch nicht nur die Größe, sondern auch die Qualität der öffentlichen Grünanlagen, insbesondere ausreichende Beschattung und Ausstattung mit genügend Sitzmöglichkeiten, Müllbehältern u. Ä., sowie attraktiver Bepflanzung und Gestaltung der Grünfläche. Mit der Würfelwiese, dem Stadtpark und der grünen Promenade des Hanserings befinden sich drei große, öffentliche Grün- bzw. Parkanlagen mit einer Fläche von über 10.000 m² im Untersuchungsgebiet.

Ab einer Mindestflächengröße von 0,05 ha wird bei öffentlich zugänglichen Grünflächen von einer urbanen Klimaoase bzw. einem Pocket-Park gesprochen. Neben dem freien Zugang sollen diese durch genügend Bäume viel Schatten spenden und Sitzmöglichkeiten anbieten (s. Kap. 2.2.5). Solche öffentlichen Grünanlagen mit einer Gesamtfläche zwischen 500 bis 10.000 m² direkt innerhalb der Altstadt sind nur begrenzt vorhanden (s. Anlage Plan 1). Dazu zählen der Jerusalemer Platz und der Schülershof sowie die am Altstadtring entlanglaufenden, gehölzgeprägten Grünflächen (Joliot-Curie-Platz, Universitätsring Nordseite, Robert-Franz-Ring/Mühlgraben, Moritzzwinger). Zwar gehört die begrünte Anlage des Universitätsplatzes

nicht der Stadt, sondern dem Land Sachsen-Anhalt, jedoch ist sie ohne Einschränkungen öffentlich zugänglich und wird daher im Konzept ebenfalls als Pocket-Park bezeichnet. Außerhalb des Altstadtrings, aber noch innerhalb des Untersuchungsgebietes befinden sich zudem die Klimaoasen an der Schwemme, am Kirchtor, entlang der großen Wallstraße, an der Thaliapassage, am Steintor und an der Dorotheenstraße.

Bei einigen öffentlichen Grünanlagen mangelt es noch an wichtiger Ausstattung wie genügend Sitzmöglichkeiten mit Beschattung, Müllbehältern u. Ä. sowie attraktiver Bepflanzung und Gestaltung der Grünfläche, so haben beispielsweise die Flächen am Waisenhausring, auf der Südseite des Universitätsrings, an der Ecke Franzosenweg/Große Steinstraße sowie am Flutgraben/Tuchrahmen durch fehlende Bänke keine komfortablen Aufenthaltsmöglichkeiten. Neben der unzureichenden Ausstattung haben auch viele Anlagen, z. B. am Moritzzwinger und Waisenhausring, unnötig große, versiegelte Wegeflächen, die nicht vollständig genutzt werden und dadurch das Begrünungspotenzial „verschenken“ (s. Anlage Plan 2).

Die begrünte Friedhofsanlage Stadtgottesacker mit einer Größe von ca. 16.000 m² ist zwar auch städtisch bzw. öffentlich, kann jedoch nur zu bestimmten Öffnungszeiten besucht werden und hat daher nur einen eingeschränkten Zugang. Zu den privaten, mindestens 500 m² großen Grünanlagen, die in einem vorgegebenen Zeitraum und/oder mit Eintritt für die Öffentlichkeit begehbar sind, gehören der Botanische Garten, der Friedhof der Laurentiuskirche mit Großbaumbestand und der Innenhof der Neuen Residenz sowie des Doms. Außerdem gibt es mehrere begrünte Innenhöfe mit Verweilmöglichkeiten von den Wohnungsgenossenschaften bzw. -gesellschaften, v. a. von der HWG, die für Mieter*innen sowie die Anwohnerschaft zugänglich sind. Diese entsprechen bis auf ihren eingeschränkten Zutritt für die Öffentlichkeit auch den Funktionen einer Klimaoase. Ebenfalls zu benennen sind Grünflächen, die zwar keinen Zugang haben, aber nach freiraumplanerischen Einschätzungen v. a. für das Klima bedeutsam sind, d. h. insbesondere einen hohen Grünflächenanteil und/oder Baumbestand besitzen. Dazu zählen u. a. die begrünten Flächen der Leopoldina, der Moritzburg, des Domgartens, des Naturkundlichen Universitätsmuseums, des Moritzgartens, der Kita „Schlumpfhausen“, der Weisenburger Kita sowie des Universitätsklinikums an der Magdeburger Straße (s. Anlage Plan 1).

Neben Baumbeständen, die sich auf den vorhandenen Grünflächen befinden, gibt es im Untersuchungsgebiet noch Straßenbäume, die entweder als Einzelbaum oder wegbegleitende Baumreihe/-allee bzw. als Baumgruppe im Straßenraum stehen (s. Anlage Plan 1). Straßenbäume dienen als Schattenspende, zum Temperatenausgleich, zur Luftbefeuchtung und Feinstaubbindung sowie als wichtiger Lebensraum für verschiedene Vögel, Insekten und Säugetiere. Vor allem mehrere aneinander stehende Bäume besitzen gegenüber Einzelbäumen einen zusätzlichen Wert, da sie höhere klimatische Effekte erzielen können. Baumgruppen bzw. Baumreihen befinden sich z. B. am Hallmarkt und an der Marienkirche, an der Händel-Halle, auf dem Franckeplatz, in der Sternstraße, entlang des Waisenhausrings, im oberen Boulevard der Leipziger Straße, an der Charlotten-, Marien- und Dorotheenstraße, entlang der Parkstraße, am Universitäts- und Moritzburgring, in der Geiststraße, an der Breiten Straße sowie am Neuwerk. Einige dieser Stadtbäume haben eher ungünstigere Standortbedingungen wie zu kleine Baumscheiben und Durchwurzelungsräume, was ihre Entwicklungsmöglichkeiten einschränkt und sie anfälliger für Krankheiten macht. Das Gleiche gilt auch für Bäume in Pflanzkübeln ohne Bodenanschluss wie auf dem Marktplatz, für die die Pflege besonders aufwändig und kostenintensiv ist.

Die Versorgung mit Spielflächen, die ebenfalls ein wichtiges Freiraumelement darstellen, wird nach der Spielflächenkonzeption in der Altstadt aufgrund nicht ausreichend öffentlicher Spielangebote für Kinder als schlecht bewertet. Sie liegt mit 0,6 m² Nettospielfläche pro Kind weit von der Empfehlung von mindestens 4 m² pro Kind innerhalb eines „Spielraumes“ entfernt (Stand 2020). Außer dem Spielplatz Schülershof für die Altersgruppe 0 bis 12 Jahre gibt es hier keine weiteren öffentlichen Spielflächen. Nur die benachbarten Viertel Klostervorstadt, Neumarkt und Charlottenviertel bieten fußläufig v. a. in ihren Parkanlagen Spielmöglichkeiten für die Öffentlichkeit an. Dazu gehören die Spiel- und Sportflächen auf der Würfelwiese, der Bolzplatz und Sandkasten am Kirchtor, der Themenspielplatz an der Thaliapassage und die

große Spiel- und Sportlandschaft im Stadtpark. Jedoch können diese Spielangebote das hohe Defizit in der Altstadt bei weitem nicht decken. Für die Anwohnerschaft bzw. Mieter*innen stehen vereinzelt in den Innenhöfen der Wohnungsgesellschaften Spielelemente zur Verfügung, die aber nicht in die städtische Spielflächenversorgung mit einberechnet werden. Nach Bevölkerungsprognosen der Stadt Halle (Saale) ist davon auszugehen, dass sich der bisherige Trend der ansteigenden Kinderzahlen im Stadtkern fortsetzen wird (Stand 2020). Der Mangel an öffentlichen Freiflächen verschärft die Problematik deutlich. Bereits im Haushalt verankerte Planungen für den Umkreis der Altstadt, die durch ihre zeitnahe Realisierung die Situation etwas entlasten können, sind zum einen Spielflächenenerweiterungen am Kirchtor bzw. Botanischen Garten sowie auf der Würfelwiese und zum anderen der Neubau eines großen Spielplatzes im Salinepark.

2.2.3 Grünflächenvernetzung

Neben den einzelnen Grünflächen spielt auch ihre Vernetzung untereinander eine sehr wichtige Rolle. Wegebegleitende Begrünung wie Straßenbäume (s. Kap. 2.2.2) und/oder kleinere Grünelemente (z. B. Wandbegrünungen, Hochbeete, begrünte Rankgerüste etc.) schaffen einen Grünzug von einer Grünanlage zur nächsten und werten die Wegeverbindungen sowohl klimatisch, lufthygienisch als auch optisch auf. Mit einer abwechslungsreichen, ansprechenden Begrünung entlang von Straßen, insbesondere Fuß- und Radwege, wird der Alltagsverkehr attraktiver, angenehmer und durch die Filterung von Luftschadstoffen gesünder gestaltet. Über den Straßenraum hinaus kann auch die Begrünung von Gebäuden das grüne Netz in der Innenstadt stärken (s. Kap. 2.2.5)

Innerhalb des Untersuchungsraumes sind einige Lücken im Grünflächennetz vorhanden. Das betrifft zuallererst die grüne Promenade des Altstadttrings, die in vielen Bereichen durch Verkehrsinfrastruktur und/oder Gebäude unterbrochen wird, u. a. durch den Gebäudekomplex des Postamtes und der HWG am Hansering sowie durch den stark verkehrlich überformten Moritzzwinger und Hallorenring. Zum anderen fehlt es im unteren Teil der Leipziger Straße vollständig an wegebegleitendem Grün, wodurch dieser Abschnitt des Boulevards deutlich hinter den oberen Teil mit seiner Baumreihe und den begrünten angrenzenden Platzflächen zurückfällt. Auch zwischen Stadtpark und den Grünflächen an der Jugendherberge (Große Steinstraße) besteht durch den in großen Abschnitten unbegrünten Franzosenweg keine direkte Vernetzung. Ebenso wäre eine wichtige Grünachse vom Hallmarkt über die Kellerstraße und Mansfelder Straße bis hin zum Salinepark wünschenswert. Zu den weiteren fehlenden Grünverbindungen, die wichtig für die Vernetzung nach außen, also von der Altstadt zu benachbarten Quartieren, sind, gehören die Mühlforte mit der Franz-Schubert-Straße sowie die Rathausstraße (s. Anlage Plan 2).

Ein besonderes Augenmerk ist zudem auf innerstädtische, zugängliche Begrünungsachsen entlang von Gewässern zu richten. Diese stellen wichtige Naturerlebnis- und Erholungsräume in der Stadt dar, die durch Uferpromenaden, Verweilmöglichkeiten am Gewässer und Wassersportangebote entsprechend von der Öffentlichkeit genutzt werden können. Direkt durch das Untersuchungsgebiet fließt der Mühlgraben als Seitenarm der Saale. An der Schwemme sowie im nördlichen Abschnitt des Robert-Franz-Rings bestehen bereits öffentliche Grünflächen mit Verweilmöglichkeiten im Uferbereich (s. Anlage Plan 1). Die im Norden liegende Parkanlage am Robert-Franz-Ring ist jedoch schon sehr marode und sanierungsbedürftig, worunter die Aufenthaltsqualität stark leidet (s. Anlage Plan 2). Der nicht zugängliche, südliche Mühlgrabenabschnitt am Robert-Franz-Ring bzw. zwischen Klausbrücke und Mühlforte wird ab 2022/23 zu einer öffentlichen, attraktiven Uferpromenade mit mehreren Sitzbereichen, Blühwiesenflächen und einer neuen Bootsanlegestelle umgestaltet. Dadurch entsteht ein neuer, wertvoller Grünzug am Wasser in Altstadtnähe. Des Weiteren gibt es noch den künstlich angelegten Flutgraben „Hulbe“ am Tuchrähmen, der mit seinem begrünten Sohl- und Böschungsbereich in Form einer Wiese mit niedrigem Grasbewuchs als wichtiger Hochwasserentlasten für die Altstadt und den angrenzenden Innenstadtbereichen dient (s. Anlage Plan 1). Das Aufstellen von Sitzmöglichkeiten und größeren Anpflanzungen wie Büschen oder Bäumen würde zu erheblichen Einschränkungen des Abflussprofils im Hochwasserfall führen. Daher steht dieser Bereich nicht zum Verweilen für die Öffentlichkeit zur Verfügung. Trotzdem wird

die Grünfläche unkontrolliert genutzt und stark vermüllt, wodurch ihr Erscheinungsbild eher mangelhaft ist.

Mit der räumlichen Einordnung der Grünzüge und -strukturen mit zentraler Bedeutung als vorhandener und voraussichtlicher Flächenbedarf im FNP der Stadt Halle (Saale) wird die bestehende Grünflächenvernetzung im Untersuchungsgebiet als planerisches Ziel gesichert. Dazu zählt vor allem der gesamte Altstadtring als wichtige innerstädtische Grünverbindung, der im FNP vollständig als Grünfläche kartografisch und textlich dargestellt ist. Die gesamtstädtisch bedeutsamen, großflächigen Grünanlagen wie der Stadtpark mit dem Stadtgottesacker, die Grünfläche am Steintor, der Botanische Garten und die Würfelwiese haben ebenfalls eine entsprechende Darstellung im FNP. Dies soll auch in der Neuaufstellung des FNP unter Berücksichtigung der städtebaulichen Entwicklung beibehalten werden, wobei der Fokus mehr auf übergeordneten und nicht kleinteiligen Grünstrukturen liegen wird. Eine Konkretisierung und rechtsverbindliche Festlegung der jeweiligen Grün- und Freiflächen erfolgt erst nachfolgend durch die Aufstellung von Bebauungsplänen.

2.2.4 Wegeverbindungen im Freiraum

Die Wege innerhalb des Freiraumsystems verknüpfen die verschiedenen, innerstädtischen Anziehungspunkte des öffentlichen Raumes von den Stadtplätzen, historischen und kulturellen Gebäuden bis zu den Erholungsräumen und stellen damit sowohl für die Anwohnerschaft und als auch Tourist*innen die Vernetzungsachsen im Untersuchungsgebiet dar.

Zu den übergeordneten Routen für touristische und Naherholungszwecke zählen hier neben dem Altstadtring als Eingangszone zur historischen Altstadt die Achse zwischen Hauptbahnhof und Marktplatz über die gesamte Fußgängerzone Leipziger Straße sowie die Achse vom Marktplatz zum Domplatz durch das Quartier Kleine/Große Klausstraße und weiter über Mühlgasse/-pforte und Franz-Schubert-Straße bis hin zum Erholungsraum am Saaleufer. Zur besseren Verknüpfung touristischer Ströme und Erzeugung von Synergien wäre eine nutzungsfreundliche, direkte Anbindung der touristischen Radwege an den Stadtkern wünschenswert. Aktuell führt beispielsweise der Saaleradweg am Zentrum vorbei und vernetzt sich im Norden mit den überregionalen Radfernverbindungen Saale-Harz- sowie Himmelscheibenradweg und im Süden mit dem Elster-Radwanderweg. Es ist zwar eine Alternativroute des Saaleradwegs durch die Altstadt ausgewiesen. Allerdings verläuft diese über die Mansfelder Straße, die durch Straßenbahn- und Kfz-Verkehr belastet ist. Eine direkte, autoarme Verbindung für den Rad- und Fußverkehr zwischen dem Stadtkern und der Saline-Insel ist zurzeit nicht vorhanden.

Auf lokaler Ebene sind für das Untersuchungsgebiet etliche Routen im Freiraum von Bedeutung (s. Anlage Plan 1). Dazu zählen u. a. die Große Ulrichstraße vom Marktplatz bis zum Neuen Theater und weiter über den Universitätsplatz bis zur Oper, die Kleine Ulrichstraße als Bar- und Kneipen-Hotspot mit ihren Seitenstraßen (v. a. Kleine und Große Klausstraße, Kanzleigasse und Bergstraße), die Verbindung zwischen Domplatz und Moritzburg über die Mühlgasse und dem Schlossberg, der Weg entlang der Marienkirche über den Hallmarkt und die Kellerstraße bis zur Handel-Halle, der Schülershof bis zur Moritzkirche und weiter An der Moritzkirche über den Glauchaer Platz Richtung Grünanlage Am Steg in der südlichen Innenstadt, die Schmeerstraße zusammen mit dem Alten Markt und der Rannischen Straße bis hin zum Franckeplatz, die Große Märkerstraße bis zum Jerusalemer Platz sowie die Rathausstraße zusammen mit dem Weg quer durch die Hansering-Anlage und den Stadtpark. Der Anknüpfungspunkt fast aller Wegeverbindungen ist der zentrale Marktplatz. Aus gestalterischer Sicht weisen viele dieser Wege Defizite auf. Zum Beispiel hat die wichtige Verbindung zwischen Markt- und Domplatz über die Kleine und Große Klausstraße viele Hochbeete und andere wegebegleitende Grünflächen in schlechtem Zustand sowie sanierungsbedürftige Wegflächen, sodass insgesamt das Wohnquartier einen unattraktiven Eindruck hinterlässt. Eine große Herausforderung sind hierbei vor allem die Eigentumsverhältnisse, die einen Flickenteppich aus privaten und städtischen Wege- und Grünflächen bilden. Auch die touristische Wegeanbindung vom Domplatz bis zur Moritzburg über die Mühlgasse und den Schlossberg ist freiräumlich defizitär aufgestellt. Ebenfalls zeigt der Universitätsring zwischen Joliot-Curie- und Friedemann-Bach-Platz auf dem südlichen Abschnitt durch kaputte Bodenbeläge, kleine

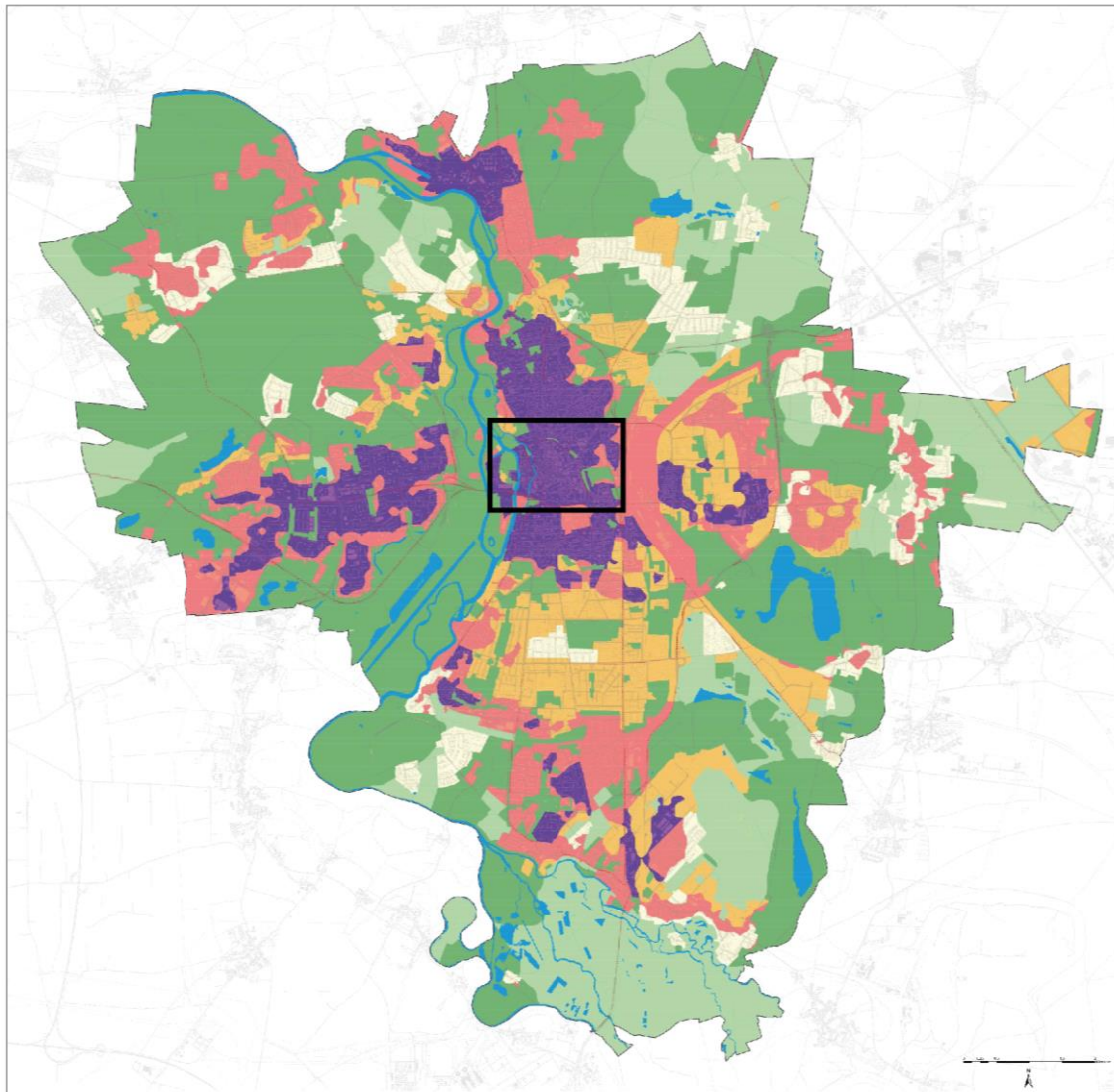
Baumscheiben sowie fehlende Sitzmöglichkeiten seine Schwächen. Das Wegenetz im Freiraum müsste an einigen Stellen erweitert werden, um neue bzw. geeignetere Verknüpfungen herzustellen. So wird die kurze Wegeverbindung zwischen Jerusalemer Platz und Franckeschen Stiftungen über die Große und Kleine Brauhausstraße aufgrund Enge und fehlender Attraktivität oft gemieden und stattdessen der Weg über die Rannische Straße und die starkbefahrende Kreuzung des Franckeplatzes genutzt (s. Anlage Plan 2).

Die Wege in der Altstadt sind überwiegend für den nicht-motorisierten Individualverkehr ausgelegt. Grundlage hierfür bildet die „Verkehrskonzeption Altstadt“, die 2011 mit den „Grundsätzen der Verkehrsorganisation in der Altstadt“ aktualisiert wurde. Sie gelten als Fundament für die innerstädtische Verkehrs- und Freiraumplanung innerhalb des Stadtkerns. Dazu zählen u. a. geringe Höchstgeschwindigkeiten für den Kfz-Verkehr, Erhalt vorhandener Fußgängerzonen (wie Leipziger-, Stern- und Gutjahrstraße, Trödel, Kühler Brunnen, Kanzleigasse, fast alle Stadtplätze sowie kleinere Straßenabschnitte), Erweiterung von verkehrsberuhigten Bereichen, Schaffung von barrierefreien und gut nutzbaren Gehwegen, Stärkung des Radroutennetzes, Schaffung barrierefreier und komfortabler Haltestellen des ÖPNV sowie Ausweisung von Parkraum überwiegend für die Bewohnerschaft. Für das gesamte Stadtgebiet liegt zudem die im Jahr 2013 beschlossene Fortschreibung der Radverkehrskonzeption vor, die zahlreiche Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Halle (Saale) beinhaltet. Darunter fallen beispielsweise auch der Ausbau von übergeordneten Radrouten, die bessere Verbindungen zum und aus dem Halleschen Zentrum herstellen sollen, sowie der Aufbau eines Fahrradparkhauses mit 400 bis 500 Abstellplätzen im Bereich des Hauptbahnhofes. Im 2018 beschlossenen Stadtmobilitätsplan wird als kommunale Leitlinie der Grundsatz der autoarmen Altstadt beibehalten.

Obwohl bereits zahlreiche Maßnahmen umgesetzt wurden, muss konstatiert werden, dass noch einige Defizite für den Fuß- und Radverkehr im zentralen Stadtviertel bestehen. In einigen Straßen im Untersuchungsgebiet ist die Befahrbarkeit für den Radverkehr aufgrund unebener Bodenbeläge, Straßenbahnschienen oder unachtsam querenden Fußgänger*innen eingeschränkt, letzteres v. a. in den hochfrequentierten Einkaufsstraßen und an den Gleisbereichen auf dem Marktplatz. Auch die Radwegweisung ist im Stadtzentrum lückenhaft. Gleichzeitig gefährden die Radfahrenden den Fußverkehr, da sie häufig aufgrund der schlechten Gegebenheiten auf der Fahrbahn alternativ die Gehwege nutzen. Öffentliche Flächen werden zudem für Kfz-Parkplätze genutzt (z. B. Friedemann-Bach-Platz, Moritzzwinger, Schülershof, Jerusalemer Platz) und überformen dadurch potenzielle Frei- und Bewegungsflächen für den Fuß- und Radverkehr in der Altstadt. Ebenso stellt das Parkhaus Händelhauskarree mitten im Stadtzentrum ein Problem dar, weil es zu einem spürbaren Kfz-Verkehrsaufkommen in Straßen mit dichtem Fuß- und Radverkehr führt. Des Weiteren ist für Fußgänger*innen keine vollständige Barrierefreiheit gegeben, auch nicht auf den bedeutsamsten Wegeverbindungen.

Außerdem sind im Untersuchungsraum nicht genügend wichtige Ausstattungselemente für den Fuß- und Radverkehr wie Fahrradabstellanlagen, Fahrradboxen, Ladestationen, Sitzmöglichkeiten etc. vorzufinden. Die Qualitäten der Straßenräume als wichtige alltägliche Aufenthaltsräume sind letztlich eng mit den Qualitäten der Freiräume im Stadtquartier verknüpft, d. h. eine attraktiv gestaltete Straße mit qualitativ hochwertiger Ausstattung stellt gleichzeitig einen Mehrwert für den öffentlichen Freiraum dar.

2.2.5 Klimaanpassung

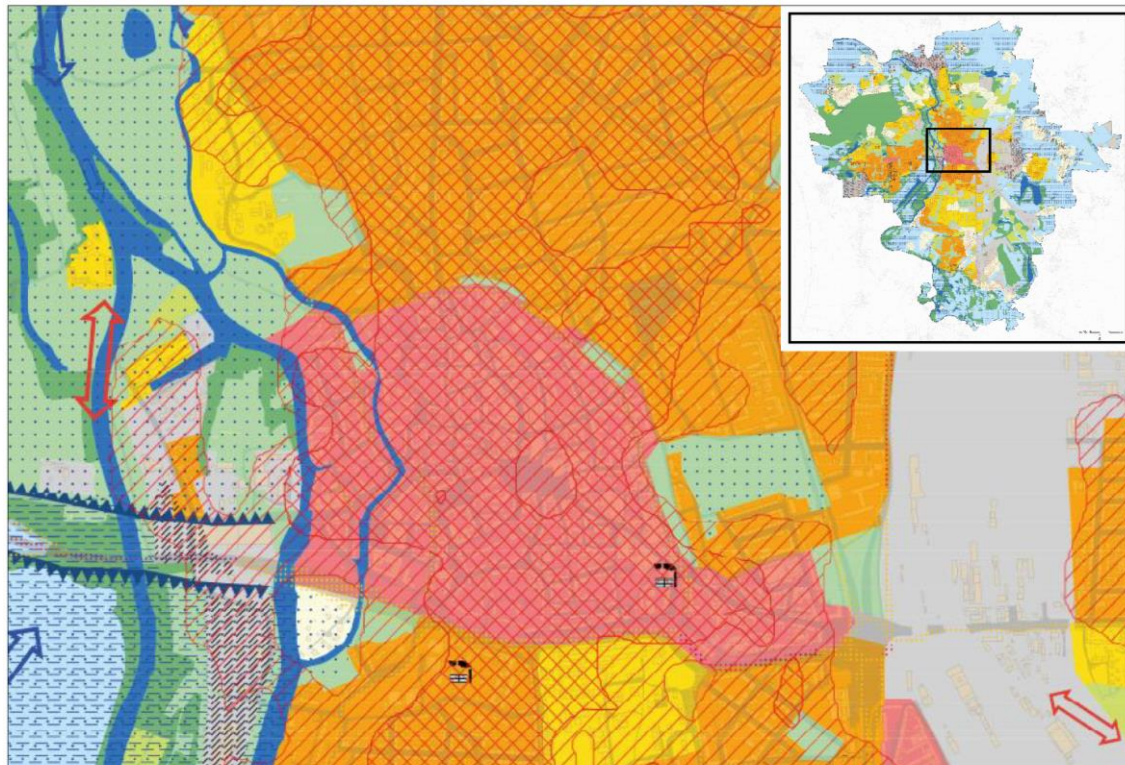


Planungshinweise

- Ausgleichsraum hoher klimatisch-lufthygienischer Bedeutung:
klimaaktive Wald- /Freiflächen mit Funktion und/oder direktem Bezug zum Siedlungsraum, hohe Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsänderungen
- Ausgleichsraum mittlerer Bedeutung:
indirekte klimatische Funktion für Siedlungsräume, geringere Empfindlichkeit gegenüber nutzungsändernden maßvollen Eingriffen
- Bebautes Gebiet mit geringer klimatisch-lufthygienischer Belastung und Funktion:
keine nennenswerte klimatisch-lufthygienische Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierung und Bebauungsverdichtung
- Bebautes Gebiet mit klimarelevanter Funktion:
geringe klimatisch-lufthygienische Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierung, Beachtung des Erhalts von Grün- und Ventilationsschneisen
- Bebautes Gebiet mit bedeutender klimarelevanter Funktion:
erhebliche klimatisch-lufthygienische Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierung
- Bebautes Gebiet mit klimatisch-lufthygienischen Nachteilen:
verdichtete, stark versiegelte Siedlungsräume mit ausgeprägtem Wärmeinsellekt, unter stadtklimatischen Gesichtspunkten sanierungsbedürftig, teilweise Luftaustausch unzureichend

Abb. 2 Ausschnitte der Planungshinweiskarte zum Fachbeitrag Stadtklima Halle (Saale)

Quelle: THINK, 2021, S. 181

**Klimatope**

- Gewässer-, Seenklima:
thermisch ausgleichend, hohe Feuchtigkeit,
guter Luftaustausch, keine Kaltluftproduktion
- Freilandklima:
ungestörter stark ausgeprägter Tagesgang von Temperatur
und Feuchte, windoffen, starke Frisch-/Kaltluftproduktion
- Waldklima:
stark gedämpfter Tagesgang von Temperatur und Feuchte,
Frisch-/Kaltluftproduktion, Filterfunktion
- Klima innerstädtischer Grünflächen:
ausgeprägter Tagesgang der Temperatur und Feuchte, klimatische
Ausgleichsfläche in der Bebauung, kleinräumige Frisch-/Kaltluftproduktion
- Kleingartenklima:
gedämpfter Tagesgang von Temperatur und Feuchte,
intensive Verdunstungskühlung durch permanente Bewässerung
- Vorstadtklima:
geringer Einfluss auf Temperatur, Feuchte und Wind
- Stadtrandklima:
wesentliche Beeinflussung von Temperatur, Feuchte und Wind;
Störung lokaler Windsysteme
- Stadtklima:
starke Veränderung aller Klimaelemente gegenüber dem Freiland,
Ausbildung einer Wärmeinsel, Luftschadstoffbelastung
- Innenstadtklima:
intensiver Wärmeinseleffekt, geringe Feuchte, starke Windfeldstörung,
problematischer Luftaustausch, Luftschadstoffbelastung
- Gewerbe/Industrieklima:
starke Veränderung aller Klimaelemente, Ausbildung des Wärmeinseleffektes,
teilweise hohe Luftschadstoffbelastung

Klimaeigenschaften

- hohe Überwärmung (> 7 heiße Tage pro Jahr)
- mäßige Überwärmung (6 bis 7 heiße Tage pro Jahr)

Kaltluftabfluss

- ↑ unbelastet
- ↑ belastet

**lokale
Luftleitbahn**

- ↕ unbelastet
- ↕ belastet

**regionale
Luftleitbahn**

- ↕ unbelastet
- ↕ belastet

Talwind

- ↑ unbelastet
- ↑ belastet

- ▬▬▬ Kaltluflthindernis
- ▬▬▬ Eindringtiefe Kaltluft
- ▬▬▬ Kaltlufteinzugsgebiet
- ▬▬▬ Kaltluftstau

Abb. 3 Ausschnitte der Klimafunktionskarte zum Fachbeitrag Stadtklima Halle (Saale)

Quelle: THINK, 2021, S. 180

Urbane Räume wie die Altstadt sind mit ihrem deutlich modifizierten Klima im Vergleich zur Umgebung besonders betroffen und durch klimatische Extremereignisse wie Hitze, Trockenperioden und Starkregen gefährdet, die klimawandelbedingt weiter zunehmen werden und den

Stadtkern vor eine große Herausforderung stellen. Die 2021 erstellte Planungshinweiskarte des Fachbeitrages Stadtklima für Halle (Saale) zeigt, dass die gesamte Altstadt sowie Teilbereiche der benachbarten Innenstadtviertel als stark bebaute und versiegelte Gebiete klimatisch-lufthygienische Nachteile aufweisen, also einen ausgeprägten Wärmeinseleffekt und einen unzureichenden Luftaustausch besitzen (s. Abb. 2).

Die ebenfalls aus dem Fachbeitrag entstandene Klimafunktionskarte, die die fachliche Grundlage bildet und aus der die Planungshinweise abgeleitet wurden, zeigt zudem, dass der Bereich der Altstadt zusammen mit Teilbereichen der Klostervorstadt und des Charlottenviertels im Gegensatz zu den anderen Stadtvierteln als sogenanntes „Innenstadtklima“ eingestuft wird, d. h. hier sind die klimatischen Bedingungen durch eine überwiegend hohe Überwärmung mit über 7 heißen Tagen (mit $\geq 30^\circ\text{C}$) pro Jahr, geringer Feuchte, starker Windfeldstörung, schlechtem Austausch von Kaltluft und vorhandener Luftschadstoffbelastung besonders problematisch. Aber auch die im „Stadtklima“ liegenden Bereiche des Untersuchungsraumes (u. a. Neumarkt und Teilbereich des Mediziner Viertels) besitzen klimatisch-lufthygienische Nachteile. Hier besteht eine starke Veränderung aller Klimatelemente gegenüber dem Freiland, es kommt zur Ausbildung einer Wärmeinsel und die Luft ist schadstoffbelastet (s. Abb. 3).

Ursachen für die starke thermische Belastung in der Altstadt sind der hohe Versiegelungsgrad, die extreme Baudichte sowie die verhältnismäßig wenig vorhandenen Grünflächen, so dass die Verdunstungskühlung nur sehr schwach ausfällt. Gerade beim Zusammenfall von trockenen und heißen Tagen über einen längeren Zeitraum verschärft sich die Hitze Problematik enorm, weil kein Wasser vorhanden ist, was normalerweise über die Vegetation und den Boden verdunstet und für Kühleffekte sorgt. Darauf folgende Starkregen-Ereignisse können in der hoch versiegelten Altstadt zusätzlich zu gefährlichen urbanen Überflutungen führen, weil die hohe Menge an Regenwasser in relativ kurzer Zeit Kanalsysteme überflutet und nicht vollständig in die wenigen vorhandenen, ausgetrockneten Böden der Grünflächen versickern kann. Das abfließende Wasser dringt wiederum in tiefergelegene Flächen und Gebäude v. a. Kellerräume, Tiefgaragen u. Ä. ein, was zu großen Sachschäden führt. In Zukunft ist damit zu rechnen, dass die Häufigkeit und Intensität von Starkniederschlägen durch den Klimawandel weiter zunehmen wird. Zur Vorsorge wurde hierfür bereits die Verwaltung vom Stadtrat beauftragt eine Starkregen-Gefahrenkarte zu erstellen, die räumlich darstellen und informieren soll, welche Bereiche und Gebäude in der Stadt bei Starkregen durch Überflutung gefährdet sind. So können Betroffene die Gefahr rechtzeitig erkennen und sich mit entsprechenden Maßnahmen davor schützen.

Gerade sehr große vollversiegelte Freiflächen mit wenig Begrünung und dunkelfarbigem, schwach rückstrahlenden Bodenbelägen (Albedo-Effekt) im innerstädtischen Raum haben ein hohes Aufheizungspotenzial. Diese Flächen weisen eine kontinuierliche Wärmeabgabe auch in der Nacht auf und verhindern eine Kaltluftbildung. Zu den Stadtplätzen im Untersuchungsgebiet mit besonders hohem Versiegelungsgrad und kaum Vegetation gehören insbesondere der Marktplatz, der Hallmarkt, der Salzgrafenplatz und der Riebeckplatz (s. Plan 2). Nur sehr wenige Stadtplätze der Altstadt haben genügend schattenspendende Bäume, die die Erwärmung der versiegelten Flächen minimieren. Als gutes Beispiel gehen da u. a. der Jerusalemer Platz und der Friedemann-Bach-Platz voran. Klimatisch besonders problematisch zu betrachten ist bei den Stadtplätzen vor allem der große Marktplatz, der durch sein dunkelgraues Granitsteinpflaster seine Umgebung zusätzlich stark aufheizt und zur Wärmeinselbildung beiträgt.

Des Weiteren fehlt es im Altstadtbereich an Luftleitbahnen sowie Kaltlufteinflüssen. Der Luftaustausch ist stark vermindert, da einerseits durch die barrierewirkende, kompakte Baustruktur und andererseits durch das geringe Relief und das fehlende Gefälle des Stadtgebietes die sehr langsam fließende Kaltluft aus dem wenig versiegelten Umland nicht ins Innere des Halleschen Kerns gelangen und für Abkühlung bzw. Durchlüftung sorgen kann.

Über größere innerstädtische Grünflächen und -anlagen des Untersuchungsraumes wie den Stadtpark, die Grünfläche zwischen Dorotheenstraße und Magdeburger Straße, die Würfelwiese, den Botanischen Garten und die großflächigeren Grünanlagen des Altstadttrings lässt sich jedoch auch eine kleinräumige Frisch- bzw. Kaltluftproduktion feststellen (s. Abb. 3). Mit

ihrem ausgeprägten Tagesgang der Temperatur und Feuchte gelten diese Bereiche als klimatische Ausgleichs- und Erholungsflächen in bebauten Gebieten und können einen wichtigen Beitrag zur Minimierung des urbanen Wärmeinseleffektes leisten.

Eine Alternative zu den großen Parkanlagen, die auf Grund der fehlenden Flächenverfügbarkeit nicht beliebig ergänzbar sind, können kleinere, öffentlich zugängliche Grünanlagen in Form von Pocket-Parks mit einer Fläche von mindestens 0,05 ha bilden. Sie haben auf Grund ihrer geringen Größe zwar nur minimale Auswirkungen auf den Wärmeinseleffekt, bieten jedoch als urbane Klimaoasen durch Aufenthalts- und Erholungsbereiche mit Verschattung bioklimatisch positiv zu bewertende Effekte (s. Kap. 2.2.2). In überwärmten Stadtgebieten wie der Altstadt sollten so viele Klimaoasen verteilt liegen, dass sie innerhalb von fünf Gehminuten vom Wohnort zu erreichen sind. Bei gesunden Erwachsenen entspricht dies einem Laufweg von ca. 400 m und bei Kindern sowie Senior*innen von ca. 200 m. Für das Untersuchungsgebiet wurde für die bestehenden Klimaoasen (sowohl Pocket-Parks als auch größere Grünanlagen) eine mittlere Erreichbarkeit von 300 m Fußweg, also ca. 200 m Luftlinie festgelegt und ein entsprechender Puffer darum gebildet (s. Anlage Plan 2). Die außerhalb des Puffers liegenden Flächen zeigen dabei auf, wo es noch ein Defizit an Klimaoasen gibt. Hier ist zum einen eine Lücke im Bereich Kleine Ulrichstraße und Große Nikolaistraße mit einem Teilabschnitt der Großen Steinstraße feststellbar. Zum anderen zeigt der Bereich zwischen Waisenhausmauer und Leipziger Straße sowie ein Teilbereich zwischen Franzosenweg und Magdeburger Straße ein Defizit auf (s. Anlage Plan 2).

Ebenso wirken begrünte Dächer und Fassaden von Gebäuden sowie von Verkehrsinfrastruktur (Haltestellenhäuschen, Leitungs- und Beleuchtungsmaste) durch verringerte Wärmeaufnahme und Verdunstungskühlung der Überhitzung in der Innenstadt entgegen. Nebenbei verringert sich der Schadstoffgehalt in der Luft und verbessert die Luftqualität. Außerdem erhöhen begrünte Dächer und Fassaden die Biodiversität, da sie neue Lebensräume für Pflanzen und Tiere bilden. Gründächer dienen darüber hinaus der Pufferung und Versickerung von Wasser und reduzieren das Risiko von urbanen Sturzfluten durch Starkregenereignisse. Ein weiterer positiver Effekt speziell bei der Gebäudebegrünung ist, dass das Klima in den Innenräumen des Hauses aufgrund der dämmenden Wirkungen optimal reguliert wird und es im Sommer kühl bzw. im Winter warm bleibt. Im Untersuchungsgebiet wurden rund 55 Gebäude mit bereits vorhandener Dachbegrünung erfasst, dazu gehört u. a. das StadtCenter Rolltreppe, das Hinterhaus von Woolworth, das Gastronomiegebäude „Hans im Glück“, Teile des Juridicums, das Mitteldeutsche Multimediazentrum, das Geschäftsgebäude von TK Maxx, Saturn sowie Peek & Cloppenburg, die Sporthalle der Berufsschule „Friedrich List“ und das Charlottencenter (s. Anlage Plan 1). Die Dächer sind dabei i. d. R. flach oder haben nur eine leichte Neigung. Eine nachträgliche Begrünung von bestehenden Flachdächern, die ein entsprechendes Eigengewicht des Substrataufbaus mit sich bringt, ist bei geeigneter Dachkonstruktion und hinreichender Abdichtung möglich. In der Altstadt sowie in den benachbarten Stadtvierteln sind zahlreiche Gebäude mit flachem Dach, v. a. Plattenbauten, vorhanden, die das Potenzial haben ggf. nachträglich begrünt zu werden (s. Anlage Plan 2). Wie auch bei den bodennahen Flächen beeinflusst auch die Farbe der Dachoberfläche das Rückstrahlvermögen, d. h. insbesondere Dächer mit dunklen Befestigungen wie Dachpappe, Lavakies, dunkelgraue bzw. schwarze Dachziegel u. Ä. haben eine hohe Wärmespeicherwirkung und somit eine schlechte Albedo. Das Untersuchungsgebiet ist von einer hohen Anzahl an Gebäuden mit dunkelfarbigen Dachoberflächen geprägt. Auch Dächer mit roter Farbe tauchen im Stadtkern häufig auf, die im Vergleich zu hellfarbenen Dachmaterialien deutlich weniger einfallende Sonnenstrahlung reflektieren und sich stärker aufheizen. Auch Oberflächen aus Glas, die insbesondere bei den Haltestellenhäuschen im Untersuchungsraum zum Einsatz kommen, heizen sich stark auf und erschweren den Aufenthalt in diesen Bereich. Aktuell ist für die Gestaltung der Altstadt ein Glasdach bei den Haltestellen vorgeschrieben, was eine Optimierung durch Verschattungselemente auf dem Dach wie undurchsichtiges Material, Begrünung etc. verhindert.

Ein weiteres klimatisches Instrument, das positive Effekte im urbanen Raum erzeugt, ist die blaue, wasserbezogene Infrastruktur. Neben der Saale und dem Mühlgraben stellen die zwölf vorhandenen Brunnenanlagen im Untersuchungsraum wichtige Kühlelemente während Hitze-

perioden dar (s. Anlage Plan 1). Die Anlage auf dem Marktplatz besitzt zudem einen Trinkwasseranschluss und eignet sich v. a. zur heißen Sommerzeit zum Durstlöschen. Die Schaffung eines weiteren Trinkbrunnens ist bereits am Steintor geplant. Die Brunnenanlagen, die zusätzlich noch barrierefrei nutzbar und bespielbar sind wie im Stadtpark, am Steintorvarieté, an der Breiten Straße bzw. Leitgasse und am Marktplatz, erhöhen ebenfalls die Erholungsqualität in der Innenstadt.

Nicht zuletzt ist auch die Klima- und Luftbelastung durch das hohe Verkehrsaufkommen auf dem kompletten Altstadttring, dem Neuwerk, der Magdeburger Straße sowie der Franckestraße zu betrachten. In diesen Straßenräumen ist die Luftqualität besonders stark durch Schadstoffe beeinträchtigt und es besteht das Risiko einer gesundheitsschädlichen Ozonbildung in den heißen Sommermonaten. Längerfristig kann mit dem Wandel zur Elektro-Mobilität bei Autos wie Lieferfahrzeugen, Taxen, Privat-Pkws etc. mit einer Minimierung der luftbelastenden Abgase, also der Stickoxid- und Kohlendioxid-Emissionen, gerechnet werden. Die Bildung des gesundheitsschädlichen Feinstaubes in der Luft bleibt jedoch weiterhin durch den Abrieb von Autoreifen und -bremsen sowie der Straße bestehen.

2.3 Zusammenfassung – Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken

Die Freiraumentwicklung der Altstadt von Halle (Saale) steht vor zahlreichen schwierigen Aufgaben und komplizierten Problemen. Um die urbanen Räume des Stadtviertels nachhaltig und zukunftsfähig zu gestalten, müssen die lokalen Gegebenheiten mit den globalen Herausforderungen wie Klimakrise, Flächenknappheit, Mobilitätswende, Biodiversität u. v. m. verknüpft sowie die Freiraumversorgung und -qualität gesichert werden.

Die folgende Übersichtstabelle fasst die ermittelten Stärken und Schwächen sowie die jeweiligen Chancen bzw. Potenziale und Risiken für die Freiraumplanung im Untersuchungsraum zusammen. Dies wird ebenfalls wie beim vorherigen Kapitel in fünf Themenfeldern (Identität des Ortskerns, Freiraumversorgung, Freiraumvernetzung im Quartier, Straßenraum als Bewegungs- und Freiraum, Klimaanpassung) unterteilt und separiert betrachtet. Häufig sind hierbei Überschneidungen und Parallelen feststellbar, insbesondere bei den Risiken. Die hohen Anschaffungs- und Unterhaltungskosten sind beispielsweise nicht nur bei den Klimaanpassungsmaßnahmen, wie in der Tabelle aufgeführt, gegeben. Dies betrifft auch alle weiteren Maßnahmen der Freiraumentwicklung. Mit pflegerischem Aufwand im öffentlichen Raum ist jedoch v. a. bei der Erweiterung von grüner und blauer Infrastruktur sowie Freiraumelementen, die in häufiger Benutzung sind (wie Bänke, Fahrradständer, Spielgeräte, Mülleimer etc.), zu rechnen. Hier müssen entsprechende Unterhaltungskosten für die Grünflächenpflege wie Technik, Materialien und Personal mitberücksichtigt werden, damit ein dauerhafter Erhalt der Freiflächen und -elemente gesichert ist. Da die Problematik bei fast allen Themenbereichen eine Rolle spielt, wurde dies nicht in jeder Tabellenzeile extra aufgeführt.

Stärken	Schwächen	Chancen/Potenziale	Risiken
Identität des Ortskerns			
im gut erhaltenen historischen Altstadt-kern mit dichter, überwiegend gründer-zeitlicher Bebauung und mittelalterlichem Stadtgrundriss sind identitätsprägende Se-henswürdigkeiten und (öffentliche) Frei-/Grünräume vorhanden (beliebte touristi-sche Anziehungspunkte und wichtige Le-bens-/Kommunikationsorte)	zum Teil fehlende Aufenthaltsquali-täten in identitätsprägenden Frei-räumen (wenige Sitzmöglichkeiten, wenig Beschattung durch Bäume, hoher Versiegelungsgrad v. a. auf stadt-bildprägenden Plätzen -> "steinerne Altstadt", Vermüllung etc.)	teilweise Vitalisierung/Aufwertung der Freiräume durch Sanierung und Erweiterung der Grünflächen/-ele-mente sowie der Verweilmöglich-keiten, um Aufenthaltsqualität zu verbessern	- Flächennutzungskonflikt mit Ver-anstaltungsgewerbe/Geschäftsbe-trieb auf Stadtplätzen (z. B. Markt-stände, Rummel etc.) - Platzansprüche der Versorgungs-träger*innen (für Strom und Was-ser) - Konflikt mit Denkmalschutz
	Ortskern ist teilweise durch Kfz-Inf-rastruktur, v. a. Stellplätze, über-formt (Friedemann-Bach-Platz, Jeru-salemer Platz, Altstadtring)	zur Stärkung der Identität die Au-ßenwirkung/Attraktivität öffentli-cher Räume mit Gestaltungs- und Pflegemaßnahmen erhöhen (auch zur Steigerung der touristischen An-ziehungskraft)	Interessenskonflikt mit Platzansprü-chen des Kfz-Verkehrs
Freiraumversorgung			
Verfügbarkeit von drei großen (> 10.000 m²) öffentlichen Grünanlagen im Untersu-chungsgebiet (Würfelwiese, Stadtpark, Hansering) und mehreren kleinen öffent-lich nutzbaren Grünflächen (500-10.000 m²) (z. B. Jerusalemer Platz, Schülershof, Thaliapassage, am Steintor etc.)	- teilweise sanierungsbedürftige Grünflächen - einzelne Grünanlagen nur einge-schränkt oder nicht für Öffentlich-keit zugänglich	Sanierung und Erweiterung vorhan-dener, öffentlich zugänglicher Grün-flächen zur Verbesserung der Frei-raumqualität	da viele Grün-/Freiflächen privat sind, ist städtisches Handeln nur be-grenzt möglich → Mitwirkung der Eigentümer*innen erforderlich
	überwiegend sehr dichte, stark ver-siegelte Bereiche im Freiraum ohne Grünflächen und Baumpflanzung	ungenutzte versiegelte Freiflächen eignen sich zur Entsiegelung und Begrünung → optische und klimati-sche Aufwertung	
Vorhandensein von mehreren schatten-spendenden Stadtbäumen als Baumreihe/-gruppe o. einzeln stehend → v. a. Baum-reihen/-gruppen freiräumlich bedeutsam		Bäume in Pflanzkübel aufstellen, wo Baumpflanzungen wegen Leitungen nicht möglich sind	enges unterirdisches Leitungsnetz verhindert teilweise Entsiegelung und Pflanzung von Bäumen

Stärken	Schwächen	Chancen/Potenziale	Risiken
- ein öffentlicher Kinderspielplatz in der Altstadt sowie weitere öffentliche Spielangebote in benachbarten Vierteln - mehrere private, aber für die Anwohnerschaft nutzbare Spielelemente in Wohnquartieren vorhanden	unzureichende öffentliche Spielflächenversorgung und keine Sportangebote im Freien in der Altstadt	Minimierung des Spielflächendefizits → Ergänzung von neuen Spiel- und Sportmöglichkeiten auf Platzflächen u./o. wegebegleitend	Flächenknappheit erschwert Schaffung neuer Spielflächen/-elemente
Grünflächenvernetzung			
vernetzte Begrünung in Teilbereichen durch wege/-straßenbegleitendes Grün (wie Straßenbäume, Hochbeete u. Ä.) sowie begrünte Dächer/Fassaden von Gebäuden zwischen einzelnen Grünflächen vorhanden	vorhandene Grünflächenachsen werden häufig durch Gebäude, Verkehrsinfrastruktur und unbegrünte Wege/Straßen unterbrochen	Grünvernetzung in und um Altstadt durch mehr Straßen- und Gebäudebegrünung vervollständigen und beleben lassen	viele anknüpfende Wege- und Grünflächen mit privatem Eigentum → städtisches Handeln nur mit Mitwirkung der Eigentümer*innen möglich enges unterirdisches Leitungsnetz verhindert Entsiegelung und Pflanzung von Bäumen und Sträuchern
vorhandene, teilweise zugängliche Begrünungsachse entlang des Mühlgrabens mit bereits geplanter Umgestaltung des südlichen Abschnittes am Robert-Franz-Ring (Baubeginn 2022/23)	aktuell ist Erlebbarkeit des Mühlgrabens in Teilbereichen eingeschränkt o. nicht einladend, weil dort uferbegleitende Wege und qualitätsvolle Aufenthaltsflächen fehlen	- geplante Uferpromenade am Mühlgraben (Südteil) als neuer attraktiver Grünzug am Wasser - Nordteil des Mühlgrabens mit Sanierungsmaßnahmen wieder aufleben lassen	- viele Uferbereiche des Mühlgrabens (insb. auf Ostseite) sind privat und verhindern städtisches Handeln - Flutgraben am Tuchrähmen kann aus technischen Gründen nicht öffentlich nutzbar gemacht werden
wichtige Grünzüge und -flächen im FNP als planerisches Ziel dargestellt	keine rechtsverbindliche Absicherung durch FNP → erfolgt erst durch Festlegungen in Bebauungsplänen	- Berücksichtigung der Grün- und Freiflächenvernetzung im Zusammenspiel mit der städtebaulichen Entwicklung auch in der Neuaufstellung des FNP - Sicherung und Erweiterungen von Grünstrukturen in Bebauungspläne textlich festsetzen	Wohnungsneubau und Nachverdichtung erschweren planerische Sicherung der Grün- und Freiraumstrukturen

Stärken	Schwächen	Chancen/Potenziale	Risiken
Wegeverbindungen im Freiraum			
wichtige Wegeverbindungen in und um die Altstadt zur Verknüpfung von öffentlichen Freiräumen und -elementen vorhanden	Wege zum Teil für Rad- und Fußverkehr funktional und gestalterisch sanierungsbedürftig	- vorhandene Rad- und Gehwegeverbindungen für Anwohnerschaft und Tourismus attraktiver und funktionaler gestalten durch Ausbau und Sanierung - Engstellen minimieren und geeignete Routen hervorheben	- allgemein Platzmangel für Freiraumerweiterungen, insb. Flächen-nutzungskonflikt mit Kfz-und Straßenbahnverkehr - Konflikt mit Denkmalschutz
	teilweise umwegige Nutzung, da kürzere Routen zu eng und/oder unattraktiv sind		
bestehende Festlegungen und bereits erfolgte Umsetzungen zur allgemeinen Verkehrsberuhigung in der Altstadt mit Förderung des Rad- und Fußverkehrs	zum Teil öffentliche Bereiche durch Kfz-Infrastruktur überformt	Reduzierung/Umstrukturierung der Kfz-Infrastruktur im Sinne einer autoarmen, klimafreundlichen Altstadt (z. B. Verlagerung einzelner Parkplätze)	
	teilweise fehlende Ausstattung für Rad- und Fußverkehr (Fahrradständer/-boxen, Bänke etc.)	Erweiterung benötigter Ausstattung an Rad- und Gehwegen im Freiraum	
	Barrierefreiheit für Fußverkehr selten vollständig	barrierefreie Nutzbarkeit der Bewegungsräume ermöglichen	
Klimaanpassung			
- aktuelles Fachgutachten zu Stadtklima von Halle (Saale) mit Bestandsanalysen und Handlungsempfehlungen für alle Stadtquartiere (auch Altstadt und nördliche Innenstadt) sowie Grundlagenkarten für Planung vorhanden - hoher Anteil an Plattenbauten, die sich aufgrund ihrer flachen Dachneigung für ein Gründach eignen, im Untersuchungsgebiet	fast vollständiges Untersuchungsgebiet im Bereich einer ausgeprägten Wärmeinsel aufgrund von hohem Versiegelungsgrad	- Entsiegelung ungenutzter Flächen im Freiraum - Ausbau der grünen Infrastruktur (mehr Grünflächen, Bäume, Gebäudebegrünung etc.) zur Verbesserung des kleinräumigen Klimas im Untersuchungsgebiet - Nutzung heller Materialien mit hoher Albedo, um Oberflächen-Aufheizung zu minimieren	- Flächennutzungskonflikte mit anderen Interessensgruppen - bautechnische Schwierigkeiten bei nachträglicher Gebäudebegrünung sowie generelle Handlungsschwierigkeit wegen meist privatem Eigentum
	keine Kaltlufteinflüsse vorhanden und deutlich verminderter Luftaustausch durch kompakte Baustruktur sowie topographische Gegebenheiten der Stadt		

Stärken	Schwächen	Chancen/Potenziale	Risiken
	Beeinträchtigung der Luftqualität durch Verkehrsbelastung der umliegenden Straßen	Förderung des Fuß- und Radverkehrs im Sinne einer autoarmen, klimafreundlichen Altstadt	Interessenskonflikt mit Kfz-Verkehr
bereits einige gut erreichbare Klimaoasen und andere klimatisch wichtige Grünelemente (schattenspende Bäume etc.) im Untersuchungsraum vorhanden, darunter auch rund 55 Gebäude mit Dachbegrünung	Defizit an fußläufig erreichbaren Klimaoasen (im Umkreis von 200 m) im Bereich Gr. Nikolaistr./Gr. Steinstr., Waisenhausmauer und Uni-Klinikum an Magdeburger Str.	Schaffung von mehr „Wohlfühl“-Räumen mit Kühleffekt (Klimaoasen), insbesondere in defizitären Räumen möglich, wo Flächen vorhanden sind (z. B. Quartier Kl./Gr. Klausstr.)	viele private Grünflächen als potenzielle Klimaoasen nur eingeschränkt zugänglich → städtisches Handeln nur mit Mitwirkung der Eigentümer*innen möglich
	Grünflächen/-elemente haben durch mehr heiße und regenlose Tage häufiger mit Trockenstress zu kämpfen	- Pflanzung von klima-/trockenresistenten Arten - Optimierung des Bewässerungssystems bzw. des Regenwassermanagements notwendig, v. a. in großen Parkanlagen	hohe Anschaffungs- und Unterhaltungskosten der Klimaanpassungsmaßnahmen
	erhöhtes Risiko von urbanen Sturzfluten durch häufiger auftretende Starkereignisse und hohem Anteil an versiegelten Flächen	- Retentionsflächen schaffen durch Anlegen von Mulden, Rigolen u./o. Dachbegrünung auf Flachdach-/Plattenbauten, v. a. wenn erdgebundene Maßnahmen wegen Flächenknappheit nicht möglich sind - geplante Starkregen-Gefahrenkarte als Vorsorgemaßnahme	
12 bestehende Brunnenanlagen im Untersuchungsgebiet, darunter ein Brunnen mit Trinkwasseranschluss	wenig Brunnen mit Trinkwasseranschluss und Barrierefreiheit	Ausbau der blauen Infrastruktur als wichtige zugängliche Kühlungselemente während Hitzeperioden	

Tab. 1 Ergebnisse der SWOT-Analyse

3 Strategische Leitthemen

Die Leitthemen des Grün- und Freiraumkonzeptes Altstadt basieren auf den in der Analyse ermittelten Stärken, Schwächen, Chancen bzw. Potenzialen und Risiken. Die als Orientierung dienenden Leitthemen werden jeweils mit entsprechenden, konkreten Zielen greifbar gemacht und bilden gemeinsam die Grundlage für alle weiteren Planungsentscheidungen und -handlungen. Dabei wird zwischen den strategischen und räumlichen Leitthemen unterschieden.

Die strategischen Leitthemen greifen aktuelle, übergeordnete Herausforderungen für die Freiraumentwicklung in der Altstadt auf. Darunter fallen die Herausforderungen des Klimawandels und der städtischen Biodiversität („klimaangepasste und umweltfreundliche Altstadt“), der nachhaltigen Alltagsmobilität („rad- und fußverkehrsfriendliche Altstadt“) sowie des Tourismus („Förderung des Tourismus in der Altstadt“).

Bei den räumlichen Leitthemen erfolgt eine raumorientierte Untergliederung in „grün-blaues Netz“ und „Grün- und Freiflächen“ (s. Kap. 4).

Viele fachliche Grundlagen zu den jeweiligen Leitthemen und -zielen, sowohl strategisch als auch räumlich, stammen vor allem aus vorhandenen Konzepten der Stadt Halle (Saale), dem „Masterplan Freiraum“ der Stadt Hamm, zum Teil aus den vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) formulierten „Handlungszielen für Stadtgrün und deren empirische Evidenz“ sowie aus Konzepten anderer Städte und Regionen.

3.1 Klimaangepasste und umweltfreundliche Altstadt

3.1.1 Leitthema

Das Grün des Stadtviertels nutzen, um eine wassersensible und hitzeangepasste Stadtentwicklung zu fördern

Die Altstadt von Halle (Saale) ist als hoch versiegeltes und verdichtetes Stadtviertel besonders stark von den Folgen des Klimawandels, v. a. extreme Hitze, betroffen und aus stadtklimatischer Sicht dringend sanierungsbedürftig (s. Kap. 2.2.5). Aus diesem Grund verfolgt das Grün- und Freiraumkonzept Altstadt das Ziel, die klimatischen Belastungen für die Menschen im Halleschen Zentrum durch die Entwicklung von Freiraumstrukturen zu minimieren und damit vor allem vulnerable Bevölkerungsgruppen gesundheitlich zu schützen. Verstärkte Bemühungen zum Klimaschutz durch Reduzierung des Ausstoßes von Treibhausgasemissionen reichen jedoch allein für die Minderung der klimawandelbedingten Auswirkungen nicht aus, damit die Altstadt auch in Zukunft noch lebenswert bleibt. In der Stadt- und Freiraumentwicklung sind daher nach dem Energie- und klimapolitischen Leitbild der Stadt Halle (Saale) auch lokale Strategien zur Anpassung an den Klimawandel notwendig, um den klimatischen Herausforderungen im urbanen Raum zu begegnen. Demzufolge müssen vorhandene formelle und informelle Planungsinstrumente als entsprechende Vorsorge bzw. Vorbereitung vor häufiger und intensiver auftretenden Extremwetterereignissen genutzt werden wie Klimaanpassungsmaßnahmen in Bebauungsplänen festsetzen, eine Starkregen-Gefahrenkarte erstellen, ein Gründachkataster einführen etc. Da aufgrund der baustrukturellen und topographischen Gegebenheiten die kühlenden Luftleitbahnen nicht in die Altstadt gelangen und somit ihre Freihaltung und Sicherung hier nicht erforderlich ist, wird in diesem Konzept der Fokus auf die Verminderung der Überwärmung und Reduzierung des Wärmeinseleffektes auf mikroklimatischer Ebene gelegt, indem insbesondere Beschattungs- und Begrünungsmöglichkeiten erweitert werden und gleichzeitig die Aufenthaltsqualität in den lokalen Freiräumen verbessert wird.

Um insbesondere den Wärme- bzw. Hitzeinseleffekt in der Innenstadt zu vermindern, sollten vor allem versiegelte Flächen entsiegelt und begrünt werden. Angesichts der nur begrenzt verfügbaren bodengebundenen Flächen kommt hier auch der Dachbegrünung eine besonders wichtige Rolle zu. Auf den Grünflächen kann Regenwasser sowohl rückgehalten werden als auch versickern und verdunsten, was zur Kühlung im städtischen Raum beiträgt. Mit der Erhöhung der Evapotranspiration, d. h. die Wasserverdunstung über die Blätter der Vegetation

und über den feuchten Boden, können größere Kühleffekte erzeugt werden. Die Nutzung des Wassers als wichtige Ressource ist daher im Rahmen der Klimaanpassung essentiell. Zum Handlungsraum gehören Frei- und Grünflächen sowie Verkehrsinfrastruktur und Gebäude des Untersuchungsgebietes.

Besonders anfällig für negative Folgen des Klimawandels sind sensible Bevölkerungsgruppen wie (Klein-)Kinder, Senior*innen sowie chronisch kranke Menschen. Bei der Festlegung und Umsetzung von Klimaanpassungsmaßnahmen sind diese Bevölkerungsgruppen daher in besonderem Maße zu berücksichtigen.

Mit dem Grün- und Freiraumkonzept Altstadt werden Ziele und Handlungsempfehlungen zur Anpassung an den Klimawandel entwickelt, die als Grundlage für die Erarbeitung konkreter Maßnahmen dienen. Die effektive Nutzung wichtiger Synergien der Freiraumentwicklung, die sowohl gestalterischen als auch klimatischen Zwecken dienen, fand hierbei Berücksichtigung.

Mit ökologischer Aufwertung die Biodiversität stärken

Ökologisch aufgewertete Grünstrukturen in der Stadt mit hoher Artenvielfalt sind wichtige Lebensräume für Tiere und Pflanzen. Darüber hinaus stellen sie eine attraktive grüne Infrastruktur mit Erholungsqualität und Naturerlebnis für die Menschen dar. Mit ihrer hohen Biodiversität tragen diese wertvollen Grünflächen als intakte Ökosysteme einerseits zum Klimaschutz durch Kohlenstoffspeicherung und andererseits zur Klimaanpassung durch temperaturmindernde Verdunstungsleistungen bei. Demnach müssen solche biodiversen, qualitativ hochwertigen Grünstrukturen im urbanen Raum wie der Altstadt erhalten, qualifiziert und neu geschaffen werden. Durch extensive Pflege sind ökologisch aufgewertete Grünflächen sehr artenreich und besitzen vielfältige Umweltfunktionen. Insbesondere für viele Insektenarten, worunter einige eine wichtige Bestäuberfunktion für Obstgehölze und andere Blütenpflanzen besitzen (z. B. Bienen, Hummeln, Schmetterlinge, Schwebfliegen u. a.), werden mit diesen Flächen wertvolle Lebensräume zur Verfügung gestellt und damit der Artenschutz gefördert.

3.1.2 Ziele

Das Grün des Stadtviertels nutzen, um eine wassersensible und hitzeangepasste Stadtentwicklung zu fördern

Erhaltung und Entwicklung der Grün- und Freiräume sowie ihrer Verbindungen

Die vorhandenen öffentlichen bzw. öffentlich zugänglichen Grün- und Freiflächen im Untersuchungsraum sollen in ihrem Bestand sowie ihrer Qualität gesichert und wenn möglich erweitert und ergänzt werden. Dabei sind die Flächen von Bebauung durch Nachverdichtung freizuhalten. Insgesamt soll der Grünanteil in den Freiräumen erhöht werden, um positive mikroklimatische Wirkungen wie Temperatúrausgleich, Filterung von Luftschadstoffen (u. a. Feinstaub), Retention für Starkregenereignisse etc. zu erzeugen. Damit ergibt sich die Chance, Klimaanpassung und attraktive Freiraumgestaltung Hand in Hand zu entwickeln. Eine schnelle und barrierefreie Erreichbarkeit sowie Zugänglichkeit zu den Grün- und Freiflächen für alle Bevölkerungsgruppen ist zudem zu gewährleisten.

Um die Überwärmung im Untersuchungsgebiet dezentral zu mindern, soll darüber hinaus das Netz der Grünverbindungen weiterentwickelt und ausgebaut werden. Fokus liegt dabei auf die linearen Grünflächen und -elemente (v. a. Straßengrün), die die größeren Grün- und Freiräume miteinander verknüpfen. Auf den Grünflächen kann das Regenwasser gesammelt und im Boden rückgehalten werden, was somit verzögert verdunsten und versickern kann. Gleichzeitig sollen die grünen Achsen zur Erholung im Freien mit hoher Aufenthaltsqualität dienen und entsprechend gestaltet und aufgewertet werden. Damit wird die Erreichbarkeit von Grünflächen erhöht, da die Wege selbst Grünräume darstellen.

Entsiegelung

Mit der Entsiegelung von stark versiegelten Flächen kann die Verdunstungskühlung über die Böden erhöht und der Hitzestau in sowie im Umkreis der Altstadt gemindert werden. Wenn Befestigungen weiterhin notwendig sind, sollte geprüft werden, ob hierbei wasserdurchlässige

Beläge, z. B. Schotterrasen, Pflaster mit grünen Fugen o. Ä., eingesetzt werden können. Kleinere als auch größere Entsiegelungsmaßnahmen können ggf. auch als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen angerechnet werden.

Verschattung

Um die Aufheizung von vollversiegelten Stadt- und Parkplätzen sowie Straßen zu minimieren, sollen nach Möglichkeit schattenspendende Bäume und Sträucher vermehrt eingesetzt werden. Ebenso können durch mehr gut verschattete, kleinteilige Grünflächen neue Orte des Wohlfühlens, also Klimaoasen bzw. Pocket-Parks in der stark verdichteten Altstadt entstehen und der Hitzebelastung entgegenwirken. Ein dauerhafter Zugang für die Öffentlichkeit zu den Klimaoasen soll dabei gesichert werden. Auch eine Verschattung durch Begrünung von Aufenthaltsbereichen im öffentlichen Straßenraum, z. B. an und/oder auf Haltestellenhäuschen, soll das Wohlbefinden und die Gesundheit der Fahrgäste bzw. Verkehrsteilnehmenden in hitzesensiblen Gebieten schützen. Nach den aktuellen Gestaltungsvorschriften für die Altstadt dürfen Fahrgastunterstände nur ein Glasdach besitzen, das jedoch als häufig durchsichtiges Material mit der Sonnenstrahlung ein thermisches Problem verursacht. Hier müsste entweder gezielt schattenspendendes Milchglas eingesetzt werden oder eine Anpassung der Vorgaben erfolgen, um eine Haltestellenbegrünung bzw. die Verwendung anderer undurchsichtiger Dachmaterialien zu ermöglichen. Ggf. können auch Module für die Erzeugung von Solarenergie auf dem Dach installiert werden, die für eine sogenannte „Solarverschattung“ sorgen und gleichzeitig einen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Anpassung der Grünbestände an den Klimawandel

Damit die Vegetationsbestände in der Altstadt langfristig erhalten bleiben, sollten stadtklimaangepasste, standortgerechte Pflanzen- und Baumarten, die besonders resistent gegenüber Hitze und Trockenheit sind, bei der Begrünung gewählt werden. Hierbei sollten auch nicht heimische Baumarten Verwendung finden dürfen, die sich entsprechend der FLL-Empfehlungsliste für Stadtbäume in langjährigen Versuchsreihen als besonders geeignet erwiesen haben. Mit intelligenten Bewässerungsmethoden wie unterirdisch wasserspeicherndes Substrat, Retentionsbehälter bzw. Zisternen u. Ä. kann das aufkommende Regenwasser gezielt für das Stadtgrün genutzt und auf Trinkwasser-Bewässerung verzichtet werden.

Gebäudebezogene Hitzevorsorge

Das Anbringen von Dach- und/oder Fassadenbegrünung auf den zahlreich bestehenden Gebäuden im Untersuchungsgebiet sowie den geplanten Neubauten ist eine besonders wichtige Maßnahme zur Hitzevorsorge im urbanen Raum, v. a. in den Bereichen, wo ebenerdig keine Grün- und Freiflächen mehr zur Verfügung stehen. Besonders Gründächer können mikroklimatische Vorteile wie Verdunstungskühlung und Regenwasserrückhaltung erzielen. Hierbei muss die Dachneigung und -statik sowie die Artenauswahl und Pflege der Bepflanzung berücksichtigt werden. Für Fassadenbegrünung eignen sich v. a. Brandwände und Hauswände mit Südost- bis Südwest-Exposition. Falls eine nachträgliche Gebäudebegrünung nicht umsetzbar ist, sind alternativ Maßnahmen zur Erhöhung der Albedo (Sonnenrückstrahlung) zu prüfen. Mit der Verwendung von Fassaden und Dachmaterial in hellen Farben, kann der Aufheizung von Oberflächen und der Umgebung entgegengewirkt werden (gleiches Prinzip gilt auch für Straßenbeläge).

Schwammstadt-Prinzip

Feuchte Böden und reichlich mit Wasser versorgte Vegetationsflächen dienen gerade an Hitzetagen als Kühlräume, da hier genügend Wasser verdunsten kann. Die sogenannte Schwammfunktion dieser Grünflächen, die die Regenwasseraufnahme und -speicherung begünstigt und das Abführen des Wassers über die meist überlasteten Kanäle verhindert, ist im Untersuchungsgebiet zu sichern und zu stärken. Retentionsflächen und umwelttechnische Infrastrukturen, die diese Funktionsleistung fördern wie Mulden, Rigolen, Zisternen und versickerungsfähige Bodenbeläge, sollen zusätzlich eingesetzt werden, v. a. in großflächigen Grünanlagen (z. B. Stadtpark, Würfelwiese etc.). Dadurch kann im urbanen Raum selbst das Wasser rückgehalten und anschließend verdunstet bzw. langsam versickert werden. Zudem besteht

die Möglichkeit das gespeicherte Niederschlagswasser direkt nutzbar zu machen, z. B. für die Bewässerung von Straßenbäumen und Pflanzflächen.

Gleichzeitig lassen sich durch die Anlage von Retentionsflächen Schäden durch Überflutungen bzw. urbane Sturzfluten in Folge von Starkregenereignissen vermeiden. Durch die dezentrale Regenwasserrückhaltung kann das bestehende Kanalisationssystem, das für die Aufnahme von größeren Wassermengen innerhalb kurzer Zeit nicht über ausreichende Kapazitätsreserven verfügt, langfristig entlastet werden. Als Grundlage kann dabei die zukünftige Starkregen-Gefahrenkarte der Stadt Halle (Saale) dienen, die die überflutungsgefährdeten Bereiche durch Starkregen visualisieren und Betroffene damit entsprechend informieren soll.

Abkühlung durch Brunnenanlagen

Zur Verbesserung der Erholungsfunktion v. a. während heißer Sommertage sollen die Freiräume des Untersuchungsgebietes, wenn möglich, mit weiteren Wasser- bzw. Brunnenanlagen wie Trinkbrunnen, Wasserspielen, Fontänen etc. als Abkühlungs- und Verdunstungselemente ausgestattet werden. Gerade öffentlich zugängliche Trinkbrunnenanlagen stellen eine wichtige, gesundheitspräventive Klimaanpassungsmaßnahme dar. Vor allem in thermisch stark belasteten Versiegelungsbereichen, wo keine weitere Begrünung mehr integriert werden kann, ist alternativ auf blaue Infrastruktur zu setzen.

Mit ökologischer Aufwertung die Biodiversität stärken

Begrünung

Mit dem Anlegen von Grünflächen im urbanen Raum sowie der Begrünung von Gebäuden und Verkehrsinfrastruktur kann die Biodiversität in der Altstadt und ihrer Umgebung erhöht werden. Vor allem bei Neu- und Umbaumaßnahmen sollten diese potenziellen Fläche verstärkt genutzt werden. Ggf. ist die Distanz zwischen benachbarten Grünflächen dahingehend zu prüfen, auf der sich Flora und Fauna ausbreiten können (z. B. auf Gründächern, Straßenalleen, Rabatten u. Ä.). Die bestehenden und künftigen Grünflächen und ihre Vernetzung sollen insgesamt für die Artenvielfalt dauerhaft erhalten bleiben.

Pflanzenökologische Aufwertung für Insekten und Vögel

Bei Neuanlagen und bei der Umgestaltung vorhandener Grün- und Freiflächen sind einheimische, standortgerechte Pflanzen sowie Blüh- und Nährpflanzen im Untersuchungsgebiet zu etablieren. Mit extensiver Pflege ausgewählter Grünflächen durch beispielsweise Reduktion der Schnittfrequenz, Entwicklung von Langgraswiesen, Anlage von Blühstreifen etc. in Uferbereichen oder größeren Parkanlagen wird langfristig der Nutzen für Insekten (z. B. Bienen) und Vögel erhöht.

Artenvielfalt in der Freiraumgestaltung berücksichtigen

Um die Ansprüche verschiedener Tierarten an die Innenstadt als Lebensraum zu erfüllen, ist im Rahmen von Bebauungsplanverfahren zu prüfen, ob entsprechende Strukturen, z. B. Nisthilfen und Quartiere für Vögel, Fledermäuse, Insekten, Kleinsäuger und Amphibien, bei der Errichtung von neuen Gebäuden geschaffen werden können.

3.2 Rad- und fußverkehrsfreundliche Altstadt

3.2.1 Leitthema

Durch Freiraumgestaltung zum Radfahren und Gehen einladen

Mit dem Grün- und Freiraumkonzept Altstadt soll der Rad- und Fußverkehr bei der Alltagsmobilität für das Untersuchungsgebiet gefördert werden. Dabei spielen nicht nur die Freizeitwege, sondern auch die Wege zur Arbeit, zur Schule, zum Einkauf etc. eine Rolle. Fußgänger*innen sowie Radfahrende sind gegenüber dem Kfz-Verkehr nach den rechtlichen Grundlagen angemessen zu behandeln. Dabei soll sowohl auf die technische Ausführung (Sicherheit, Orientierung und Bewegungskomfort), als auch auf Gestaltqualität und Erlebbarkeit Rücksicht genommen werden. Insbesondere grüne, ansprechend gestaltete Straßenräume laden ein, sich zu Fuß oder auf dem Fahrrad fortzubewegen. Die Halleschen Grundsätze zur allgemeinen Verkehrsberuhigung im Sinne der autoarmen Altstadt finden hierbei weiterhin Berücksichtigung (s. Kap. 2.2.4).

Das Verlagern von Anteilen des motorisierten Individualverkehrs auf den Rad- und Fußverkehr kann gleichzeitig einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Ziel ist es, durch die Freiraumentwicklung attraktive Wege für die Nahmobilität (Mobilität ohne Motor, v. a. Rad- und Fußverkehr, aber auch Rollschuh-, Roller- und Inline-Verkehr) zu schaffen.

3.2.2 Ziele

Verknüpfung wichtiger Zielpunkte für die Nahmobilität

Über Grünverbindungen mit attraktiv ausgestatteten Geh- und Radwegen sollen wichtige Zielorte (z. B. Erholungsräume, Arbeitsorte, Einkaufsmöglichkeiten etc.) innerhalb des Untersuchungsraumes und in der benachbarten Innenstadt miteinander verknüpft werden. Liegen entlang der Wegeverbindungen Lücken oder Barrieren vor (z. B. schlecht zu querende Hauptverkehrsstraßen), sind geeignete bauliche Maßnahmen für den Rad- und Fußverkehr durchzuführen wie Ergänzung von Markierungen, Anpassung von Lichtzeichenanlagen etc. Insgesamt ist eine Weiterentwicklung der grünen Nahmobilitätsvernetzung anzustreben.

Qualitätsstandards von Fuß- und Radwegen umsetzen

Als Hauptziel wird verfolgt, die Trassen des Fahrradverkehrs möglichst autofrei, also separat von den Kfz-Verkehrstrassen zu führen, sowie Geh- und Radwege grün zu gestalten. In Straßen mit geringer Kfz-Frequentierung wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. Hier ist es wichtig, dass die Fahrbahnoberflächen möglichst fahrradfreundlich, sprich eben sind. In Straßen mit höherer Kfz-Frequentierung (z. B. Straßen des Altstadtrings) ist das Ziel zu verfolgen, dass die Radfahrenden möglichst auf separaten Radverkehrsanlagen oder zumindest Rad-Schutzstreifen in beiden Richtungen zu führen sind. Im Zusammenhang mit den Grünzügen und -verbindungen (v. a. Straßenbegleitgrün) sind einladende, sichere und ausreichend breite Wege für den Fuß- und Radverkehr in und im Umkreis der Altstadt anzulegen, so dass Barrieren abgebaut, Engstellen aufgeweitet und Umwege vermieden werden. Die Wegeflächen sollen so breit sein, dass möglichst keine Konflikte zwischen den Verkehrsarten und ein anspruchsgerechter Nutzungskomfort entstehen. Um dies zu erreichen, ist bei der Planung das einschlägige Regelwerk konsequent anzuwenden. In Abhängigkeit von der jeweiligen räumlichen Situation sind auch darüber hinaus gehende Qualitätsstandards umzusetzen. So ist ebenfalls auf die Qualität und Beschaffenheit des Bodenbelags für die Verkehrswege zu achten, damit eine sichere, barrierefreie Nutzbarkeit (z. B. durch abgesenkte Borde, Bodenindikatoren, ebenes und rutschhemmendes Material etc.) sowie eine gute Erkennbarkeit des Wegeverlaufs gewährleistet ist. Eine rad- und fußverkehrsfreundliche Gestaltung soll auch bei den Wohnstraßen umgesetzt werden. Sofern nur begrenzt Flächen vorhanden sind, was häufig der Fall ist, soll unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten eine Neuaufteilung der Straße samt Begrünung geprüft werden.

Ausstattung mit fuß- und radverkehrsfreundlichen Elementen

Sowohl komfortable Fahrradabstellplätze als auch genügend Verweilmöglichkeiten wie Bänke, Spielgelegenheiten etc. sollen an den wichtigen Zielorten des Freiraum- und Grünflächensystems im Untersuchungsraum eingebracht werden. Ebenso ist die begleitende Infrastruktur wie ein erweitertes Leitsystem für den Radverkehr sowie eine aktivere Kommunikation der bestehenden Routen sicherzustellen. Durch nachvollziehbare und gut befahrbare Radverkehrsstrecken können Konflikte zwischen Radfahrenden und Fußgänger*innen sowie Kfz-Fahrenden verringert werden. Zusätzliche Anpflanzungen zwischen stark befahrenen Straßen und Aufenthaltsbereichen sorgen zudem für Sicht- sowie Lärmschutz und verbessern damit die Erholungsqualität im Freiraum.

Umnutzung von Kfz-Infrastrukturen

Nach Möglichkeit sollen bestehende Flächen des Kfz-Verkehrs, insbesondere Parkplätze, reduziert bzw. verlagert und zu attraktiven, begrünten Freiflächen mit Mehrfachnutzung (Radfahren, Gehen, Aufenthalt etc.) umgestaltet werden (z. B. am Jerusalemer Platz, im Schülershof, auf dem Friedemann-Bach-Platz oder am Altstadtring). Zu berücksichtigen sein wird dabei das Ganzheitliche Mobilitätskonzept der Stadt (noch in Bearbeitung). Mehr Carsharing-Angebote können zudem helfen, den Bedarf an Pkw-Stellplätzen im Untersuchungsraum zu reduzieren.

3.3 Förderung des Tourismus in der Altstadt

3.3.1 Leitthema

Freiräumliche Aufwertung der Altstadt als Tourismus-Anziehungspunkt

Die historische Altstadt der Stadt Halle (Saale) zieht mit ihren zahlreichen Denkmälern und vielseitigen Kulturangeboten zahlreiche Tourist*innen an. Das Erscheinungsbild und die Aufenthaltsqualität üben dabei einen wesentlichen Einfluss auf die erlebten Eindrücke der Gäste aus. Um den Erwartungen und Ansprüchen der Reisenden gerecht zu werden oder diese sogar zu übertreffen, ist insbesondere im Umfeld historischer oder kultureller Highlights die gestalterische und qualitative Aufwertung von Aufenthaltsbereichen im öffentlichen Raum wie identitätsprägenden Stadtplätzen oder bedeutenden Erholungs- und Grünanlagen wesentlich. Dadurch kann die Attraktivität sowie Erlebbarkeit des Halleschen Stadtkerns und damit gleichzeitig der Tourismus potenziell gefördert werden.

Eine besondere touristische Bedeutung im innerstädtischen Raum von Halle (Saale) haben zudem die Uferbereiche entlang der bestehenden Flussläufe, also entlang des Mühlgrabens und der Saale. Mit dem Ausbau der Uferpromenade und der Wasserwanderwege für die Öffentlichkeit kann das Verweilen am und im Wasser sowie das Image „Stadt am Fluss“ verbessert werden.

Damit die vorhandenen touristischen Anziehungspunkte im System der öffentlichen Räume der Altstadt und ihrer Umgebung gut erreicht werden können, ist ein entsprechend qualitativ ausgebautes, barrierefreies und tourismusfreundliches Wegenetz für den Fuß- und Radverkehr erforderlich und zu sichern. Durch eine zusätzliche wegebegleitende, gepflegte Begrünung werden die wichtigen Trassen ansprechender gestaltet und machen auch die Anreise zum Zielort zu einem Erlebnis.

3.3.2 Ziele

Freiräumliche Aufwertung der Altstadt als Tourismus-Anziehungspunkt

Attraktive Begrünung und Ausbau der touristischen Infrastruktur

Zur Imagesteigerung der Altstadt und ihrer Umgebung soll die Wahrnehmung und Erlebbarkeit einer erholsamen, grünen Innenstadt deutlich ausgebaut werden. Die Integration von ansprechenden Grünflächen und punktuellen Grünelementen wie Bäumen, Rankgerüsten, Pflanzkübeln etc. in den öffentlichen Freiräumen ist dabei eine effektive Maßnahme, um die Aufenthalts- und Verweilqualität zu verbessern und das Thema Grün in der Stadt in den Vordergrund zu rücken. Vor allem stark versiegelte historische Stadtplätze können durch mehr Begrünung an Atmosphäre gewinnen. Dazu zählt auch die Sicherung und Erweiterung von kleinen, grün geprägten Ruhe- und Erholungsoasen im urbanen Raum wie Pocket-Parks (s. Kap. 3.1.2), die die Qualität im Freiraum für den Tourismus heben können. Ist aufgrund der räumlichen Enge und Flächennutzungsproblemen im dicht bebauten Stadtkern die Schaffung von permanentem Grün nicht möglich, soll alternativ der Einsatz von mobiler Begrünung geprüft werden. Alle erholungsrelevanten Grünflächen und -elemente, sowohl geplante als auch bereits bestehende, sind dauerhaft zu erhalten, zu pflegen und nach Bedarf zu sanieren.

Die erreichte Qualität und Quantität der touristischen Infrastruktur im öffentlichen Freiraum ist zu sichern und weiterzuentwickeln, wobei ungenutzte Potenziale erkannt und ausgebaut werden. Ein wichtiger Handlungsbedarf für die Entwicklung des Tourismus im Untersuchungsraum ist u. a. die Verbesserung der freiräumlichen Ausstattung wie ausreichend qualitative Sitzmöglichkeiten, Fahrradabstellplätze, Müllbehälter, öffentliche Toiletten etc., insbesondere an den zentralen Sehenswürdigkeiten. Zudem wird geprüft, ob weitere, kleine Spielangebote für die Öffentlichkeit in der Altstadt (ggf. passend zum Thema Musik, Salz etc.) umsetzbar sind, um auch das Image einer kinder- und familienfreundlichen Stadt zu stärken. Die Ergänzung ästhetisch bzw. künstlerisch gestalteter Brunnenanlagen mit spielerischen Elementen und/oder Trinkwasseranschluss fördern das Thema „Wasser erleben“ und tragen zu einer Verlängerung der Aufenthaltsdauer im historischen Stadtkern bei. Um ein gepflegtes, sauberes Erscheinungsbild der Altstadt und ihrer benachbarten Viertel zu sichern, sind außerdem Pflegemaßnahmen wie die Reinigung der Ausstattungselemente, die Bereitstellung von genügend Müll-eimern etc. umzusetzen.

Ausbau der öffentlichen Bereiche am und im Wasser

Aktivitäten entlang von und auf dem Wasser sowie das zugängliche Wasserwegenetz an sich sind für verschiedene touristische Zielgruppen zu qualifizieren und zu erweitern, u. a. durch die Erschließung möglichst vieler Bereiche des Mühlgrabenufers, da eine durchgehende Promenade durch die vorhandene, barrierewirkende Bebauung nicht herstellbar ist. Dabei sind die vorhandenen baulichen Anlagen, z. B. am Salzgrafenplatz oder am Robert-Franz-Ring, weiterzuentwickeln und eigene Gestaltungsansätze und Aufenthaltsangebote für die topografisch unterschiedlichen Areale zu definieren. Mit attraktiven Verweilmöglichkeiten sowie gut ausgebauten Rad- und Spazierwegen am Wasser kann die Aufenthaltsqualität an den Uferflächen verbessert und das Thema Wasser im Stadtbild präsenter gemacht werden. Eine was-serseitige Erlebbarmachung wird mit Angeboten für Wasserwandernde wie Anleger zum Ein- und Aussetzen der Boote, Umtragestationen für Kanus u. Ä. erzielt. Zudem soll die Anbindung an die Saline-Insel und damit die Vernetzung mit dem Technischen Halloren- und Salinemuseum ausgebaut werden, was auch gleichzeitig die Erreichbarkeit des Pfälzer Ufers an der Saale mit allen dort etablierten gastronomischen Angeboten verbessern kann.

Barrierefreie Vernetzung touristischer Anziehungspunkte

Beim Um- und Ausbau aller bedeutenden Wege im Freiraum wird die Barrierefreiheit und damit die Bedürfnisse von Personen mit Einschränkungen berücksichtigt im Sinne des „Tourismus für alle“ (vgl. Kap. 3.2.2). Zudem sollen mit einem gut ausgebauten, qualitativ hochwertigen Freizeitwegenetz für den Rad- und Fußverkehr im Untersuchungsraum die einzelnen kulturellen Kernelemente und -orte, die wichtige Ziele für den Tourismus darstellen, miteinander ver-

knüpft und dadurch gestärkt werden. Gerade interessante Kulturstätten, die aufgrund ungünstiger Anbindung bisher unscheinbar blieben (z. B. Neumühle, Technisches Halloren und Salinemuseum), können durch einen verbesserten Wegeausbau mit der Beseitigung von Mängeln touristisch mehr wahrgenommen werden. Es sollen dabei nicht nur lückenlose und nutzungsfreundliche Wegeverbindungen innerhalb, sondern auch zur Altstadt entstehen, um auch von außerhalb schnell und gut erreichbar zu sein. Insbesondere die Verbindung zwischen der Altstadt und Saline bzw. Neustadt, die an die touristischen Radfernwege anknüpfen soll (vgl. Kap. 2.2.4), sowie zwischen Bahnhofsviertel und dem Stadtkern, die die Tourist*innen entsprechend vom Hauptbahnhof zu den innerstädtischen Sehenswürdigkeiten leiten soll, ist zu stärken.

Touristisches Wegesystem attraktiver gestalten

Mit einer durchgängigen, begleitenden Begrünung entlang touristischer Wege und Straßenräume soll das Erscheinungsbild des Untersuchungsgebietes aufgewertet werden. Gleichzeitig unterstützt dies die Vernetzung des innerstädtischen Grünsystems und verknüpft für den Tourismus wichtige Grünflächen wie Parkanlagen, Erholungsräume etc. miteinander. Die bestehenden und erweiterten Grünstrukturen sind durch entsprechende Pflege zu sichern. Zudem sollte die Sicherung und Nachrüstung von wegebegleitenden Infrastrukturen und Ausstattung für den touristischen Rad- und Fußverkehr wie sichere Abstell- und Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten, Ladestationen für E-Bikes etc. geprüft werden. Neben der Förderung von Rad- und Fußverkehrsinfrastrukturen ist auch die Infrastruktur des innerstädtischen ÖPNV als weiteres umweltfreundliches Fortbewegungsmittel für Tourist*innen mit freiraumplanerischen Maßnahmen, z. B. durch begrünte Haltestellenhäuschen u. Ä., zu stärken.

Kreativer Umgang mit Freiflächen

Für die Stärkung und Unterstützung der Kultur- und Kreativszene im Untersuchungsgebiet sind ergänzende kreative Projekte der freien Szene an punktuellen Stellen im öffentlich Freiraum denkbar. Kulturschaffenden bzw. Künstler*innen, die zur attraktiven, erlebbaren Gestaltung der Halleschen Innenstadt beitragen, sollten entsprechend unterstützt werden, u. a. über die Bereitstellung von städtischen Freiflächen. So wurden beispielsweise 2021 im Rahmen des kulturellen Themenjahres „Helexa, siede Salz“ auf mehreren öffentlichen Stadtplätzen in Halle (Saale) wie Domplatz, Hallmarkt, Kleiner Berlin etc. sogenannte „Halophyten-Bänke“ aufgestellt. In den dekorativen Hochbeeten mit integrierter Sitzfläche wurden verschiedene Halophyten (Pflanzen, die auf salzhaltigen Böden wachsen können) gepflanzt. An diesen Standorten fanden zusätzlich zahlreiche Veranstaltungen, wie Konzerte, Theater, Lesungen etc., für die Öffentlichkeit statt.

4 Räumliche Leitthemen

Neben den drei strategischen Leitthemen erfolgt eine raumorientierte thematische Untergliederung. Dabei dienen die strategischen Themen als Querschnittsthemen bei den räumlichen Themen und werden im Folgenden stets integriert mit bedacht.

Die räumlichen Leitthemen teilen sich in eine linienartige und in eine flächenartige Raumbetrachtung auf. Mit Linien ist das grün-blaue Netz der Altstadt gemeint. Dazu zählt der grüne Altstadtring zusammen mit dem Mühlgraben und das Netz der Grün- und Freiraumverbindungen im und um den Altstadtkern. Zu den Flächen gehören Grün- und Parkanlagen sowie identitätsprägende Stadtplätze und wichtige Stadt- bzw. Wohnquartiere in der Altstadt.

4.1 Grün-blaues Netz

4.1.1 Leitthema

Grün-blauen Altstadtring stärken

Der Altstadtring ist als historisch bedeutsame grüne Promenade um die Kernstadt in seiner Qualität zu sichern und weiter zu stärken. Die einzelnen grünen Bestandteile sollen miteinander verknüpft und ausgebaut werden, wobei hierfür Barrieren zu überwinden und Lücken zu schließen sind. Der Promadenring ist zudem mit den außerhalb liegenden Grünzügen zu vernetzen, sodass ein Freiraumverbund entstehen kann.

Ein besonderer Teilabschnitt des grün-blauen Altstadtringes ist der begrünte Uferbereich des Mühlgrabens, der sich entlang des Robert-Franz-Ringes zieht und mit seiner Gewässerlandschaft zum Ortsbild beiträgt. Um den Mühlgraben erlebbarer zu machen, sollen Zugänge, begleitende Wege und Aufenthaltsmöglichkeiten entlang des Wassers unter Berücksichtigung der ökologischen Empfindlichkeiten und der Hochwasserschutzfunktion gesichert und weiterentwickelt werden.

Grün- und Freiraumvernetzung entwickeln

Ein Netz aus Grün- und Freiraumverbindungen soll im und um den Altstadtkern hergestellt und optimiert werden. Dabei werden die Wegeverknüpfungen zwischen Wohnorten, bedeutenden Freiräumen und Alltagszielen entsprechend für den Fuß- und Radverkehr ausgebaut. Entlang der Verbindungen sind verschiedene Frei- und Grünflächen zu sichern und zu entwickeln, die gemeinsam ein kleinteiliges Freiraumsystem mit mikroklimatischer Wirksamkeit im Halleschen Zentrum bilden.

4.1.2 Ziele

Grün-blauen Altstadtring stärken

Weiterentwicklung des Promadenrings

Der grüne Altstadtring soll für die Erholungs- und Freizeitnutzung erhalten sowie durch gestalterische Aufwertungsmaßnahmen erkennbar gemacht und weiterentwickelt werden. Aufgrund der hohen baulichen Nutzung und der verkehrlichen Infrastruktur fehlt es an einigen Stellen an einer Ablesbarkeit des „Grünen“ Ringes, z. B. auf der Süd-West-Seite (Hallorenring) und im Süden (Moritzzwinger und Waisenhausring). Hierfür sind einerseits die bestehenden Grünflächen mit ergänzender Gehölzpflanzung, ökologisch wertvolle Begrünung u. Ä. zu erweitern und an den Straßen sowie Parkplätzen sind Bäume mit Alleen-Charakter zu erhalten und neu zu pflanzen. Andererseits kann sowohl durch weiteres Mobiliar und Beleuchtung als auch durch hochwertige, einheitliche Bodenbeläge die Promenade attraktiver gestaltet werden. Mit Hilfe von Lückenschließung und der Schaffung von Standardbreiten sollen durchgängige Rad- und Fußwege auf dem Altstadtring entstehen. So weit wie möglich werden dabei die denkmalpflegerischen Gestaltungsprinzipien in Abwägung mit aktuellen Anforderungen der Freiraumentwicklung weiterverfolgt.

Vernetzung des Ringes an umliegende Grünflächen

Damit die inner- und außerhalb des Altstadtringes liegenden Grünanlagen besser erreicht werden können, sollen schlüssige Wegeanbindungen ohne Umwege für den Rad- und Fußverkehr vom Hauptverkehrsring in die Altstadt und in die Nördliche bzw. Südliche Innenstadt realisiert werden, z. B. vom Hallorenring/Moritzzwinger Richtung südliche Innenstadt, vom Domquartier Richtung Saline-Insel etc. Vor allem ist eine gute Erreichbarkeit für Familien und Kinder zu nahgelegenen, öffentlichen Parkanlagen mit Spielangeboten (z. B. Würfelwiese, Stadtpark etc.) zu gewährleisten, gerade weil der Stadtkern selbst nur eine mangelhafte Spielflächenversorgung aufweist.

Uferbereich des Mühlgrabens ausbauen

Der Mühlgraben soll mit seinen begleitenden Freiräumen im Uferbereich gesichert und durch Neugestaltung weiterentwickelt werden. Durch die Schaffung von Zugängen, Promenaden und Verweilplätzen am Wasser wird die Gewässerlandschaft in seiner Durchgängigkeit und Erlebbarkeit verbessert. Bei der Führung und dem Ausbau von Uferwegen ist dabei die Empfindlichkeit der jeweiligen Gewässerabschnitte zu beachten und mit den Zielen der Gewässerentwicklung und des Naturschutzes abzustimmen. Des Weiteren werden zur Stärkung der aktiven Erholungsfunktion des Mühlgrabens Bereiche für das Etablieren von Wassersport-Infrastrukturen wie Ein-/Ausstiegsstellen und Anlege-/Raststellen für Wasserwandernde geprüft.

Grün- und Freiraumvernetzung entwickeln

Ausbau des Wegenetzes

Um das Wegenetz möglichst fuß- und fahrradfreundlich zu entwickeln, sind entsprechend durchgängige, barrierefreie Freizeit- und Alltagswege für den Fuß- und Radverkehr innerhalb des Untersuchungsgebietes zu schaffen, z. B. im Quartier Kleine/Große Klausstraße. Durch sichere Übergänge und Verknüpfungen über Straßen können Lücken geschlossen und Raumbarrieren überwunden werden. Teilweise sind auch Streckenführungen neu zu strukturieren (s. Kap. 3.2.2). Insgesamt sollen die Wege und Straßenräume möglichst grün und atmosphärisch gestaltet werden. Wegen der Flächenknappheit, z. B. in den engen Altstadtgassen Salzstraße, Flutgasse u. Ä., soll eine geplante Neuaufteilung der Verkehrsstraßen sowie Grünstrukturen unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten mit Vermeidung von Konflikten erfolgen.

Stärkung des grünen Freiraumsystems

Die Sicherung und die Entwicklung der Grün- und Freiflächenvernetzung ist im gesamten Untersuchungsgebiet zu gewährleisten. Durch attraktive, wegebegleitende Freizeit- und Erholungsangebote wie Sitzbänke, Spielmöglichkeiten, Bewegungsgeräte etc. werden die Grünzüge aufgewertet und erlebbar gemacht. Neben der Verknüpfung von einzelnen städtischen Grünflächen sollten auch Vernetzungen zu privatem Grün, v. a. von Wohnungsunternehmen, geschaffen werden. Sofern es aus ökologischer Sicht sinnvoll erscheint, sind in den Grünzügen auch Maßnahmen des Naturschutzes, z. B. Schutz von Quartieren bestimmter Tierarten, Anlegen von Blüh- und Nährpflanzen, extensive Grünflächenpflege etc., umzusetzen (s. Kap. 3.1.2).

4.2 Grün- und Freiflächen

4.2.1 Leitthema

Freiräumliche Identitätsorte sichern

Identitätsprägende Freiräume wie touristisch und historisch wertvolle Stadtplätze (Marktplatz, Hallmarkt, Domplatz etc.) und große Parkanlagen (Würfelwiese, Stadtpark etc.) haben eine wichtige stadtviertelbezogene sowie gesamtstädtische Bedeutung und sind daher in ihrer Qualität sowohl zu sichern als auch weiter zu entwickeln. Diese Orte gelten als Imageträgende und laden zum Austausch im Freiraum ein. Mit vielen Nutzungsangeboten, hochwertiger Ausstat-

tung, Kunst und (Wasser-) Spielangeboten sowie einem hohen Grünanteil kann dort die Aufenthaltsqualität und Attraktivität erhöht werden. Ebenfalls sind Maßnahmen zur Klimaanpassung wie Hitzeschutz, Regenwasserbewirtschaftung etc. zu integrieren.

Grün- und Freiflächen im Stadtquartier gestalten

Kleinteilige, öffentlich zugängliche Grün- und Freiflächen in den Stadt- und Wohnquartieren des Untersuchungsgebietes sollen attraktiv und vielfältig nutzbar gestaltet werden, um eine wohnungsnahe Erholung und/oder Aktivitäten wie Kinderspiel u. Ä. zu ermöglichen. Besonders in mit Klimaoasen unterversorgten Bestandsquartieren, z. B. im Bereich Große Nikolaistraße/Kleine Klausstraße oder im Quartier Am Leipziger Turm (s. Kap. 2.2.5), sind neue, qualitativ hochwertige Frei- und Grünflächen für die Öffentlichkeit zu ergänzen. Sanierungsbedürftige Grünstrukturen sowie weitere Freiraumausstattungen im Wohnumfeld sollen zudem erneuert und nach Möglichkeit erweitert werden.

4.2.2 Ziele

Freiräumliche Identitätsorte sichern

Stadtviertelprägende Freiräume langfristig erhalten und qualitativ aufwerten

Die repräsentativen und hochwertigen Qualitäten der Identitätsorte (z. B. künstlerisch gestaltete Brunnenanlagen, ästhetische und abwechslungsreiche Begrünungselemente, attraktive Sitzmöglichkeiten etc.) sind im Stadtkern durch dauerhafte Pflege- und Unterhaltungsmaßnahmen zu bewahren und für die Zukunft zu sichern. Vor allem in historisch wertvollen Freiräumen sollen die denkmalpflegerischen Gestaltungsprinzipien in Abhängigkeit von der örtlichen Situation verfolgt werden. Im Hinblick auf die touristische Relevanz sind an den identitätsprägenden Orten die höchsten Pflege- und Unterhaltungsstandards abzusichern und auftretende Sachbeschädigungen, Vermüllung o. Ä. zeitnah zu beseitigen (s. Kap. 3.2.2).

Neben dem Erhalt sind auch teilweise strukturelle und bauliche Anpassungsmaßnahmen (z. B. barrierefreie Wege schaffen, Angsträume beseitigen etc.) erforderlich, damit die identitätsstiftenden Aufenthaltsbereiche für eine Vielzahl an Interessensgruppen langfristig attraktiv bleiben. Um eine höhere Attraktivität und Nutzungsvielfalt zu erreichen, werden fehlende Ausstattungselemente wie Sitzbänke, Spiel- und Bewegungsangebote, künstlerische Ergänzungen u. Ä. sowie fehlende Begrünung ersetzt. Bei allen Aufwertungsmaßnahmen ist insbesondere auf die Erschließungsinfrastruktur (Strom, Wasser) für Märkte und Feste, die die Identität des jeweiligen Stadtplatzes ebenfalls stark prägen, Rücksicht zu nehmen.

Lokale Klimaanpassung

Bei der Sanierung und Aufwertung der freiräumlichen Identitätsorte sollen immer auch notwendige Klimaanpassungsmaßnahmen umgesetzt werden (s. Kap. 3.1.2). Dazu zählen zum einen die Integration von der Hitzebelastung entgegenwirkenden Elementen wie schattenspendenden Bäumen, (Trink-) Brunnenanlagen, Gebäude- und Infrastrukturbegrünung, Materialien in hellen Farben etc. Zum anderen sind Maßnahmen der lokalen Regenwasserretention und -bewirtschaftung, die vor urbanen Sturzfluten durch Starkregenereignisse schützen und die das gespeicherte Wasser u. a. während extremen Trockenperioden effizient nutzbar machen, umzusetzen. Bei Flächen und Infrastrukturen des motorisierten Individualverkehrs, die bedeutsame Freiräume negativ prägen, sollte in Abhängigkeit mit dem Mobilitätskonzept geprüft werden, ob diese möglichst reduziert und in Grün- und Erholungsflächen umgewandelt werden können. Dadurch kann sowohl ein Beitrag für den Klimaschutz als auch für die Anpassung an die klimawandelbedingten Auswirkungen geleistet und die Aufenthaltsqualität erhöht werden. Die gleichen Ziele gelten auch für die Grün- und Freiflächen im Stadt- bzw. Wohnquartier (s. u.).

Grün- und Freiflächen im Stadtquartier gestalten

Bestand und Qualität der Freiräume im Quartier sichern

Öffentlich zugängliche Grün- und Freiflächen innerhalb der Wohnquartiere im Untersuchungsraum sind nach Möglichkeit von Bebauung freizuhalten und im Bestand zu sichern. Mit Unterhaltungsmaßnahmen wie extensiver Begrünung, robuster Gestaltung und leichtem Pflegeaufwand kann die Qualität der Grünstrukturen i. d. R. langfristig erhalten bleiben. Freiraumanlagen, die schon verschlissen sind, werden saniert und bei Bedarf neugestaltet. Perspektivisch ist es wünschenswert, wenn teilöffentliche oder bisher nicht zugängliche hochwertige Aufenthaltsbereiche innerhalb eines Quartiers für die öffentliche Nutzung und nicht nur für bestimmte Zielgruppen zur Verfügung gestellt werden. Hierfür sind Abstimmungen mit den jeweiligen Eigentümer*innen erforderlich. Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität soll des Weiteren die Ausstattung und das Nutzungsangebot der Freiräume im Stadtquartier erweitert werden. Unter anderem sind hier auch Klimaanpassungsmaßnahmen zu etablieren, um die Resilienz gegenüber den klimawandelbedingten Auswirkungen wie Hitze und Starkregen zu erhöhen (s. Kap. 3.1.2).

Defizit an Grünflächen im Quartier ausgleichen

Bezüglich der Grünflächenversorgung sollten in vorhandenen Lücken wie brachgefallenen Grundstücken, untergenutzten Freiräumen, entwidmeten bzw. nicht erforderlichen Stellplatzanlagen und Straßenflächen o. Ä. unnötig versiegelte Flächen entsiegelt und begrünt werden, um den Bedarf an Grün in den jeweiligen Stadtquartieren zu decken und im Sinne einer „Grünraumgerechtigkeit“ eine gleichmäßige Versorgung mit Grün- bzw. Freiflächen für alle Bewohner*innen zu schaffen. Dabei müssen bei der Planung auch private Eigentümer*innen bzw. Bauträger*innen miteinbezogen werden, um im Zuge von (Wohn-)Bauvorhaben zusätzliche öffentlich zugängliche Grünflächen anzulegen. Die neuen, meist kleinteiligen Grünflächen sind im Stadtquartier möglichst so zu platzieren, dass sie an bereits vorhandene Grünstrukturen anknüpfen und als Grünverbindungen das Freiraumnetz erweitern.

5 Maßnahmenpaket

Aus den Leitthemen und Zielen heraus konnten konkrete Handlungsempfehlungen und Maßnahmen zur Sicherung und Weiterentwicklung des Freiraums in der Altstadt von Halle (Saale) entwickelt werden. Die einzelnen Maßnahmen werden in vier verschiedene Handlungsfelder untergliedert, die sich an die Aufteilung der räumlichen Leitthemen orientieren (vgl. Kap. 4):

- grün-blauer Altstadtring (mit Mühlgraben)
- wichtige Freiraumverbindungen im und um den Altstadtkern
- Stadtplätze als freiräumliche Identitätsorte
- Stadtquartiere und Klimaoasen

Die strategischen Leitthemen Klimaanpassung, Umweltschutz, nachhaltige Mobilität und Tourismus werden dabei stetig in jedem der oben genannten Handlungsfelder mitberücksichtigt und fließen soweit es geht in die konkreten Maßnahmen mit ein. Die Thematik Klimaanpassung durch Dach- und/oder Fassadenbegrünung steht hier gesondert im Fokus und wird in einem extra Kapitel (5.1) als Exkurs behandelt.

In einem übersichtlichen Maßnahmenplan (s. Anlage Plan 3) werden alle Maßnahmen räumlich verortet und zusammengefasst in der Legende erläutert. Dazu zählen zum einen 17 Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Darunter fallen u. a. die Sanierung und/oder Erweiterung von Grünflächen und -elementen im Freiraum, die Umstrukturierung bzw. Neuordnung von verkehrlicher Infrastruktur (wie Parkplätze, Rad- und Fußwege etc.), Klimaschutz- und Klimaanpassungsmaßnahmen (wie Einsatz erneuerbarer Energien, Maßnahmen zur Regenwasserrückhaltung und zum Hitzeschutz etc.) sowie Spielflächenenerweiterung im Bearbeitungsgebiet.

Des Weiteren wurde für einen Großteil der Einzelmaßnahmen jeweils ein Entwurfsplan erstellt, worin die planerischen Details aufgeführt sind. Diese werden in den Kapiteln 5.2 bis 5.5 separat vorgestellt. Alle weiteren Maßnahmen sind ebenfalls in den Kapiteln detailliert aufgeführt, wobei bereits vorhandene Entwürfe/Skizzen aus anderen Konzepten und/oder Planungen auch abgebildet werden. Für die Erarbeitung dieser Maßnahmen waren kontinuierlich enge Abstimmungen mit verschiedenen städtischen und privaten Akteur*innen erforderlich, um möglichst alle relevanten Belange im Vorfeld zu berücksichtigen und frühzeitig effektive und machbare Lösungen zu finden.

Das als Leitfaden dienende Grün- und Freiraumkonzept Altstadt gibt eine Orientierung über schon angestrebte sowie wünschenswerte Projekte. Neben neuen Maßnahmenvorschlägen wurden auch bereits geplante oder in Umsetzung befindliche Projekte (wie Mühlgraben Nordteil, Salinebrücke in Höhe der Franz-Schubert-Straße) in das Konzept integriert, sofern sie zur Erfüllung der räumlichen und strategischen Ziele beitragen.

Insgesamt kann mit der Umsetzung der Maßnahmen durch einen höheren Grünflächenanteil, attraktivere Aufenthaltsbereiche, klimaangepasste sowie rad- und fußverkehrsfreundliche Freiflächen ein Mehrwert für die Nutzenden von öffentlichen Räumen im Untersuchungsgebiet erreicht werden.

5.1 Exkurs Klimaanpassung durch Dach-/Fassadenbegrünung

Da im Untersuchungsgebiet nur begrenzt Freiflächen zur Verfügung stehen und eine sehr hohe Bebauungsdichte vorhanden ist, stellt die Dach- und Fassadenbegrünung von Bauwerken ein zentrales Instrument zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels dar. Einerseits sollen bei allen nachfolgenden Neubauvorhaben im Rahmen von Bebauungsplanverfahren das Anlegen eines Gründaches und/oder die Begrünung von Wänden bzw. Fassaden festgesetzt werden. Andererseits ist bei den zahlreichen bestehenden Gebäuden mit geeigneter Dachneigung im Vorfeld die Prüfung der Statik, der Artenauswahl, der Umsetzungs- und Lebenszykluskosten sowie des Pflegeaufwandes erforderlich, bevor eine nachträgliche Begrünung umgesetzt werden kann (vgl. Kap. 3.1.2). Für die Realisierung einer Fassadenbegrünung an bereits vorhandenen Bauwerken sollten folgende Voraussetzungen erfüllt werden:

- eine intakte Wand, die Zuglast und Windsog standhält
- entsprechende Kletterhilfen für Kletterpflanzen
- standortgeeignete Pflanzarten in Abhängigkeit vom Begrünungssystem
- Sicherstellung der Wasserversorgung → bei bodengebundenen Systemen Drainageschicht unter Pflanze einrichten
- Zugang zur Fassade für Pflege und Schnitt
- Berücksichtigung der Brandschutzbestimmungen des Gebäudes sowie Vorhandensein und Positionierung von Fenstern an der Wand.

In enger Zusammenarbeit mit der HWG ist das Modellvorhaben „Klimaquartier Schülershof“ geplant, indem u. a. Begrünungsmaßnahmen an und auf den Bestandsgebäuden, die überwiegend Plattenbauten sind, geprüft werden sollen (s. Kap. 5.5). Hierfür sollen verschiedene Varianten wie intensive/extensive Dachbegrünung, Retentionsdächer mit Bewässerung des Grüns aus Zisternen, Gründächer in Kombination mit Photovoltaik-Anlagen, bodengebundene/indirekte Fassadenbegrünung etc. modellhaft untersucht und die daraus folgenden Herstellungs- und Unterhaltungskosten ermittelt werden. Die Ergebnisse dienen als Grundlage, welche Maßnahmen im Vorhabengebiet am realistischsten sind und tatsächlich umgesetzt werden können, und als Vorlage für nachträgliche Klimaanpassungsmaßnahmen anderer vorhandener Bauten mit ähnlichen Voraussetzungen. Innerhalb des Untersuchungsgebietes haben auch die zwei städtischen Bauwerke des Stadtarchivs und des Lyonel-Feininger-Gymnasiums mit ihrer jeweils großen Dachfläche und flacher Neigung ggf. das Potenzial für eine nachträgliche Dachbegrünung, was noch im Detail zu prüfen ist.

Im Rahmen des geplanten Gründachkatasters der Stadt Halle (Saale) besteht künftig für private Eigentümer*innen die Möglichkeit zu überprüfen, ob ihre Gebäude im Hinblick auf die Dachneigung für eine nachträgliche Dachbegrünung geeignet sind. Für die notwendige Beurteilung weiterer Kriterien wie der Statik ist allerdings die Einbeziehung entsprechender Gutachter oder Planungsbüros erforderlich. Bei vorhandenem Interesse können sich die Eigentümer*innen anschließend im Portal auf freiwilliger Basis eintragen und ihre persönlichen Daten hinterlassen. Hersteller*innen bzw. Anbieter*innen von Gründächern sind somit in der Lage, mit den Interessenten Kontakt aufzunehmen oder sie stellen ihre eigenen Kontaktdaten auf die Plattform.

Ein weiteres Bauwerksbegrünungsprojekt ist in Kooperation mit der HAVAG denkbar. Hierbei soll geprüft werden, inwiefern die Fahrgastunterstände im Untersuchungsraum begrünt werden können. Insbesondere in hitzebelasteten Bereichen, wo aufgrund von Flächennutzungskonflikten keine Pflanzung von Bäumen als effektivere schattenspendende Maßnahme möglich ist, stellen begrünte Haltstellenhäuschen eine klimatische Alternative dar. Die HAVAG hat hierzu nach Antrag des Stadtrats vom September 2019 bereits ein Pilotprojekt am Steinweg in der Südlichen Innenstadt in den Jahren 2020 und 2021 umgesetzt. Dabei wurden zwei herkömmliche Fahrgastunterstände jeweils durch einen mit extensiver Dachbegrünung (in Form eines Rollrasens mit Sedum-Pflanzung in einer wasserdichten Aluminiumwanne) ausgetauscht. Während der Testphase fand die Ermittlung von Kosten, Nutzen und Auswirkungen statt. Nach den Ergebnissen, die im Mai 2021 im Finanzausschuss vorgestellt wurden, sind für eine Gründachfläche von ca. 8 m² für die Pflege Kosten von rund 700 € pro Jahr und ein erfahrenes Pflegepersonal erforderlich. Durch die Begrünung der Haltestellendächer konnte insgesamt ein mikroklimatisch positiver Effekt ausgelöst, ein neuer Lebens- und Nahrungsraum für Insekten geschaffen sowie der optische Eindruck im Haltestellenbereich verbessert werden. Allerdings stehe laut der HAVAG der eher geringe Klimanutzen nicht im Verhältnis mit dem hohen Umbau- und Pflegeaufwand. Alternativ zur Dachbegrünung können auch die Wände der Unterstände durch Kletterpflanzen begrünt werden. Hierfür sind Pflanzkübel oder erdgebundene Pflanzungen und ggf. ein berankbares Gittergerüst nötig. Mit den Jahren können die Pflanzen dabei auch weiter über das Dach klettern. Des Weiteren wird auch das Anbringen eines vertikalen „Gartens“ bzw. einer begrünten Werbewand am Häuschen geprüft, das im Idealfall eine vollautomatische Bewässerungsanlage mitintegriert hat. Bei der niedrig stehenden Wandbegrünung besteht jedoch ein erhöhtes Risiko von regelmäßigem Vandalis-

mus, was hohe Unterhaltungskosten mit sich bringt. Zudem ist hier auch das Gestaltungsprinzip bzw. ein gestalterischer Zusammenhang in der historischen Altstadt zu berücksichtigen und das Verwenden von zu vielen Begrünungsstilen zu meiden. Die aktuellen Gestaltungsvorschriften zu den Fahrgastunterständen für den Stadtkern, die sich auf Glasdächer beschränken, sollten jedoch zukünftig geändert werden, da diese unbeschatteten Wartebereiche sich während Hitzeperioden klimatisch negativ auswirken.

In den darauffolgenden Kapiteln werden die konkreten Einzelmaßnahmen für das Untersuchungsgebiet im Detail erläutert und skizzenhaft dargestellt.

5.2 Grün-blauer Altstadtring

Moritzzwinger



Abb. 4 Maßnahmen Bereich Moritzzwinger und Brunoswarte

Um den südlichen Altstadtring zu stärken und eine bessere Ablesbarkeit und Durchgängigkeit des „Grünen“ Rings zu erreichen, soll von der Moritzkirche bis zum Franckeplatz entlang des Moritzzwingers eine attraktive Promenade mit neuen Grünflächen, Sitzmöglichkeiten und Fahrradabstellanlagen geschaffen werden. Dafür ist eine Umstrukturierung der Parkplatzsituation erforderlich. Die Parkplätze am Moritzzwinger entfallen zu Gunsten der Grünflächenerweiterung und werden zu einem großen Teil unter die Hochstraße auf bereits versiegelte Flächen verlagert. Die restlichen Stellplätze können in die Straßen An der Moritzkirche, Zenkerstraße und Brunoswarte umverlegt werden. Die Summe der Stellplatzanzahl kann dadurch in etwa gleichbleiben, so dass mit einer Differenz von etwa 10 % keine signifikanten Verluste für die Pkw-Nutzenden entstehen. Die Umsetzung der neuen westlich gelegenen Parkplätze in der Straße Brunoswarte ist allerdings abhängig vom Grunderwerb der Zufahrtsfläche, die sich zurzeit im privaten Eigentum befindet. Ungenutzte versiegelte Flächen, z. B. an der Treppenanlage Ecke Moritzzwinger/An der Moritzkirche, werden entsiegelt und mit Gehölzpflanzung, Wiesenansaat und zusätzlichen Bäumen begrünt. Auch die befestigte Fläche am Franckeplatz sollte entsiegelt und begrünt werden. Zur endgültigen Dimensionierung der Grünfläche sind im

Hinblick auf die Frequentierung des Rad- und Fußverkehrs, den Platzbedarf für Außengastronomie und die Interessen der Stadtgestaltung in der weiteren Planung noch Abstimmungen erforderlich.

Die zur HWG gehörenden Grünflächen vor den Gebäuden Moritzzwinger 11-16 und An der Moritzkirche 4 sollen neugestaltet und zum Teil erweitert werden. Des Weiteren werden im Rahmen der Neuordnung die Rad- und Fußwege gradliniger und ohne Umwege gestaltet und somit das Verkehrssystem für Radfahrende sowie Fußgänger*innen verbessert. Vor den HWG-Häusern Nr. 6 bis 9 am Moritzzwinger bleiben die Zugänge zu den Fahrradkellern für die Mieter*innen frei. Die benötigte Platzfläche für die Feuerwehrezufahrt an der Zenkerstraße und am Moritzzwinger werden ebenfalls berücksichtigt. Insgesamt kann durch die Maßnahme der Grünanteil in dem Vorhabenbereich deutlich vergrößert und somit eine qualitative Verbesserung für den Aufenthalt im Freiraum erreicht sowie ein wichtiger Beitrag zum Klima geleistet werden.

Waisenhausring



Abb. 5 Maßnahmen Bereich Waisenhausring

Im Bereich des Waisenhausringes wird der Fokus vor allem auf die Entsiegelung befestigter Flächen und Grünflächenerweiterung gelegt. Auch hier soll der Promenadencharakter stärker herausgearbeitet und durch die Herstellung von durchgehenden, straßenbegleitenden Rasenbanketten der Grüne Altstadtring ablesbarer gestaltet werden. Auf der Altstadtseite können durch eine Neuaufteilung der verfügbaren öffentlichen Fläche sowohl regelkonforme Radfahranlagen als auch Fußwege geschaffen sowie Bankettstreifen von 2,0 bis 2,5 m Breite entsiegelt werden. Mit dem Einbau von Rigolen zur Regenwasserspeicherung und eines durchwurzelbaren Substrats lassen sich die Baumstandorte signifikant verbessern und ermöglichen sowohl den vorhandenen wie auch den neu zu pflanzenden Bäumen deutlich bessere Bedingungen. Auf der anderen Straßenseite wird südlich des Leipziger Turms das Gestaltungsprinzip des Hanserings fortgesetzt und ein Großteil der wassergebundenen Wegedecke in Rasenflächen umgewandelt. Außerdem sollen Sitz- und Fahrradabstellmöglichkeiten ergänzt werden.

Ergänzende, gezielte Klimaanpassungsmaßnahmen wie die Dachbegrünung des Toilettenhäuschens sowie die Etablierung eines Pocket-Parks in einer Baulücke zwischen Waisenhausring und Große Brauhausstraße werden ebenfalls integriert. Der Pocket-Park soll im Zuge des Bebauungsplanes Nr. 180 „Große Brauhausstraße“ als Ausgleichsmaßnahme entstehen. Das Maßnahmengebiet wird im Ganzen sowohl gestalterisch als auch klimatisch aufgewertet.

Universitätsring (Südteil)

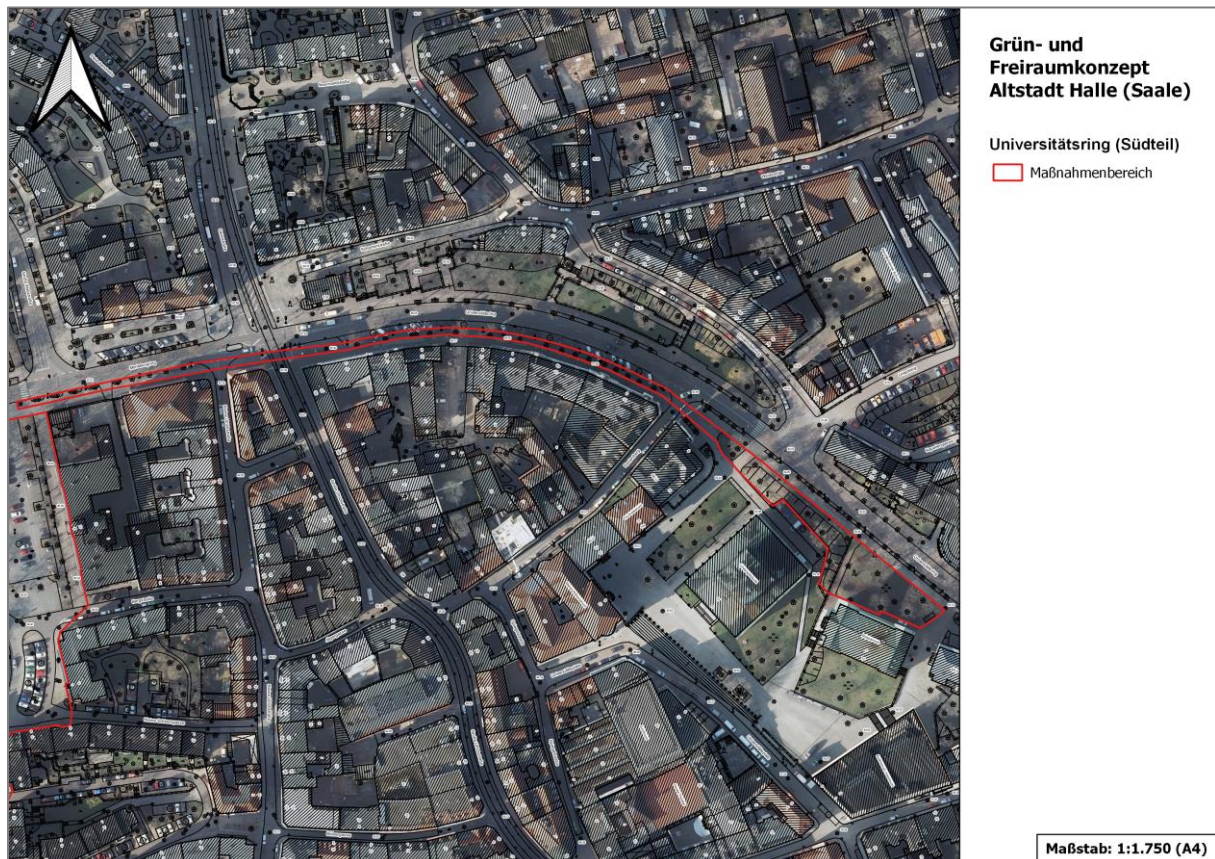


Abb. 6 Maßnahmen Bereich Universitätsring (Südteil)

Quelle: Luftbild: Digitale Orthophotos © GeoFly GmbH – 2021-03-30; Stadtgrundkarte: Stadt Halle (Saale), FB Städtebau und Bauordnung, Abt. Stadtvermessung

Auf der südlichen Fußweg-Seite des Universitätsrings sollen vor allem die Standortbedingungen für die vorhandenen Alleebäume verbessert werden. In Abhängigkeit von den Festlegungen des Mobilitätskonzeptes sind Möglichkeiten zum Schutz und zur Vergrößerung der Baumscheiben zu prüfen. Darüber hinaus sollen auf den Grünflächen an den Universitätsgebäuden noch Sitzmöglichkeiten unter den Baumbeständen eingeordnet werden, um eine nutzbare Klimaoase zu schaffen. Die beiden Maßnahmen im Südteil des Universitätsringes tragen somit positiv zum Stadtklima und zur Aufenthaltsqualität im Freiraum bei.

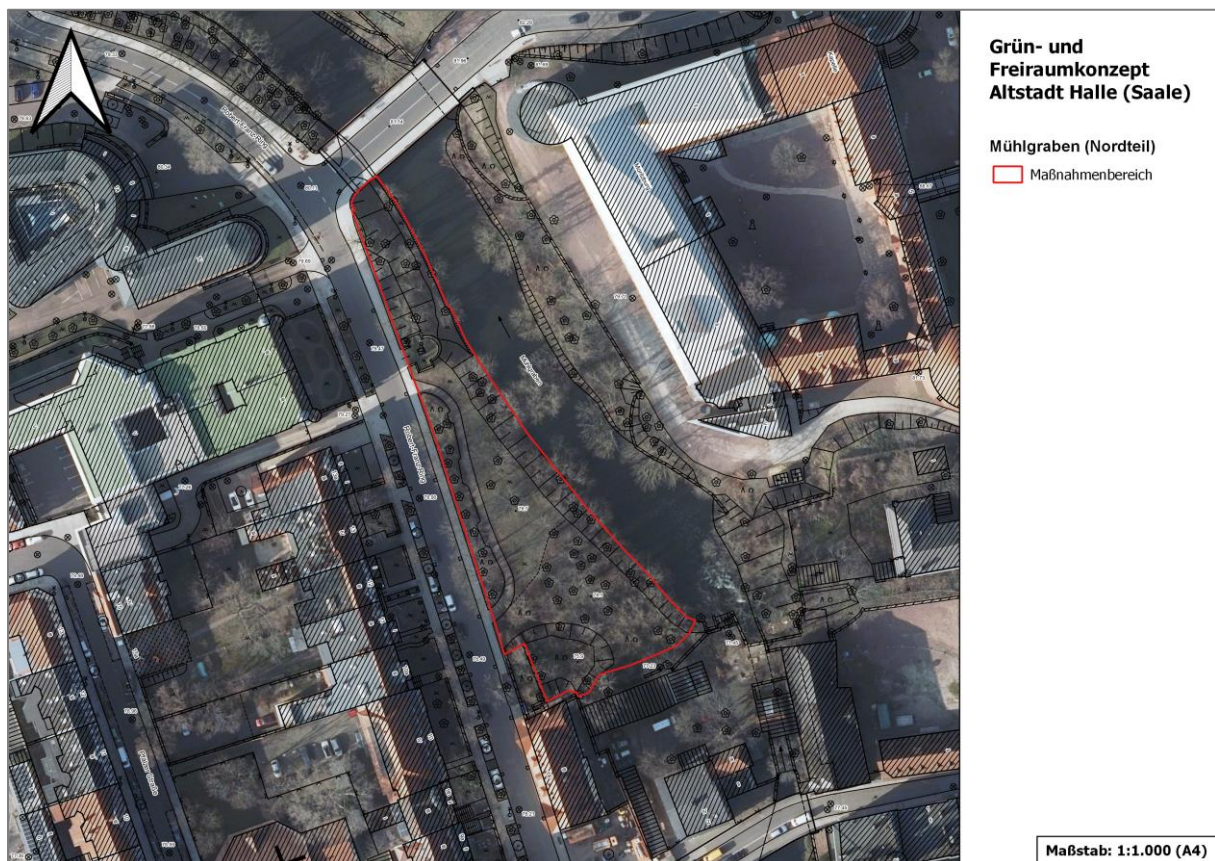
Mühlgraben (Nordteil)

Abb. 7 Maßnahmen Bereich Mühlgraben (Nordteil)

Quelle: Luftbild: Digitale Orthophotos © GeoFly GmbH – 2021-03-30; Stadtgrundkarte: Stadt Halle (Saale), FB Städtebau und Bauordnung, Abt. Stadtvermessung

Der zurzeit stark bewachsene, kaum wahrnehmbare und nur begrenzt zugängliche nördliche Grünflächenbereich des Mühlgrabens soll saniert werden. Durch die Öffnung des westlichen Uferabschnitts zwischen Mühlpforte und Burgbrücke wird die Erlebbarkeit am Wasser verbessert. Außerdem sollen durch eine behutsame Auslichtung des Ufers Blickbeziehungen zum Mühlgraben sowie zur historischen Moritzburg hergestellt werden und damit sowohl das Natur- als auch das Kulturerbe der Halleschen Stadtgeschichte wahrnehmbarer werden. Entlang des neuen Fußweges sollen zudem Sitzmöglichkeiten als Aufenthaltsorte am Wasser aufgestellt und pflegeextensive, bienenfreundliche Wildstaudenwiesen angelegt werden. Die unter Denkmalschutz stehende Bastion wird erhalten und kann nach der Sanierung als zusätzlicher Sitzbereich genutzt werden. Des Weiteren ist der Bau einer Aus- und Einstiegsstelle für Wasserwandernde geplant, wodurch das Umtragen der Boote zwischen dem südlichen und nördlichen Teil des Mühlgrabens ermöglicht wird. Mit den Sanierungsmaßnahmen am Nordteil des Mühlgrabens kann insgesamt die Aufenthaltsqualität gesteigert und das Aktiv- und Naturerlebnis gefördert werden.

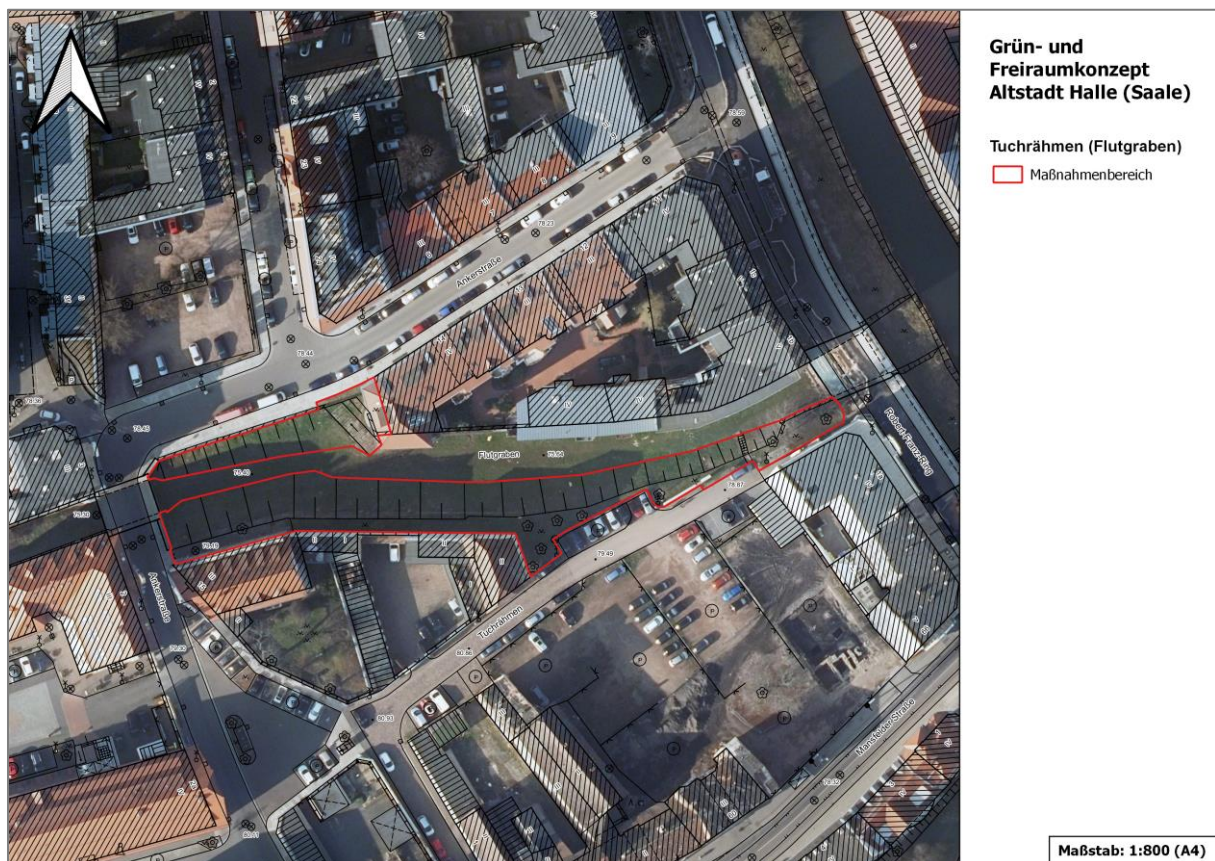
Tuchrähmen (Flutgraben)

Abb. 8 Maßnahmen Bereich Flutgraben am Tuchrähmen

Quelle: Luftbild: Digitale Orthophotos © GeoFly GmbH – 2021-03-30; Stadtgrundkarte: Stadt Halle (Saale), FB Städtebau und Bauordnung, Abt. Stadtvermessung

Am Uferbereich des Flutgrabens auf der Höhe von Tuchrähmen und Ankerstraße sollen auf der bisherigen „einfachen“ Wiese mit niedrigem Grasbewuchs Blühpflanzen angesät werden, damit eine ökologisch wertvolle Blühwiese entstehen kann. Um die hydraulische Leistungsfähigkeit des Entlasters für den Hochwasserfall nicht zu gefährden, muss die Wiese mindestens einmal pro Jahr abgemäht sowie andere Abflusshindernisse regelmäßig beseitigt werden. Auf dem außerhalb des Flutgrabens liegenden Grünflächenabschnitt an der Ecke Robert-Franz-Ring/Tuchrähmen wird außerdem eine neue Sitzgelegenheit unterhalb des bestehenden Baumes aufgestellt, was zum Verweilen im Grünen einladen soll. Im Maßnahmenbereich erfolgt demnach sowohl eine ökologische als auch optische Aufwertung der städtischen Grünfläche.

Hallorenring

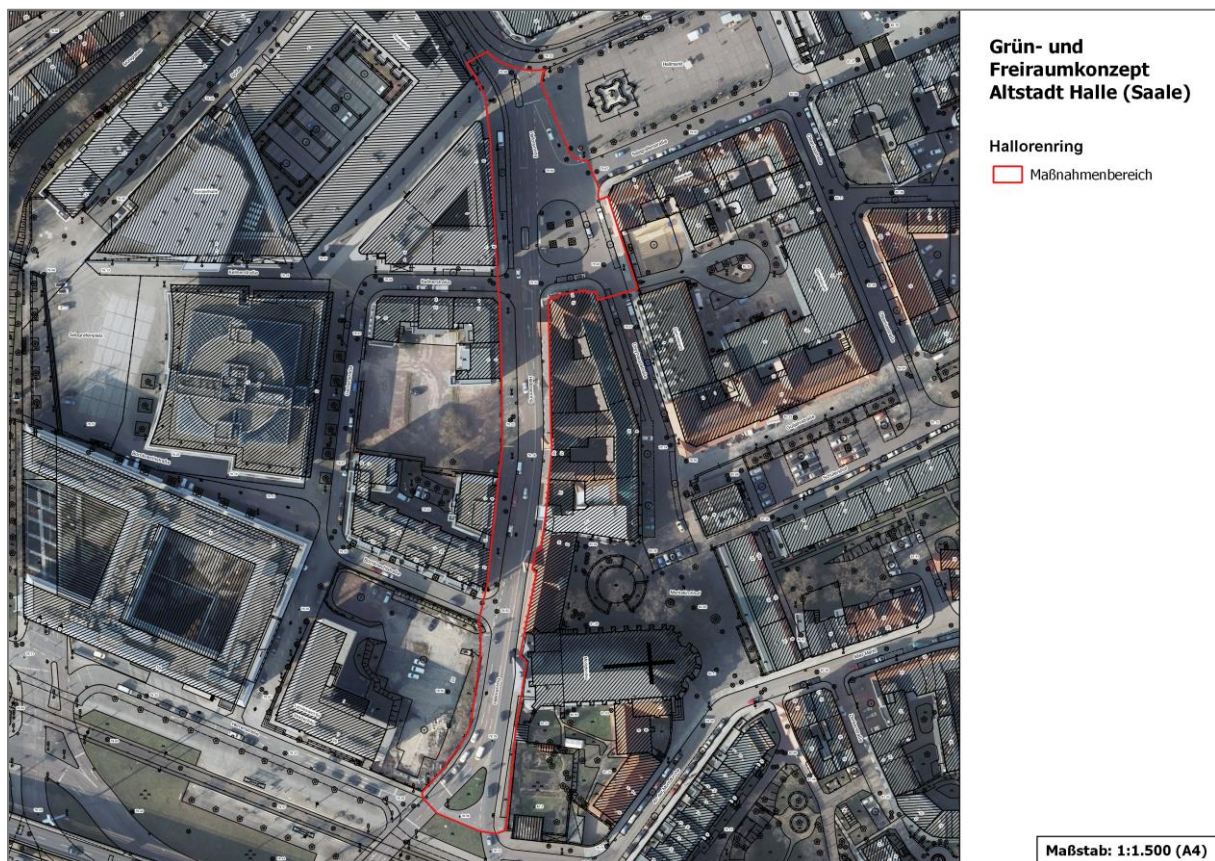


Abb. 9 Maßnahmen Bereich Hallorenring

Quelle: Luftbild: Digitale Orthophotos © GeoFly GmbH – 2021-03-30; Stadtgrundkarte: Stadt Halle (Saale), FB Städtebau und Bauordnung, Abt. Stadtvermessung

Im Bereich des Hallorenringes zwischen Hallmarkt und Glauchaer Platz ist eine verkehrliche Umstrukturierung geplant. Dazu werden in den städtischen Ausschüssen verschiedene Varianten betrachtet. Ziel soll es sein, insbesondere die Verkehrssituation und -funktionalität für die Radfahrenden durch die Herstellung neuer, beidseitiger Radverkehrsanlagen zu verbessern. Für eine bessere Aufenthaltsqualität werden außerdem westlich entlang der Straße eine neue Baumreihe gepflanzt sowie weitere Grünstrukturen angelegt. Angestrebt wird für die bauliche Umsetzung des Vorhabens das Jahr 2025. Mit dieser Maßnahme kann die Fahrrad- und Klimafreundlichkeit in der Altstadt gefördert werden.

5.3 Wichtige Freiraumverbindungen im und um den Altstadtkern

Franzosenweg

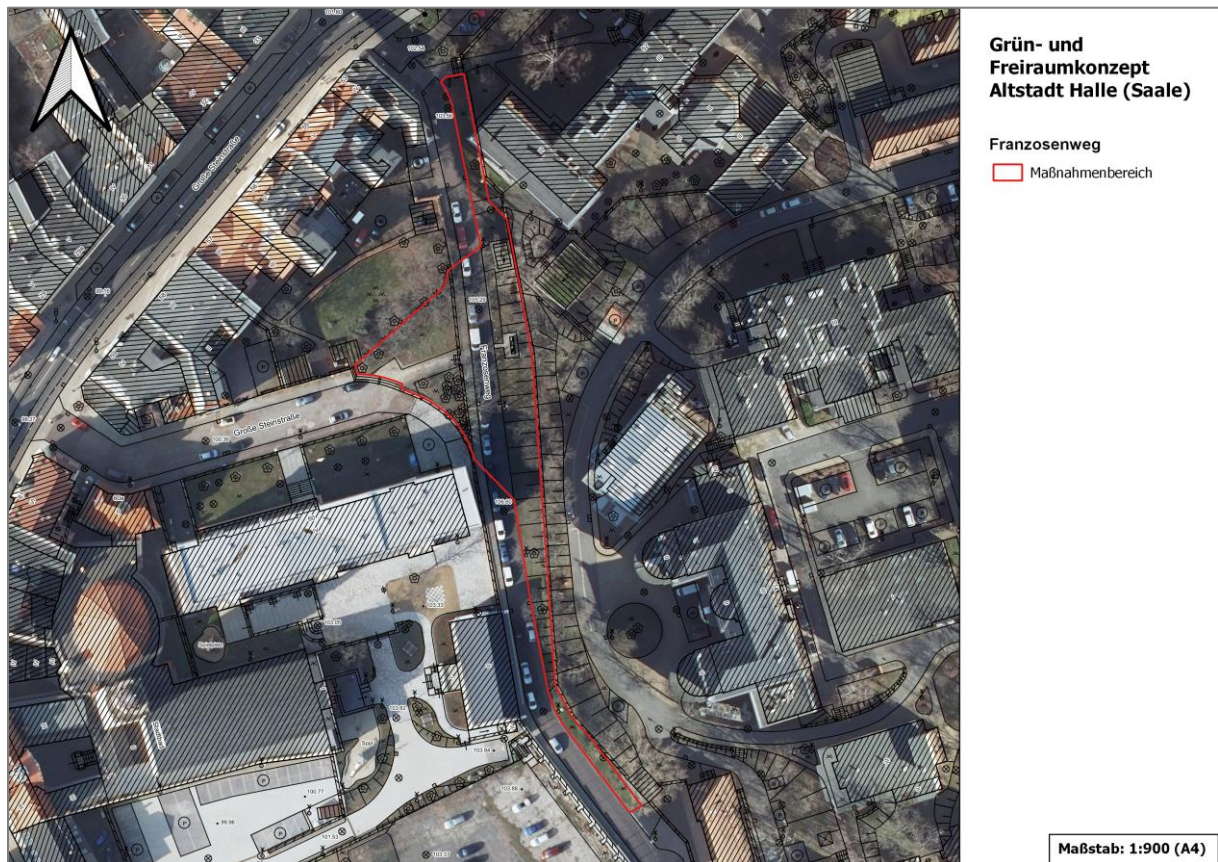


Abb. 10 Maßnahmen Bereich Franzosenweg

Quelle: Luftbild: Digitale Orthophotos © GeoFly GmbH – 2021-03-30; Stadtgrundkarte: Stadt Halle (Saale), FB Städtebau und Bauordnung, Abt. Stadtvermessung

Um den Franzosenweg freiräumlich aufzuwerten, sollen zum einen in die bestehende öffentliche Grünfläche an der Treppenanlage nördlich der Jugendherberge Sitzmöglichkeiten integriert werden. Dadurch entsteht ein neuer Verweilort im Grünen unter Bäumen und somit eine kleine Klimaoase, die das Defizit im Quartier abdeckt. Zum anderen soll der straßenbegleitende Grünstreifen östlich des Franzosenweges mit weiteren Gehölzpflanzungen attraktiver und ökologisch wertvoller gestaltet werden. Durch die Maßnahmen am Franzosenweg wird die Aufenthaltsqualität im Freiraum erhöht sowie ein Beitrag für Klima und Umwelt geleistet.

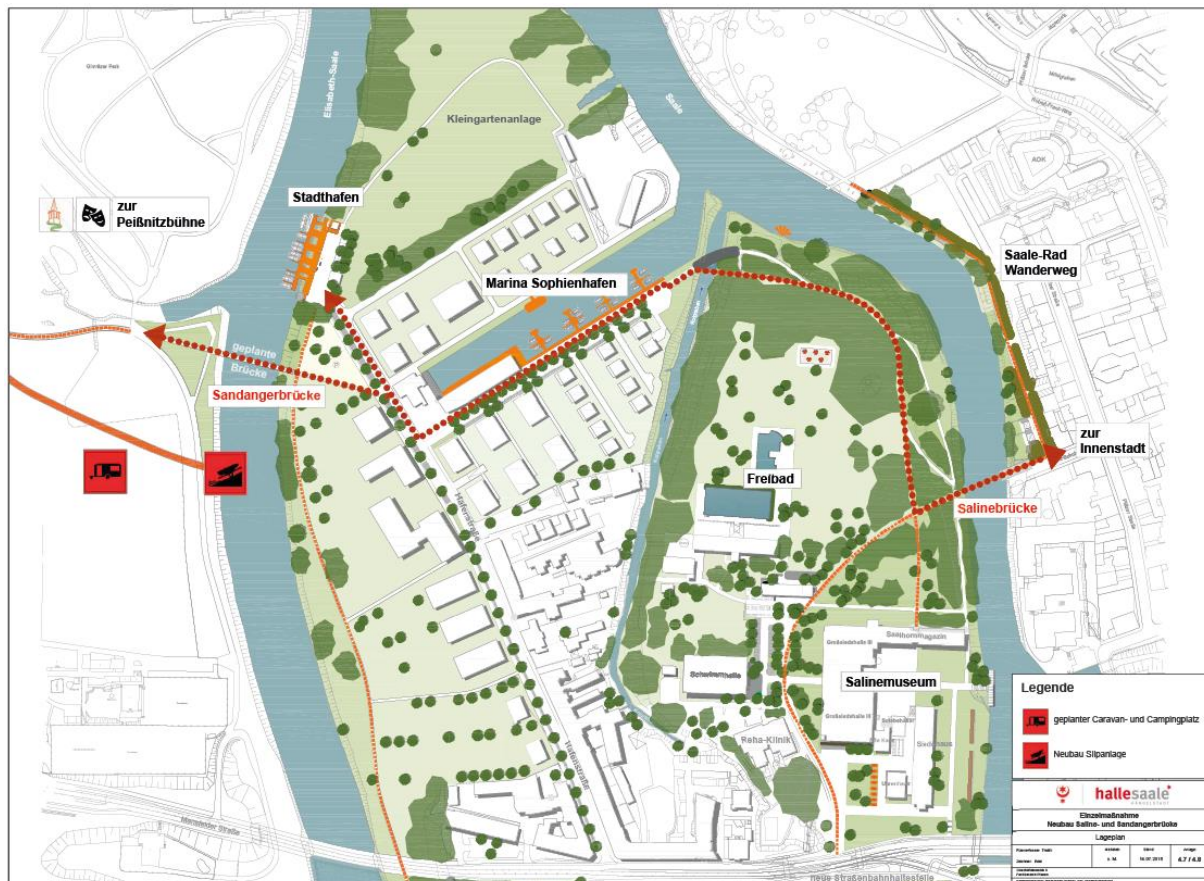
Franz-Schubert-Straße (Salinebrücke)

Abb. 11 Maßnahmen Bereich Saline- und Sandangerbrücke

Auf Höhe der Franz-Schubert-Straße ist der Neubau einer Fuß- und Radverkehrsbrücke über die Saale geplant. Damit soll eine direkte, barrierefreie Verbindung zwischen steinerner Altstadt und grüner Saline-Insel entstehen, die die Wege zwischen den touristischen und kulturellen Highlights auf beiden Seiten der Stromsaale deutlich verkürzt. Zudem werden bedeutende grün-blaue Infrastrukturen wie das Pfälzer Ufer und der Bootsanleger auf der Saline-Insel bzw. der Stadt- und Sophienhafen miteinander verknüpft. Weiterführend soll eine weitere Brücke über die Elisabethsaale auf Höhe des Sophienhafens gebaut werden, die einerseits den Erholungsraum der Saline besser an den Stadtteil Neustadt anbindet und andererseits Altstadt und Peißnitz „zusammenrücken“ lässt.

Darüber hinaus kann der Saaleradweg auf die Altstadtseite verlagert werden, wodurch Radwandernde an die hier vorhandenen gastronomischen, kulturellen und touristischen Angebote herangeführt werden. Aktuell führt der Saaleradweg über die Mansfelder Straße und die Peißnitz an der Altstadt vorbei. Mit der neuen grünen Freizeit- und Naherholungsroute können somit die bestehenden Defizite der Rad- und Gehwegeverbindung zwischen Altstadt, Saline-Insel und Neustadt beseitigt und insgesamt die Lebensqualität im Stadtgebiet verbessert werden.

5.4 Stadtplätze als freiräumliche Identitätsorte

Domplatz



Abb. 12 Maßnahmen Bereich Domplatz

Die befestigte Fläche des Domplatzes soll zum Teil entsiegelt werden, damit neues Grün geschaffen werden kann. Einerseits werden die bisher sehr kleinen begrünten Baumscheiben der östlich stehenden Baumreihe deutlich vergrößert. Andererseits ist die Neupflanzung von drei Bäumen mit schützendem Baumrost entlang der Domstraße geplant, wobei die tatsächliche Ausführung noch der Abstimmung mit den Denkmalschutzbehörden bedarf. Des Weiteren wird der Domplatz mit acht neuen Sitzbänken mit Blick Richtung Dom sowie neuen Fahrradabstellmöglichkeiten ausgestattet. Die genaue Positionierung der Fahrradbügel und die Ergänzung weiterer Abstellmöglichkeiten sollen im Rahmen der Maßnahmenumsetzung geprüft werden. Die Erweiterung der Grünflächen und der freiräumlichen Ausstattung wertet den Stadtplatz sowohl optisch und funktional als auch klimatisch auf.

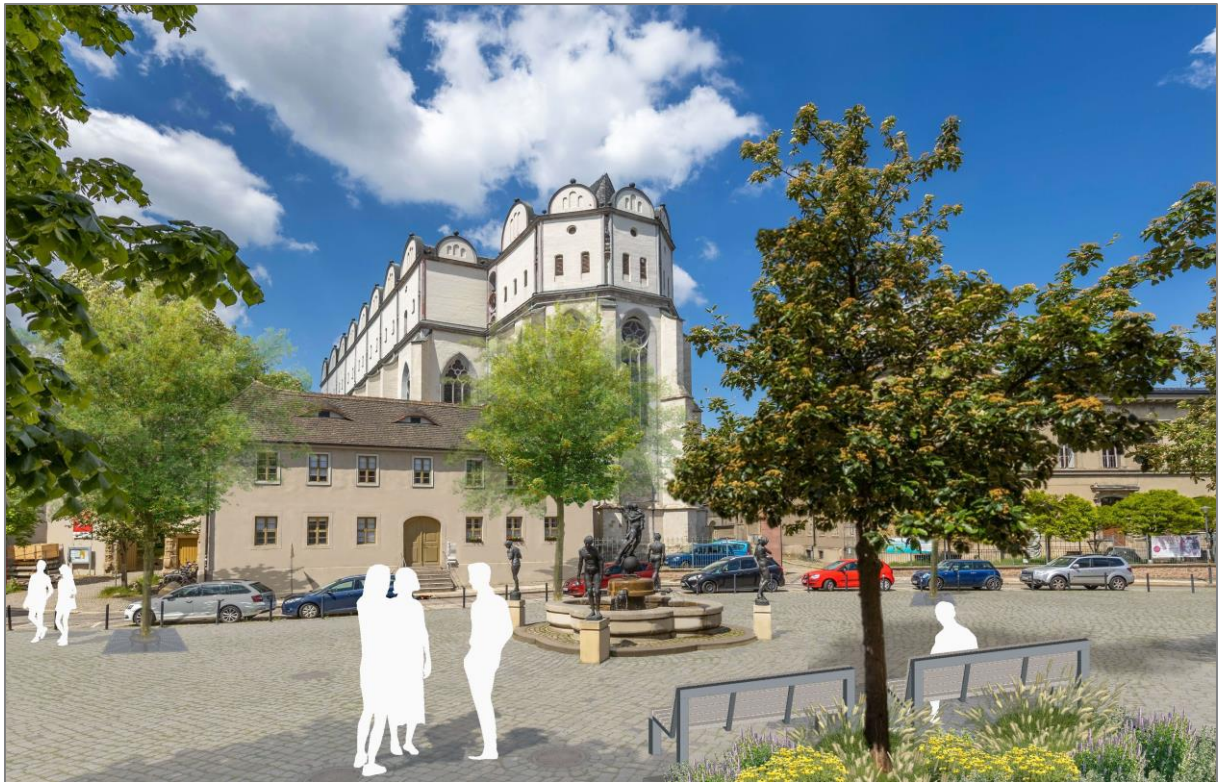


Abb. 13 Maßnahmen Bereich Domplatz (Visualisierung)

Bildquelle: © Stadt Halle (Saale)/Thomas Ziegler 2021

Marktplatz (Westseite)

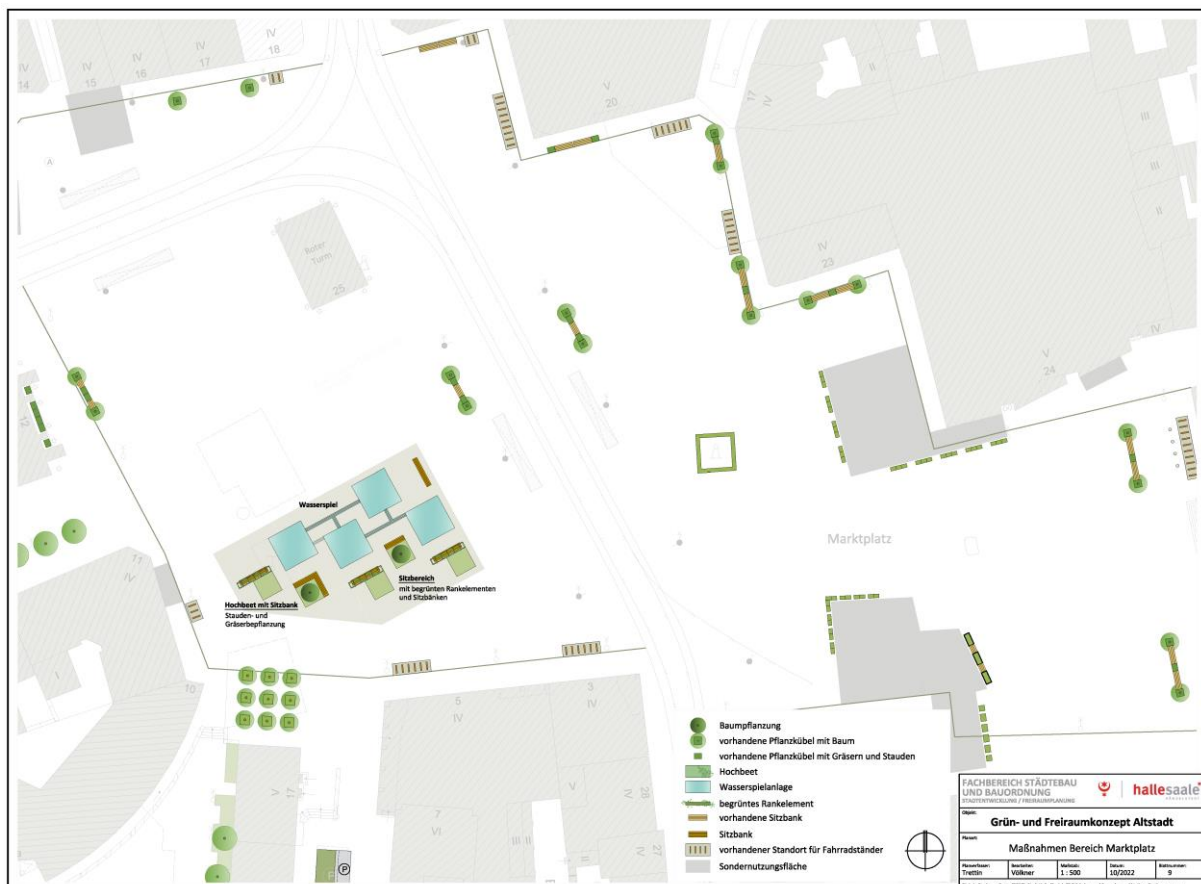


Abb. 14 Maßnahmen Bereich Marktplatz (Westseite)

Im südwestlichen Bereich des Marktplatzes soll die kleine und wenig raumwirksame Brunnenanlage zu einem größeren Brunnen mit Wasserspielelementen umgebaut werden. Neben ebenerdigen, gestalterisch wirksamen und beleuchteten Fontänenfeldern, wie es sie am Steintor-Varieté und im Stadtpark bereits gibt, können auch Spielelemente wie Förderschnecken, Stauwehre u. Ä. integriert werden, um ein aktives Spielen zu ermöglichen. Direkt am Spielbrunnen werden zudem neue, mit Stauden und Gräsern bepflanzte Hochbeete sowie begrünte Rankelemente aufgestellt, in die jeweils Sitzgelegenheiten integriert sind. Zusätzliche Sitzbänke mit Blick auf die Wasseranlage ergänzen das Angebot.

Das neue Wasserspiel übernimmt gleichzeitig auch eine Kühlungsfunktion auf dem wärmebelasteten Marktplatz und verbessert v. a. während Hitzeperioden zur Sommerzeit die Aufenthaltsqualität enorm. Außerdem wird mit den beispielbaren Elementen am Brunnen ein neues Kinderspielangebot für die defizitär aufgestellte Altstadt geschaffen und somit die Familienfreundlichkeit des Stadtviertels gesteigert. Berücksichtigt wird auch eine multifunktionale Nutzbarkeit, damit die Fläche bei Großveranstaltungen nach wie vor für Publikum zur Verfügung steht. Dafür wird die wasserführende Fläche ebenerdig mit einem unterirdischen Wasserservoir gestaltet und kann bei Bedarf kurzfristig abgeschaltet werden.

In Absprache mit der HAVAG wird ggf. noch die Begrünung der Fahrgastunterstände an den Wänden geprüft, damit das Mikroklima sowie die Biodiversität positiv beeinflusst und der „graue“ Marktplatz gestalterisch aufgewertet werden kann (s. Kap. 5.1). Perspektivisch sollten, wenn sich die Notwendigkeit einer baulichen Erneuerung ergibt, die dunklen durch helle Bodenbeläge mit hoher Albedo ausgetauscht und ergänzende Baumpflanzungen vorgesehen werden.

Vorplatz der Ulrichskirche/Leipziger Straße

Abb. 15 Maßnahmen Bereich Leipziger Straße

Im Gegensatz zur oberen Leipziger Straße ist im unteren Straßenabschnitt nur sehr wenig Grün vorhanden. Baumpflanzungen werden hier vor allem durch das enge unterirdische Leitungsnetz sowie die hohen Platzansprüche der Geschäfte und Veranstaltungen verhindert. Nur direkt an der Ulrichskirche besteht die Möglichkeit, weitere Grünelemente zu integrieren. Östlich der Kirche, wo drei Bäume vorhanden sind, sollen Hochbeete mit Stauden- und Gräserbepflanzung sowie integrierten Sitz- und Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen werden. Der Bedarf an zusätzlichen Fahrradbügeln wird bei der Maßnahmenumsetzung geprüft. Parallel zur Leipziger Straße sollen zudem drei neue Großbäume gepflanzt werden. Für die tatsächliche Realisierung der Baumneupflanzungen muss noch eine Absprache mit den Denkmalschutzbehörden erfolgen. Insgesamt wird mit diesen Maßnahmen eine deutliche Erhöhung der Aufenthaltsqualität sowie eine kleinklimatische Aufwertung für die zentrale Geschäftsstraße erzielt.



Abb. 16 Maßnahmen Bereich Leipziger Straße (Visualisierung A)

Bildquelle: © Stadt Halle (Saale)/Thomas Ziegler 2021



Abb. 17 Maßnahmen Bereich Leipziger Straße (Visualisierung B)

Bildquelle: © Stadt Halle (Saale)/Thomas Ziegler 2021

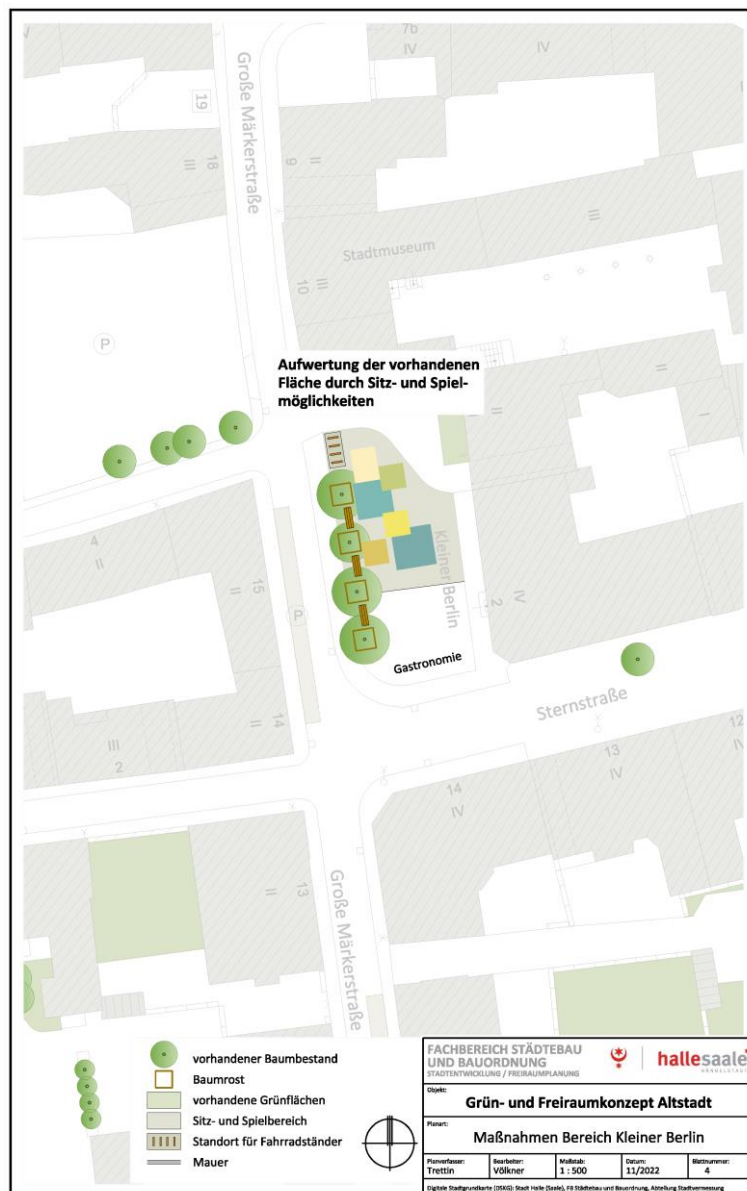
Kleiner Berlin

Abb. 18 Maßnahmen Bereich Kleiner Berlin

In der Altstadt ist durch die geringe Verfügbarkeit öffentlicher Flächen das Spielflächendefizit sehr hoch. Durch den geplanten Bau eines neuen Wohnkomplexes in der Großen Brauhausstraße ist zudem mit einer Erhöhung des Bedarfs an Spielangeboten im Viertel zu rechnen. Der bislang ungenutzte Nordteil des Kleinen Berlins als öffentlicher Platz vor dem Stadtmuseum soll daher mit neuen Spielelementen, Sitzgelegenheiten und Fahrradständern ausgestattet werden. Je nach Bedarf wird die Ergänzung weiterer Fahrradabstellmöglichkeiten im Rahmen der Maßnahmenumsetzung berücksichtigt. Der neue Spielplatz für Kinder der Altersgruppe bis 6 Jahre kann bei entsprechender thematischer Ausgestaltung dem Stadtmuseum auch eine stärkere Präsenz im öffentlichen Raum verschaffen. Gleichzeitig trägt die Maßnahme dazu bei, die Familien- und Kinderfreundlichkeit der Altstadt zu steigern und das Spielflächendefizit zu mindern.

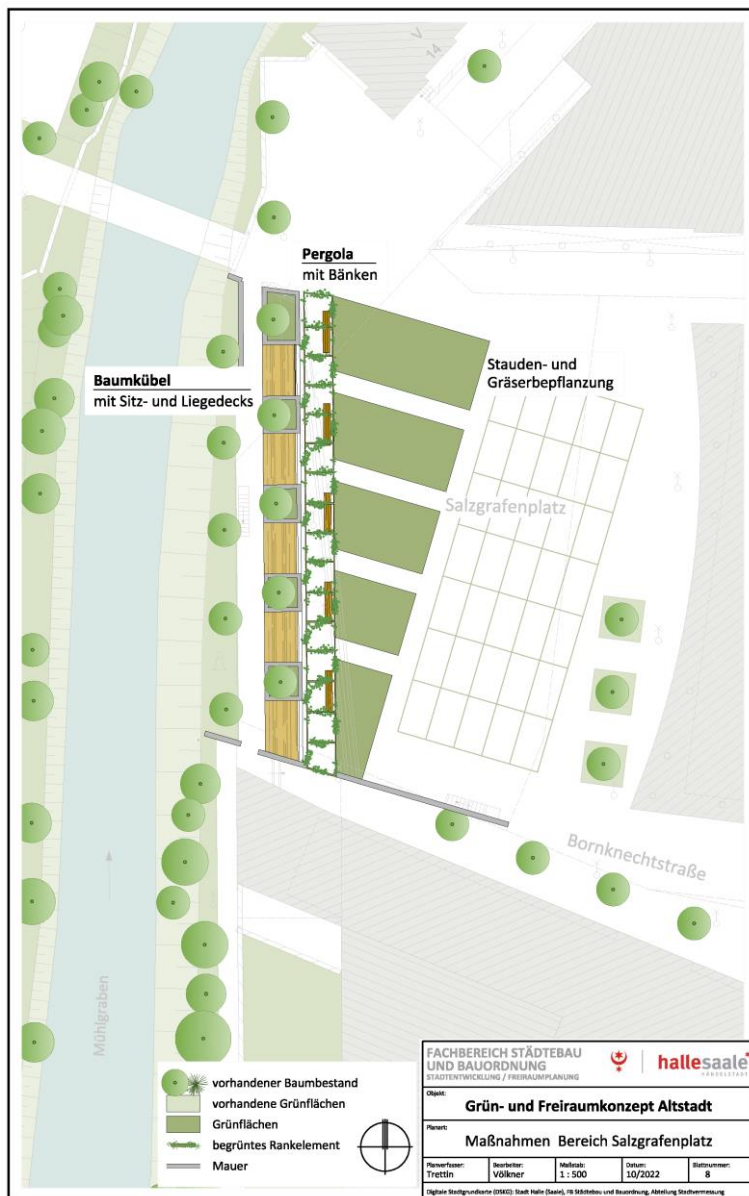
Salzgrafenplatz

Abb. 19 Maßnahmen Bereich Salzgrafenplatz

Der Salzgrafenplatz zeichnet sich heute durch eine sehr starke Versiegelung, eine zunehmende Nutzung als Parkplatz und einen nur sehr gering ausgeprägten Bezug zum Mühlgraben aus. Die Lagegunst direkt am Wasser wird durch die bauliche Höhenstaffelung dem Platz vorgelagerten Treppenanlage vollständig verschenkt. Der Platz soll daher im westlichen Abschnitt zu großen Teilen entsiegelt sowie großzügig mit Stauden und Gräsern bepflanzt werden. Darüber hinaus soll eine mit Kletterpflanzen berankte Pergola als beschatteter Sitzbereich mit Blick auf den Mühlgraben geschaffen werden. Die parallel angeordneten Baumquartiere werden durch Hochbeete vergrößert. Dazwischen spannt sich eine Reihe von Sitz- und Liegedecks als attraktiver Verweilort am Mühlgraben auf. Mit dem neuen, qualitativ hochwertigen Aufenthaltsbereich auf dem Salzgrafenplatz kann der Bezug zum Fluss gestärkt werden und eine weitere Klimaoase für die Innenstadt entstehen.

Große Brauhausstraße



Abb. 20 Maßnahmen Bereich Große Brauhausstraße

Der westliche Teil des Platzes zwischen Großer Brauhausstraße und Großer Berlin, der überwiegend durch Parkplätze geprägt ist, kann zu einer attraktiven Freifläche mit Außengastronomie umgestaltet werden. Dabei können neue Begrünungselementen (Bäume, Sträucher und Pflanzkübel) ergänzt und Teile der Fläche entsiegelt werden. Der damit einhergehende Rückbau der Verkehrsfläche mit 12 Stellplätzen, die sich direkt am Gebäudekomplex Große Brauhausstraße 18 befinden, wird geprüft. Der östliche Parkplatz soll drei neue, schattenspendende Großbäume bekommen. In Abhängigkeit zum Ganzheitlichen Mobilitätskonzept ist hier ggf. die Umnutzung zu einem Spielplatz denkbar, um das vorhandene hohe Spielflächendefizit in der Altstadt zu minimieren. In diesem Zusammenhang können dort auch Fahrradabstellmöglichkeiten in geringer Anzahl integriert werden.



Abb. 21 Maßnahmen Bereich Große Brauhausstraße (Visualisierung)

Quelle: © Dietzsch & Weber Architekten BDA 05.08.2022

Friedemann-Bach-Platz/Schlossberg

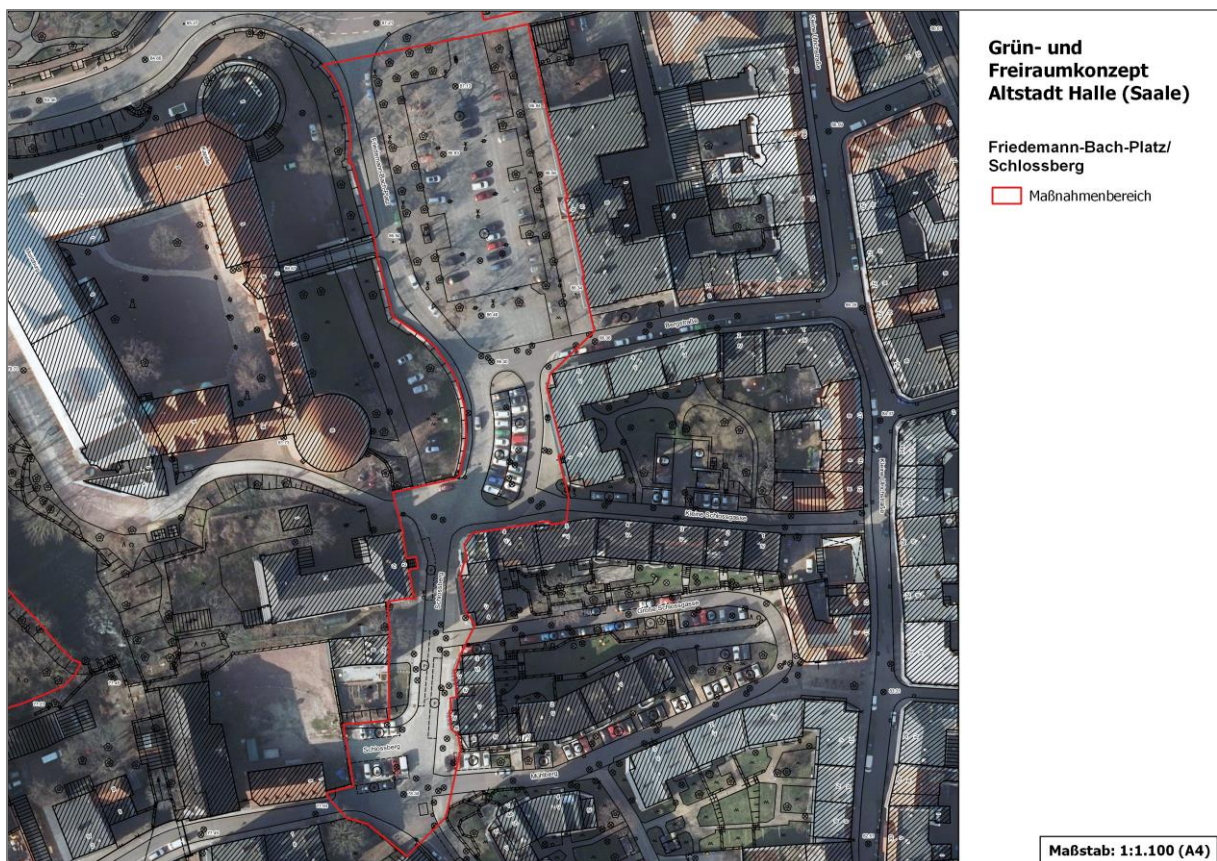


Abb. 22 Maßnahmen Bereich Friedemann-Bach-Platz/Schlossberg

Quelle: Luftbild: Digitale Orthophotos © GeoFly GmbH – 2021-03-30; Stadtgrundkarte: Stadt Halle (Saale), FB Städtebau und Bauordnung, Abt. Stadtvermessung

Im Einklang mit dem Ganzheitlichen Mobilitätskonzept der Stadt Halle (Saale) ist zu prüfen, ob der Friedemann-Bach-Platz als Eingangsbereich zur Moritzburg infrastrukturell so neugeordnet werden kann, dass ein Mehrwert für den öffentlichen Raum entsteht. Zentrale Themen

sollen dabei Flächenentsiegelung und Grünflächenerweiterung sein, wofür die Kfz-Stellplätze umverlagert oder reduziert werden müssen. Um auch das Verweilen auf dem Stadtplatz zu ermöglichen, sollten mehrere komfortable Sitzgelegenheiten unter den Bäumen geschaffen werden. Entsprechend dem Bedarf sind hier außerdem ausreichend Fahrradabstellanlagen herzustellen. Des Weiteren wird beim Schlossberg unter Berücksichtigung des unterirdischen Leitungssystems und der Maßnahmen des Ganzheitlichen Mobilitätskonzepts eine Umstrukturierung und insbesondere eine gestalterische Aufwertung des Eingangsbereiches der Neumühle angestrebt.

5.5 Stadtquartiere und Klimaoasen

Kreativquartier Klausstraße



Abb. 23 Maßnahmen Bereich Kreativquartier Klausstraße

Das Wohnquartier zwischen Kleiner Klausstraße und Graseweg wird durch die auf dem mittelalterlichen Stadtgrundriss errichteten Plattenbauten geprägt. Mittlerweile sind maßgebliche Teile des Gebäudebestands als auch des Straßenraums sanierungsbedürftig und sollen erneuert werden. Dies bietet die Möglichkeit, den Straßen- und Freiraum im gesamten Quartier zusammenhängend sowie unter Berücksichtigung denkmalpflegerischer Aspekte funktional, gestalterisch und klimatisch aufzuwerten. Hierfür werden in der Flutgasse, Salzstraße und Großen Klausstraße die Straßenachse verschoben sowie die Gehwege, Stellplätze und Fahrbahnen neu geordnet. Damit können zum einen die Vorgaben der Feuerwehr zu notwendigen Abständen und Anletermöglichkeiten berücksichtigt werden. Zum anderen entstehen größere, zusammenhängende, straßenbegleitende Grünflächen, die den Gebäuden als Vorgartenzone dienen oder Außengastronomieflächen abschirmen können. Die neuen Vorgärten an den Gebäuden der HWG übernimmt die Wohnungsgesellschaft anschließend in ihre Unterhaltung. Des Weiteren ermöglicht die Umgestaltung eine nachhaltige Verbesserung der Standortbedingungen für die straßenbegleitenden Bäume durch Entsiegelung und Vergrößerung der Baumscheiben. Durch die Neuordnung gehen von den vorhandenen ca. 65 Kfz-Stellflächen etwa 30 verloren.

Der Maßnahmenbereich soll ca. 8 Baumneupflanzungen umfassen, wobei die tatsächliche Realisierung, v. a. vor dem Gasthaus „Zum Schad“ und am Grasweghaus, noch eine Abstimmung mit den Denkmalschutzbehörden erfordert.

In der Großen Klausstraße ist außerdem die Schaffung straßenbegleitender Sitzgelegenheiten sowie Fahrradständer geplant. Die im Grasweg vorhandenen Fahrradboxen speziell für E-Bikes mit Lademöglichkeit werden in die Planung integriert. Des Weiteren werden die sanierungsbedürftigen Gehwege im gesamten Maßnahmenbereich erneuert und attraktiver gestaltet. Der Parkplatz nördlich der Kleinen Klausstraße wird durch ein begrüntes Rankelement abgeschirmt.

Wenn im Rahmen des Pilotprojekts „Klimaquartier Schülershof“ (s. u.) die Realisierung von Klimaschutz- und Klimaanpassungsmaßnahmen wie Dachbegrünung, Regenwasserspeichersystemen, Solaranlagen etc. Erfolge zeigt, ist die Umsetzung solcher Maßnahmen im Bereich des Kreativquartiers Klausstraße ebenfalls zu prüfen. Da sich hier ein Großteil der Wohnungen im Eigentum der HWG befinden, erfolgt für die Erarbeitung der Maßnahmen ein stetiger Austausch mit der Wohnungsgesellschaft.

Klimaquartier Schülershof



Abb. 24 Maßnahmen Bereich Klimaquartier Schülershof

Für das Quartier Schülershof ist durch entsprechende Maßnahmen insgesamt eine deutliche Erhöhung des Grünanteils, eine gestalterische Aufwertung der Freiflächen und die Etablierung von Klimamaßnahmen wie Gebäudebegrünung, Regenwassermanagement und -rückhaltung, Photovoltaikanlagen und E-Mobilität geplant. Zum einen soll hierfür ein Teil der versiegelten Stellplatzflächen rückgebaut werden. Insbesondere in der Dreyhauptstraße besteht durch den Wegfall der Stellplätze die Möglichkeit, erstmals Bäume und Grünflächen einzuordnen und eine autoarme Wegeverbindung zwischen Glauchaer Platz und Hallmarkt zu etablieren. An einigen Stellen im Straßenzug Schülershof können Kfz-Stellplätze neu geordnet, mit wasser-durchlässigen Belägen versehen und in die Grüngestaltung integriert werden. Insgesamt gehen im Quartier etwa 30 % der Parkplätze verloren.

Zum anderen sollen befestigte Flächen auf dem Moritzkirchhof und in der Zapfenstraße teilentsiegelt und anschließend begrünt werden. Dazu gehört auch die Vergrößerung der HWG-Vorgärten am Schülershof. Der Baumbestand wird im gesamten Maßnahmenbereich erhalten und durch Neupflanzungen ergänzt. An den neuen Grünflächen sollen zudem verschiedene Sitzmöglichkeiten sowie dem Bedarf entsprechend ausreichend Fahrradständer aufgestellt werden. Der Außenbereich der Gastronomie „Lichthaus“ kann erweitert werden, wodurch sich das Erscheinungsbild und die Aufenthaltsqualität verbessert. Am Alten Markt soll ein Hochbeet mit integrierten Sitzmöglichkeiten zur Aufwertung der Fläche beitragen und zum Verweilen einladen.

Des Weiteren sollen in Zusammenarbeit mit der HWG Möglichkeiten zur Begrünung und Regenwasserspeicherung auf den Flachdächern der Plattenbauten untersucht sowie die Kosten für Herstellung, Unterhaltung und Instandsetzung ermittelt werden. Durch die Vielzahl an Klimaanpassungsmaßnahmen soll der Schülershof als Musterquartier für weitere Stadtviertel gelten. Im Rahmen des Integrierten Kommunalen Klimaschutzkonzeptes von Halle (Saale) wurde bereits 2014 das Modellprojekt „KlimaQuartier Lutherviertel“ in Zusammenarbeit mit dem Bauverein Halle & Leuna eG ins Leben gerufen und 2022 abgeschlossen, was neben der Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen wie der Nutzung von nachhaltiger Wärmeversorgung und E-Mobilität auch Maßnahmen zur Klimaanpassung wie Pflanzung schattenspendender Bäume, Änderung der Vegetationsstrukturen, effizientes Regenwassermanagement etc. integriert hat. Für die Planungen zum Schülershof sollen die genannten Aspekte ebenfalls begutachtet und durch weitere Klimaanpassungsmaßnahmen ergänzt werden. Wie auch beim Kreativquartier Klausstraße erfolgt für das Maßnahmengebiet Schülershof ebenfalls eine enge Kooperation mit der Anliegerschaft, insbesondere mit der HWG.

Klimaoasen

Die in der Tabelle aufgeführten bestehenden Klimaoasen des Untersuchungsgebietes sind langfristig durch entsprechende Pflege bzw. Unterhaltung zu erhalten und der öffentliche Zugang zu sichern. Bei den vorhandenen, öffentlichen Grünflächen, die das Potenzial haben sich zu einer urbanen Klimaoase bzw. einem Pocket-Park zu entwickeln (s. Kap. 2.2.5), sollte eine Aufwertung durch die Schaffung von Sitzmöglichkeiten und/oder Erweiterung von Grünelementen, insbesondere Bäumen, erfolgen. Der Erhalt privater Grünanlagen, die für ihre Nutzer*innen eine grüne Erholungszone bieten und somit einen wesentlichen Betrag für das städtische Mikroklima leisten, ist wichtig und daher wünschenswert. Vor allem die Grünflächen, die die vorhandenen Versorgungslücken schließen könnten wie die der Industrie- und Handelskammer Halle-Dessau (IHK) an der Leipziger Straße für das Wohnquartier am oberen Boulevard und die der HWG im Bereich Mühlberg und Große/Kleine Schlossgasse für die nördliche Altstadt (s. Anlage Plan 2), sollten langfristig erhalten bleiben. Hier sind ggf. Absprachen und Vereinbarungen mit den Eigentümer*innen und der Stadt erforderlich.

Lage	Grünflächengröße
Jerusalemer Platz	903 m ²
Schülershof/Spielplatz	1.661 m ²
Schülershof/Gutjahrstraße	1.694 m ²
Robert-Franz-Ring/Mühlgraben Südteil	1.983 m ²
Moritzzwinger	2.057 m ²
Thaliapassage	2.530 m ²
An der Schwemme	2.620 m ²
Große Wallstraße	2.840 m ²
Universitätsplatz	2.926 m ²
Robert-Franz-Ring/Mühlgraben Nordteil	3.107 m ²

Lage	Grünflächengröße
Universitätsring	3.328 m ²
Am Kirchtor	3.380 m ²
Am Steintor	4.245 m ²
Joliot-Curie-Platz	4.389 m ²
Dorotheenstraße/Magdeburger Straße	6.131 m ²
Hansering	12.224 m ²
Würfelwiese	40.044 m ²
Stadtpark	46.467 m ²

Tab. 2 Zu erhaltende urbane Klimaoasen im Untersuchungsgebiet

6 Finanzierung

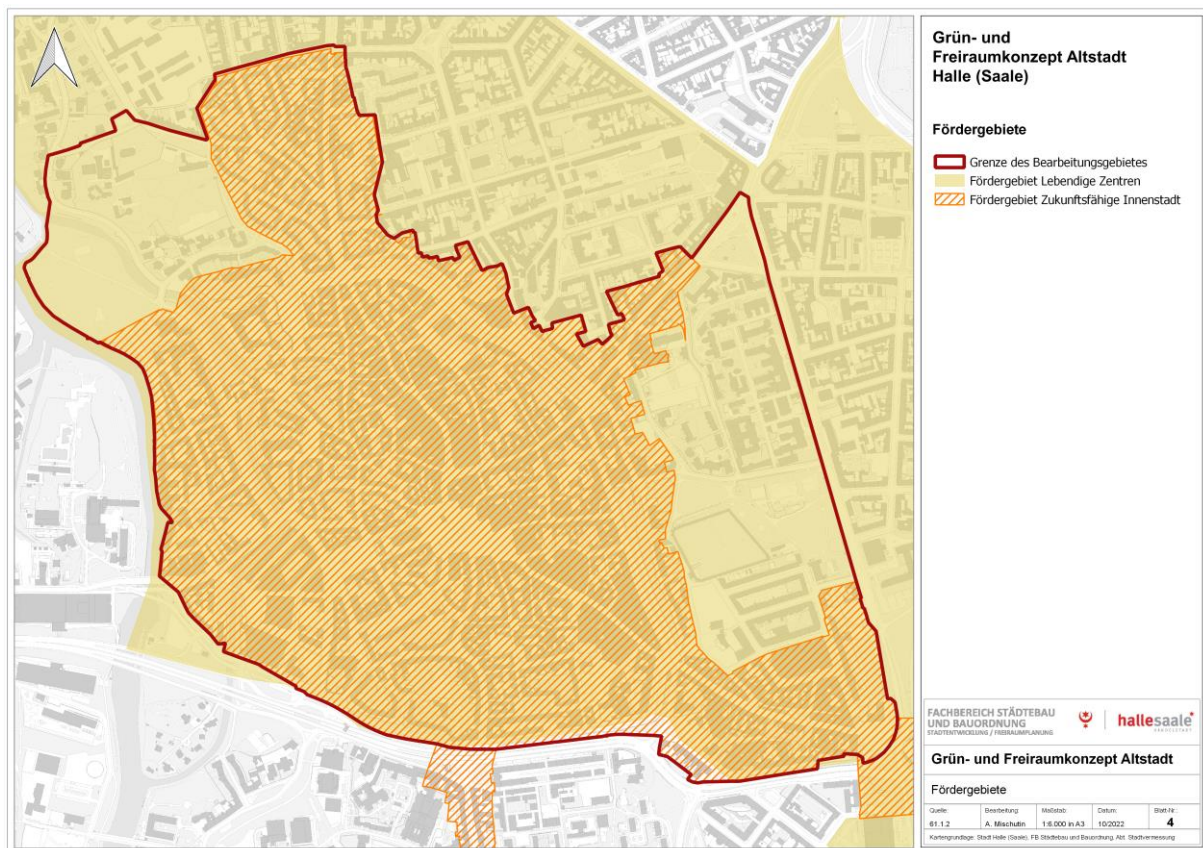


Abb. 25 Fördergebiete „Lebendige Zentren“ und „Zukunftsfähige Innenstadt“

Die Umsetzung der im vorherigen Kapitel genannten Freiraummaßnahmen kann weitgehend über das Städtebauförderprogramm „Lebendige Zentren – Erweiterte Altstadt/Nördliche Innenstadt“ finanziert werden (s. Abb. 21). Hier werden für das jeweilige Maßnahmengebiet 2/3 der investiven Kosten übernommen. Zu den Themenschwerpunkten, die über das Programm förderfähig sind, gehören zum einen Maßnahmen zur Förderung der Grün- und Wegevernetzung in der Altstadt, also die Anbindung der Wohngebiete an die umliegenden Grünflächen und Aufenthaltsbereiche untereinander. Zum anderen können Maßnahmen auf Stadtplätzen sowie weiteren Frei- und Grünflächen als wesentliche Teile des urbanen, öffentlichen Raums gefördert werden, um damit das Wohnumfeld im Quartier zu stärken.

Zudem ist die Maßnahmenfinanzierung über die Einnahmen im Sanierungsgebiet „Historische Altstadt kern“ geplant. Priorität hat dabei die Umsetzung der Umgestaltungsmaßnahmen im Bereich Große und Kleine Klausstraße („Kreativquartier Klausstraße“, s. Kap. 5.5), die im Zusammenhang mit der Straßenraumsanierung stehen. Die Straßenraumsanierung ist eines der prioritären Projekte, die der Stadtrat mit der Verlängerung der Sanierungssatzung „Historischer Altstadt kern“ beschlossen hat.

Im begrenzten Rahmen kann des Weiteren eine Förderung über das gebietsgezogene Programm „Zukunftsfähige Innenstadt und Zentren (ZIZ)“ vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) mit dem Projekt „Green Health für (H)alle“ erfolgen (s. Abb. 21). Der städtische Eigenanteil beträgt dabei i. d. R. ebenfalls ein Drittel bis auf wenige Ausnahmen. Im Fokus des Förderprojektes stehen die besonderen Potenziale der Innenstadt von Halle (Saale) mit einer hohen Anzahl an Wohnungen sowie Arbeitsplätzen in Dienstleistungs- und Verwaltungsbereichen. Diese bilden die Basis für den Projektansatz „GreenHealth für (H)alle – Gesundes und zukunftsfähiges Leben, Arbeiten und Wohnen im Zentrum für alle Bewohner*innen, Beschäftigten und Besucher*innen“. In aufeinander abgestimmten Einzelprojekten sollen für die Bewohnerschaft, Beschäftigte und Gäste gesunde und angenehme Aufenthalts-

qualitäten, inklusive Angebote für gesundes Leben und Wohnen sowie Anpassungen an klimatische Herausforderungen geschaffen werden. Das vorliegende Konzept wird in das Projekt eingebettet und spielt eine wichtige Rolle bei den Gestaltungsansätzen und -zielen für den öffentlichen Raum.

Außerdem ist eine Finanzierung von Einzelprojekten über die Förderrichtlinie „zur Förderung von kommunale Modellvorhaben zur Umsetzung der ökologischen Nachhaltigkeitsziele in Strukturwandelregionen (KoMoNa)“ des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) möglich. Ziel ist es, Kommunen und andere Akteure in Strukturwandelregionen bei der Verwirklichung ökologischer Nachhaltigkeitsziele und dem Einstieg in einen langfristig umweltverträglichen Entwicklungspfad im Sinne der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie (DNS) zu unterstützen. Der fachpolitische Ansatz des Förderprogramms KoMoNa geht von einem umfassenden, integrierten Nachhaltigkeits-Verständnis unter besonderer Betonung der ökologischen Nachhaltigkeit aus. Die Modellvorhaben werden in einem wettbewerblichen Verfahren ausgewählt. Als zentrale Auswahlkriterien werden vor allem die Modellhaftigkeit, die Relevanz für die strukturelle Entwicklung und die Fördermitteleffizienz jedes einzelnen Projekts angesetzt. Die Obergrenzen der Förderquoten betragen entsprechend der nachfolgenden Anforderungen je nach Fördernehmer*in und Fördergegenstand zwischen 75 und 90 % der zuwendungsfähigen Ausgaben bzw. Kosten.

Zur Förderung von Bauwerks- und Hofbegrünung wurde im April 2021 vom Halleschen Stadtrat eine städtische Förderrichtlinie beschlossen. Pro Begrünungsprojekt kann bis zu 4.000 € und bei intensiver Dachbegrünung bis zu 8.000 € zugewendet werden. Die Förderrichtlinie wurde im Rahmen der Umsetzung des Integrierten Kommunalen Klimaschutzkonzeptes der Stadt Halle (Saale) erlassen und soll finanzielle Anreize schaffen, selbst die Initiative zur Begrünung privater Gebäude bzw. Bauwerke zu ergreifen. Abhängig von den verfügbaren Haushaltsmitteln entscheidet die Stadt über die jeweilige Bewilligung der eingegangenen Anträge. Im Nachgang werden noch weitere Fördermittel für begrünte Dächer und Fassaden geprüft, die sich für das Untersuchungsgebiet sowie für weitere klimatisch belastete Viertel der Stadt Halle (Saale) eignen.

Wichtig ist, bei der Finanzierung auch die Folgekosten der geplanten Maßnahmen zu berücksichtigen, so dass eine dauerhafte Pflege und Unterhaltung der neuen Frei- bzw. Grünflächen gesichert ist. Für eine langfristige Funktionserfüllung von Stadtgrün sind eine gute und effiziente Grünflächenpflege ausschlaggebend. Daher müssen die notwendigen Mittel zur Finanzierung der Unterhaltung bereits im Vorfeld einkalkuliert und im städtischen Haushalt zur Verfügung gestellt werden. Problematisch hierbei ist, dass einerseits die Pflegekosten durch den erhöhten Nutzungsdruck stark ansteigen und es andererseits an Fördermöglichkeiten für die Pflege- und Unterhaltungskosten fehlt. Während der Ausbau des Stadtgrüns gefördert wird, bleibt deren Erhalt bei Förderprogrammen der Länder und des Bundes unberücksichtigt.

Ein weiteres Instrument für die Unterhaltung ist das Ehrenamt „Grüner Daumen“, indem Bürger*innen zum einen Grünflächenpatenschaften durch vertragliche Vereinbarungen mit der Stadt Halle (Saale) übernehmen können, mit dem Ziel, damit das Pflegepersonal bezüglich Bepflanzung, Bewässerung, Rasenmähd etc. zu entlasten. Allerdings funktionieren solche Patenschaften meist nur für einen kurzen Zeitraum und nicht langfristig, weil es häufig an Fachkenntnissen, Zeit etc. fehlt und der Aufwand zu Beginn oft unterschätzt wird. Zum anderen können Privatleute durch eine Baumpatenschaft die Erneuerung von abgestorbenen und geschädigten Bäumen finanziell unterstützen. Eine nachträgliche Pflege ist hier allerdings nicht mitberücksichtigt.

7 Ausblick

Das Grün- und Freiraumkonzept Altstadt stellt ein konzeptionelles Fundament zur Entwicklung des Freiraumsystems im Halleschen Stadtkern und in Teilen der nördlichen Innenstadt dar. Als stadtbereichsbezogene Rahmenplanung zeigt es anhand von strategischen und räumlichen Leitthemen Grundsätze für die zukünftige, kleinräumliche Freiraumentwicklung auf. Während die strategischen Ziele die Querschnittsthemen Klimaanpassung, Umweltfreundlichkeit, nachhaltige Mobilität und Tourismus aufgreifen, werden bei den räumlichen Leitthemen Zielvorstellungen für das grün-blaue Netz und die Freiflächen vor Ort formuliert. Grundlage bilden hier die Ergebnisse einer umfassenden Analyse und Bewertung der freiräumlichen Bestandsituation im Untersuchungsgebiet. Aufbauend auf den Leitthemen und -zielen wurde anschließend ein Bündel an konkreten Einzelmaßnahmen und Handlungsempfehlungen erarbeitet.

Mit dem Grün- und Freiraumkonzept Altstadt wird das Ziel verfolgt, ein zukunftsfähiges und langfristig tragfähiges Freiraumsystem für die zentrale Mitte von Halle (Saale) zu schaffen. Darüber hinaus dient das Konzept als Modell, was sich auf andere Hallesche Stadtviertel bei Bedarf übertragen lässt. Durch den Beschluss des Stadtrates liegt zukünftig eine zu berücksichtigende Handlungs- und Entscheidungsgrundlage für alle Akteur*innen im Bereich der Stadt- und Freiraumentwicklung vor. Dabei sollte angestrebt werden, die Inhalte und Ziele des Grün- und Freiraumkonzeptes Altstadt fortlaufend in die freiraumrelevanten Planungsprozesse auf unterschiedlichen Wegen zu implementieren. Dies erstreckt sich von der Ebene der Bauleitplanung bis hin zur detaillierten Objektplanung, z. B. zur Gestaltung öffentlicher Freiflächen und/oder von Grünverbindungen und Wegen. Auf diese Weise sollen die formulierten konzeptionellen Handlungsvorschläge nach und nach umgesetzt werden.

Das vorliegende Konzept greift dabei insbesondere auf die Planungshinweise des Fachbeitrags Stadtklima der Stadt Halle (Saale) vom Jahr 2021 zurück. Entsprechende Aussagen zur klimatischen Situation, die in der dicht bebauten, stark versiegelten Halleschen Altstadt sowie in den benachbarten Innenstadtvierteln im gesamtstädtischen Vergleich aufgrund des Wärmeinseleffekts und des unzureichenden Kaltluftaustausches besonders problematisch ist, betonen den Handlungsdruck für die Stadt- und Freiraumplanung. Gerade die Sicherung und Erweiterung der grünen und blauen Infrastruktur spielt für die Minimierung der Überhitzung und zur Starkregenvorsorge im urbanen Raum eine entscheidende Rolle. Aus diesem Grund sollen entsprechend wirksamen Maßnahmen zur Verbesserung der klimatisch-lufthygienischen Situation und zur Erhöhung der Aufenthalts- und Lebensqualität für die Bevölkerung ergriffen werden. Da bodengebundene Maßnahmen aufgrund der Flächenknappheit im Untersuchungsraum nur begrenzt umsetzbar sind, ist vor allem auch die Begrünung von Dächern und Fassaden der zahlreich vorhandenen Gebäude zur Anpassung an die Klimaauswirkungen erforderlich.

Bei der Erarbeitung der Ziele und Lösungsansätze wurden zum einen die zuständigen Planungsinstanzen unterschiedlicher Fachbereiche der Stadtverwaltung miteinbezogen. Zum anderen waren Abstimmungen mit städtischen Unternehmen wie den Ver- und Entsorgern, Wohnungsgesellschaften sowie der HAVAG erforderlich. In den nachfolgenden Entscheidungsprozessen sind weitere Betroffene, die durch ihre Akzeptanz die Entwicklung des innerstädtischen Freiraumsystems mit den privaten und öffentlichen Grünflächen steuern können, entsprechend zu berücksichtigen.

Die Finanzierung der jeweiligen Maßnahmen ist dabei weitgehend auf die Einwerbung von Fördermitteln aus verschiedenen Programme angewiesen. Vor allem über die Umsetzung hinaus sind Kosten für eine dauerhafte Pflege und Instandhaltung des Stadtgrüns dringend erforderlich. Allerdings wird über die bestehenden Förderprogramme nur der Ausbau der Grün- und Freiflächen und nicht ihr nachträglicher Erhalt finanziert, was keine langfristige Funktionserfüllung der Freiraumelemente im Stadtgebiet gewährleisten kann.

Die lokale Freiraumentwicklung hat durch die erkennbaren Folgen des Klimawandels in den letzten Jahren an Bedeutung und Dynamik gewonnen. Demnach ist das Grün- und Freiraumkonzept Altstadt trotz seiner langfristigen Perspektive nicht als starres Instrument anzusehen.

Bei wesentlichen Änderungen der Rahmenbedingungen sollte daher das Konzept entsprechend aktualisiert werden.

8 Literaturverzeichnis

ALLMENDINGER, T. (2016): Die Albedo: Ein wesentlicher Faktor bei der Klimafrage. Glattbrugg (Schweiz).

BAUNETZ (2011): Nachträgliche Begrünung von Dächern. <https://www.baunetzwissen.de/altbau/fachwissen/dach-deckungen/nachtraegliche-begrueung-von-daechern-2355397>, letzter Abruf: 16.05.2022.

BAUVEREIN HALLE & LEUNA (2020): KlimaQuartier Lutherviertel. <https://klimaquartier-lutherviertel.de/>, letzter Abruf: 06.07.2022.

BBSR (2017): Handlungsziele für Stadtgrün und deren empirische Evidenz – Indikatoren, Kenn-, und Orientierungswerte. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung. Bonn.

BMU (2020): Richtlinie zur Förderung von kommunalen Modellvorhaben zur Umsetzung der ökologischen Nachhaltigkeitsziele in Strukturwandelregionen (KoMoNa). Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit. Berlin.

BTE (2019): Tourismuskonzept für die Stadt Halle unter Einbeziehung der Region. Büro für Tourismus und Regionalberatung. Berlin/Wernigerode.

DWD (2019): Stadtklimatische Untersuchungen in Halle (Saale) – Ergebnisse statistischer Auswertungen langjähriger Klimareihen und temporärer mobiler Klimamessungen. Potsdam.

EBERLE, J. (2017): Fassadenbegrünung – Vorteile, Wissenswertes und praktische Beispiele. Mare Communication and Care AG. Luzern.

HAVAG (2021): Begrünung von Dächern der Fahrgastunterstände an Straßenbahnhaltestellen der HAVAG in Halle (Saale) – Auswertung der einjährigen Testphase. Hallesche Verkehrs-AG der Stadtwerke Halle GmbH. Halle (Saale).

JENA LICHTSTADT (2020): Grüne Klimaoasen im urbanen Stadtraum Jenas. Stadt Jena, Fachdienst Stadtentwicklung. Projekt gefördert durch BMUB/BBSR. Jena.

REEK, F. (2019): Feinstaubbelastung durch Verkehr – Der meiste Dreck kommt nicht aus dem Auspuff. <https://www.sueddeutsche.de/auto/feinstaub-verkehr-bremsen-reifen-1.4427241#:~:text=Der%20Verkehr%20ist%20laut%20Umweltbundesamt,Hauptverursacher%20von%20Feinstaub%20im%20Verkehr>, letzter Abruf: 23.06.2022.

SANIER (2021): Fassaden-Sonderformen. <https://www.sanier.de/fassade/fassaden-arten/fassaden-sonderformen>, letzter Abruf: 01.07.2022.

SIEKER (2022): Das Konzept der Schwammstadt (Sponge-city). <https://www.sieker.de/fachinformationen/umgang-mit-regenwasser/article/das-konzept-der-schwammstadt-sponge-city-577.html>, letzter Abruf: 20.05.2022.

STADT FRANKFURT A. M. (2019): Fachbeitrag Grün und Freiraum – Integriertes Stadtentwicklungskonzept Frankfurt am Main, Frankfurt 2030+. Dezernat Planen und Wohnen. Frankfurt am Main.

STADT HALLE (SAALE) (1994): Sanierungsziele – Beschluss Nr. 94/I-47/1050. Halle (Saale).

STADT HALLE (SAALE) (2011): Grundsätze der Verkehrsorganisation in der Altstadt von Halle (Saale), Informationsvorlage. Halle (Saale).

STADT HALLE (SAALE) (2013) (a): Integriertes Entwicklungskonzept Altstadt. Halle (Saale).

STADT HALLE (SAALE) (2013) (b): Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale), Fortschreibung 2013. Halle (Saale).

STADT HALLE (SAALE) (2017): Integriertes Stadtentwicklungskonzept ISEK Halle 2025. Halle (Saale).

STADT HALLE (SAALE) (2019) (a): Stadtteilkatalog 2019. Fachbereich Einwohnerwesen. Halle (Saale).

STADT HALLE (SAALE) (2019) (b): Stadtmobilitätsplan Halle (Saale). Fachbereich Planen. Halle (Saale).

STADT HALLE (SAALE) (2020) (a): Integriertes Kommunales Klimaschutzkonzept der Stadt Halle (Saale), Fortschreibung 2018. Dienstleistungszentrum Klimaschutz. Halle (Saale).

STADT HALLE (SAALE) (2020) (b): Spielflächenkonzeption Halle (Saale), 3. Fortschreibung. Fachbereich Planen. Halle (Saale).

STADT HALLE (SAALE) (2021): Antrag der CDU-Fraktion zur Erstellung einer Starkregenkarte. http://buengerinfo.halle.de/vo0050.asp?__kvonr=19308, letzter Abruf: 23.06.2022.

STADT HALLE (SAALE) (2022) (a): Verkehrskonzeption Altstadt. <https://www.halle.de/de/Verwaltung/Stadtentwicklung/Verkehr-allgemein/Planung/Verkehrskonzeption-A-06643/>, letzter Abruf: 06.05.2022.

STADT HALLE (SAALE) (2022) (b): Förderung begrünter Fassaden, Höfe und Dächer für mehr Lebensqualität in Halle (Saale). <https://m.halle.de/de/Verwaltung/Umwelt/Klima-Energie-und-M-06752/Fassadenbegruenung-F-09788/#:~:text=Mit%20dem%20Beschluss%20wird%20die,8.000%20Euro%20betragen.,> letzter Abruf: 14.06.2022.

STADT HAMM (2021): Masterplan Freiraum, Stadt Hamm. Stadtplanungsamt. Hamm.

STADT NÜRNBERG (2012): Handbuch Klimaanpassung – Bausteine für die Nürnberger Anpassungsstrategie. Umweltamt. Nürnberg. S. 18 ff

STADT LEIPZIG (2017): Lebendig grüne Stadt am Wasser – Freiraumstrategie der Stadt Leipzig. Leipzig.

STATISTISCHE ÄMTER (2022): Siedlungsfläche nach Art der tatsächlichen Nutzung – Stichtag 31.12. – Kreise und kreisfr. Städte (ab 2016). Statistische Ämter des Bundes und der Länder. Deutschland.

THINK (2021): Fachbeitrag Stadtklima zum Landschaftsplan und Flächennutzungsplan der Stadt Halle. Thüringer Institut für Nachhaltigkeit und Klimaschutz GmbH. Jena.

WEICHSELBAUMER, R. & GRIMM-PRETNER, D. (2020): Grünraumgerechtigkeit erfassen. Wien.

9 Anlagen

Verzeichnis der Plananlagen

In der Anlage sind alle im Rahmen des Grün- und Freiraumkonzeptes Altstadt erarbeiteten Pläne und Entwurfsskizzen zu finden. Die Anlagen können auf www.halle.de (Ratsinformationssystem "Sessionnet") im pdf-Format mit höher Auflösung eingesehen werden.

Übersichtspläne

Plan 0	Untersuchungsgebiet
Plan 1	Freiraumbestand 2022
Plan 2	Freiraumanalyse und -bewertung
Plan 3	Freiraummaßnahmen
Plan 4	Fördergebiete

Entwurfsskizzen

Skizze 1	Maßnahmen Bereich Klausstraße
Skizze 2	Maßnahmen Bereich Domplatz
Skizze 3	Maßnahmen Bereich Leipziger Straße
Skizze 4	Maßnahmen Bereich Kleiner Berlin
Skizze 5	Maßnahmen Bereich Alter Markt, Schülershof und Moritzkirchhof
Skizze 6	Maßnahmen Bereich Waisenhausring
Skizze 7	Maßnahmen Bereich Moritzzwinger und Brunoswarte
Skizze 8	Maßnahmen Bereich Salzgrafenplatz
Skizze 9	Maßnahmen Bereich Marktplatz
Skizze 10	Maßnahmen Bereich Große Brauhausstraße
Skizze 11	Maßnahmen Bereich Saline- und Sandangerbrücke