

Mobilitätskonzept

vB-Plan 180 Große/Kleine Brauhaus- straße, Halle (Saale)

Brauhaus Halle Projektgesellschaft mbH



Impressum

Herausgeber:

Brauhaus Halle Projektgesellschaft mbH
Elsterstraße 26
04109 Leipzig

Redaktion, Satz und Gestaltung:

seecon Ingenieure GmbH
Spinnereistraße 7, Halle 14
04179 Leipzig

Stand bzw. Redaktionsschluss:

13.07.2022

Bildnachweis Titelseite:

Ausschnitt aus dem Amtlichen Stadtplan der Stadt Halle (Saale)

Inhaltsverzeichnis

Impressum	2
Inhaltsverzeichnis.....	3
1 Allgemeines	5
1.1 Veranlassung.....	5
1.2 Zielstellung	5
2 Konzeptionelle Grundlagen.....	6
2.1 Stadtmobilitätsplan	6
2.2 Umweltzone und Klimaschutzkonzept.....	8
2.3 Verkehrskonzeption Altstadt und Grundsätze der Verkehrsorganisation in der Altstadt 9	
2.4 Stellplatzsatzung der Stadt Halle (Saale).....	9
3 Städtebauliches Konzept	10
4 Verkehrsmittelwahl und Motorisierung	11
5 Mobilitätsplanung.....	14
5.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	15
5.1.1 Bestehende Anbindung MIV	15
5.1.2 Berücksichtigung Lieferverkehr Altstadt	15
5.2 ÖPNV	16
5.2.1 Bestehende Anbindung an den ÖPNV	16
5.2.2 Maßnahmen ÖPNV	17
5.3 Radverkehr	18
5.3.1 Vorhandene Anbindung des Radverkehrs	18
5.3.2 Maßnahmen Radverkehr	18
5.4 Fußverkehr	23
5.4.1 Vorhandene Anbindung des Fußverkehrs.....	23
5.4.2 Maßnahmen Fußverkehr	24
5.5 Car- und Bikesharing-Angebote.....	25
5.5.1 Bestehende Angebote	25
5.5.2 Maßnahmen Car- und Bikesharing	27

5.6	Ruhender Verkehr	29
5.6.1	Bestandssituation	29
5.6.2	Maßnahmen ruhender Kfz-Verkehr.....	30
5.7	Elektromobilität	31
5.7.1	Bestehende Angebote Elektromobilität	31
5.7.2	Maßnahmen Elektromobilität	32
5.8	Multimodale Verknüpfung	33
5.8.1	Maßnahmen Multimodalität.....	34
5.9	Kommunikation und Service	34
5.9.1	Maßnahmen Kommunikation und Service	34
6	Zusammenfassung und nächste Schritte	36
	Quellenverzeichnis	38
	Abbildungsverzeichnis.....	39
	Tabellenverzeichnis.....	39
	Abkürzungsverzeichnis.....	40

1 Allgemeines

1.1 Veranlassung

Zwischen der Kleinen Brauhausstraße und der Großen Brauhausstraße in Halle (Saale) befindet sich inmitten des Zentrums eine zusammenhängende unbebaute Fläche mit einer Größe von ca. 4.000 m². Die Grundstücke sind in unmittelbarer Nähe zur Fußgängerzone Leipziger Straße am kulturellen, touristischen und wirtschaftlichen Mittelpunkt der Stadt gelegen.

Das Gebiet stellt derzeit die größte potenzielle Baufläche in der Altstadt dar. Entsprechend verfolgt die Stadt Halle (Saale) bereits seit vielen Jahren das Ziel, diese Flächen zu entwickeln und dabei dem Anspruch an das Zentrum der Stadt sowohl baulich als auch in Hinblick auf die Nutzung gerecht zu werden. Auf Antrag des Vorhabenträgers hat der Stadtrat in seiner Sitzung am 25.01.2017 die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 180 „Große/Kleine Brauhausstraße“ beschlossen. Der Investor beabsichtigt, das Areal hochbaulich zu entwickeln. Geplant ist die Errichtung von Wohn- und Geschäftshäusern mit einer gemeinsamen Tiefgarage. Weiterhin ist auf dem Flurstück 3 die Errichtung eines Torhauses sowie eines neuen Geh-Radweges vorgesehen. Die Bebauung soll im Sinne der Stadtreparatur das Quartier wieder schließen.

Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens wurde von der Stadt Halle (Saale) die Erarbeitung eines qualifizierten Mobilitätskonzeptes angeregt.

1.2 Zielstellung

Planungsziel ist es, durch ein ganzheitliches Mobilitätskonzept die Mobilität für die Bewohner*innen und Besucher*innen des neuen Quartiers autoreduziert, komfortabel und wirtschaftlich attraktiv zu gestalten. Die Schwerpunkte bilden dabei die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV, die Förderung des Radverkehrs, Angebote der Elektromobilität, Bike- und Carsharing sowie ein Mobilitätsmanagement. Durch Anreize und Unterstützungsangebote soll der freiwillige und bewusste Verzicht auf das eigene Auto bequem und ökonomisch attraktiv möglich sein und ein alternatives Verkehrsverhalten im Plangebiet unterstützt werden. Die Möglichkeiten zur Nutzung alternativer und innovativer Mobilitätsformen sollten für dieses Neubauprojekt in der verdichteten Innenstadtlage daher von Beginn an berücksichtigt werden.

Durch die aktive Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs, des ÖPNV sowie der Sharing-Angebote können die Kosten bei der Wohnungsherstellung (Verzicht auf zweite Tiefgaragebene) und somit auch die Lebenshaltungskosten der künftigen Bewohner*innen reduziert werden. Gleichzeitig bringt die aktive Förderung umweltverträglicher Verkehrsmittel einen

Imagegewinn für die Stadt Halle (Saale) und den Vorhabenträger mit sich. Zusätzlich wird die Reduzierung des Verkehrsaufkommens des motorisierten Individualverkehrs mit seinen negativen Begleiterscheinungen wie z. B. Immissionen, Flächeninanspruchnahme und teilweise stark ausgelasteter Infrastruktur, unterstützt. Damit besteht die Chance, dass das Verkehrsaufkommen bezüglich des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs trotz städtebaulichem Wachstum nicht weiter steigt.

2 Konzeptionelle Grundlagen

Mit rund 239.500¹ Einwohner*innen ist Halle (Saale) eines der drei Oberzentren sowie die bevölkerungsreichste Stadt in Sachsen-Anhalt. Seit 2010 ist nach einer Zeit des starken Bevölkerungsrückgangs wieder ein stetiger Zuwachs der Einwohnerzahlen zu verzeichnen. Da ältere Bevölkerungsprognosen durchweg von einem kontinuierlichen Einwohnerrückgang in der Stadt Halle ausgingen, wurde 2014 eine neue Bevölkerungs- und Haushaltsprognose erstellt. Diese bestätigte den Trendwechsel Halles hin zu einer stabilen Entwicklung. Zwar ist der Saldo aus Geburten und Sterbefällen im gesamten Prognosezeitraum negativ, jedoch kann dies durch anhaltende Wanderungsgewinne kompensiert werden. Im ISEK 2025² wird das Altstadtgebiet als sehr wanderungsstarkes, wachsendes Stadtviertel (> + 15 % bis 2030) mit einer jungen Bevölkerungsstruktur und Geburtenüberschuss charakterisiert. Diese positive Dynamik der Einwohnerentwicklung im gesamten Stadtgebiet sowie vor allem in den Innenstadtvierteln stellt hohe Ansprüche an die Entwicklung und Anpassung des Bedarfes an Wohnraum, Schulen, Kindertagesstätten, Einkaufsmöglichkeiten, kulturellen Einrichtungen, technischer Infrastruktur und Verkehrsinfrastruktur.

2.1 Stadtmobilitätsplan

Unter dem Titel „**Verkehrsentwicklungsplan 2025**“ entstand unter einem umfangreicher Bürger- und Ämterbeteiligungsprozesses die Überarbeitung und Ergänzung des seit 1998 gültigen verkehrspolitischen Leitbilds der Stadt Halle (Saale). Einbezogen in den Aufstellungsprozess war der Arbeitskreis VEP Halle 2025, der aus Vertretern der Fraktionen des Stadtrats sowie von Vereinen, Verbänden und Initiativen der Stadt zusammengesetzt ist. Die Ergebnisse des Arbeitsprozesses dieser Gruppe erschienen 2013 als Broschüre. Auch in den folgenden Jahren traf sich der Arbeitskreis ca. zweimal pro Kalenderjahr zu einer thematischen Sitzung in Verbindung mit der Verkehrsentwicklungsplanung.

¹ Quelle: Stadt Halle (Saale), Fachbereich Einwohnerwesen (Stand am Ende des jeweiligen Jahres); <http://www.halle.de/de/Verwaltung/Statistik/Bevoelkerung/Bevoelkerungsentwick-06050/> (Juni 2021)

² ISEK 2025, S.65 f.

Darüber hinaus wurden am 28.09.2016 durch den Stadtrat die „**Verkehrspolitischen Leitlinien der Stadt Halle (Saale) bis 2030**“ beschlossen.

Auf der Basis der maßgeblichen Aussagen dieser beiden Prozesse und Dokumente gibt der seit Juli 2019 vorliegende **Stadtmobilitätsplan** nun konkrete Handlungsanweisungen für den Zeithorizont bis 2025 und darüber hinaus.

Die darin formulierte Zielstellung ist es, eine nachhaltige Mobilitätsstrategie zu entwickeln, die im besonderen Maße die finanzielle Leistungskraft und die anstehenden Aufwendungen zum Infrastrukturerhalt berücksichtigt. Der Stadtmobilitätsplan stellt damit eine nachhaltige urbane Mobilität durch die Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes sowie modale Verlagerung des Kfz-Verkehrsaufkommens in den Vordergrund.



Abb. 1 Die vier Leitlinien der Verkehrsentwicklung ³

Unter den vier Leitlinien der Verkehrsentwicklung finden sich im Hinblick auf das zu erstellende Mobilitätskonzept folgende besonders herauszustellende Zielstellungen:

- Gute Erreichbarkeit und leistungsfähige Netzstruktur

„Das Grundprinzip der Stadt einer städtebaulichen Nutzungsmischung wird weitergeführt und damit die Vorteile der kompakten Stadtstruktur der kurzen Wege für alle Bürger und Bürgerinnen beibehalten. Im Rahmen der Flächennutzungsplanung und der Bauleitplanung wird darauf geachtet, dass verkehrserzeugende Strukturen weitgehend vermieden werden. Für den innerstädtischen Verkehr bildet das Mobilitätsangebot des Umweltverbundes, insbesondere der ÖPNV, das Grundgerüst. Prämisse ist eine gute Erreichbarkeit des gesamten Stadtgebietes mit allen relevanten Verkehrsmitteln.“

³ Quelle: Stadtmobilitätsplan 2019

- Nachhaltige urbane Mobilität

„Der Grundsatz der autoarmen Altstadt wird beibehalten. Hierzu soll der ÖPNV einen wachsenden Beitrag leisten. Zur Unterstützung der Wirtschaftlichkeit der Parkhäuser und Tiefgaragen in der Innenstadt trägt auch die flächenhafte Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparken im öffentlichen Raum bei.“

- Attraktiver ÖPNV in einem starken Umweltverbund

„Der städtische ÖPNV ist im Umweltverbund zu stärken und im Sinne der Attraktivitätssteigerung auszubauen. Befördert werden sollen die Entwicklung einer vollständigen Erschließung der Stadt mit einem guten ÖPNV-Angebot sowie die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln (Multimodalität) einschließlich eines optimalen Park & Ride-Angebotes für Pendler. Es werden innovative Mobilitätsketten aufgebaut. Eine kontinuierliche Finanzierung des ÖPNV soll auch für die Zukunft gesichert werden. Dazu werden auch alternative Finanzierungsformen geprüft. Die Konkretisierungen sind in den Nahverkehrsplan aufzunehmen.“

Mit der Erstellung des Mobilitätskonzeptes für das Vorhaben Große/Kleine Brauhausstraße wird den Zielstellungen des Stadtmobilitätsplanes vollumfänglich Rechnung getragen und eine nachhaltige urbane Mobilität in Halle (Saale) aktiv unterstützt.

2.2 Umweltzone und Klimaschutzkonzept

Auch in Halle (Saale) verursacht der Straßenverkehr den überwiegenden Anteil der Emissionen an Partikel PM10 und Stickstoffoxiden. Als Maßnahme zur Verbesserung der Luftqualität und der Einhaltung der Grenzwerte wurde ab dem 01.09.2011 eine Umweltzone eingeführt, die stufenweise erweitert wurde. Die folgende Abbildung zeigt die derzeit gültige Abgrenzung der Umweltzone (Stand 01. März 2016). Auch das Plangebiet ist darin inbegriffen.

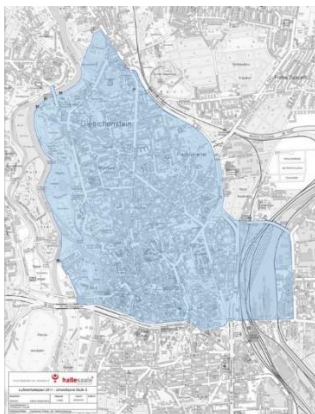


Abb. 2 Umweltzone der Stadt Halle (Saale) in Ihrer Abgrenzung seit 2016 ⁴

⁴ Quelle: <http://www.halle.de/de/Verwaltung/Umwelt/Luft-Laerm-Elektrosmog/Luft/Umweltzone/>

Im Jahr 2013 erstellte die Stadt Halle (Saale) ein integriertes Klimaschutzkonzept. Dieses hat sich zum Ziel gesetzt, Potenziale zur Minderung des Energieverbrauchs und der CO₂-Emissionen zu erschließen. Da der Verkehrssektor nach den privaten Haushalten der energieintensivste Bereich in der Stadt ist, wurden zum Themenfeld Verkehr die folgenden vier Handlungsfelder aufgenommen:

- Priorisierung des öffentlichen Verkehrs,
- fußgänger- und radverkehrsfreundliches Halle (Saale),
- mehr Carsharing-Stellplätze und
- alternative Mobilität (vor allem Elektromobilität).

Die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs und zur Förderung des Umweltverbunds sowie der Elektromobilität stehen somit im Einklang mit den Umwelt- und Klimaschutzzielen der Stadt.

2.3 Verkehrskonzeption Altstadt und Grundsätze der Verkehrsorganisation in der Altstadt

Die Hallesche Altstadt erfordert durch ihre historische Bebauungsstruktur mit größtenteils schmalen und kurvigen Straßen sowie im Hinblick auf die Zielstellung einer autoarmen Innenstadt eine spezielle Verkehrsorganisation. Bereits 1997 wurde daher die „Verkehrskonzeption Altstadt“ in Kraft gesetzt. Festgehalten sind darin vor allem ein sektorales Erschließungssystem, die Beschränkung des Lkw-Verkehrs, die Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten und eine flächendeckende Parkbevorzugung der Bewohner*innen.

Da sich einzelne Aspekte aufgrund neuer straßenverkehrsrechtlicher Gesichtspunkte sowie baulicher Maßnahmen verändert haben, wurde als Ergänzung in der Stadtratssitzung im Dezember 2011 die Informationsvorlage „Grundsätze der Verkehrsorganisation in der Altstadt von Halle (Saale)“ eingebracht.

Das Mobilitätskonzept für das Vorhaben Große/Kleine Brauhausstraße unterstützt die Zielstellungen der Verkehrskonzeption Altstadt in vollem Umfang.

2.4 Stellplatzsatzung der Stadt Halle (Saale)

Mit Stadtratsbeschluss vom 28. September 2016 wurde die „Satzung der Stadt Halle (Saale) über die Herstellung notwendiger Stellplätze für Kraftfahrzeuge, Abstellplätze für Fahrräder

und über die Erhebung von Ablösebeträgen (Stellplatzsatzung)“ beschlossen. Die Anzahl der notwendigen Kfz- und Fahrradstellplätze wird nach der zugehörigen Richtzahlenliste ermittelt. Soweit darin Mindest- und Höchstzahlen angegeben sind, sind die örtlichen Verhältnisse im Einzelfall einschließlich der jeweiligen Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr zu berücksichtigen. Das Vorhabengebiet befindet sich in Zone I (Bereich Altstadt/Innenstadt) der Stadtgebietseinteilung. Damit beträgt der Anteil der notwendigen herzustellenden Stellplätze 80 %.

Aktuell arbeitet die Stadt Halle (Saale) an einer Fortschreibung der Stellplatzsatzung. Darin soll unter anderem die Möglichkeit einer Stellplatzreduzierung einfließen, wenn ein qualifiziertes Mobilitätskonzept vorgelegt wird. In der Beschlussfassung zur Erstellung einer Fortschreibung heißt es, „ein Mobilitätskonzept ist dann qualifiziert, wenn es geeignet ist, die Nachfrage der Bewohner*innen bzw. Nutzer*innen nach Kraftfahrzeugen und Parkplätzen zu reduzieren. Dazu zählen:

- a. die Teilnahme an einem (E-)Carsharing-Konzept,
- b. das Vorhalten von Maßnahmen, die die Nutzung von Fahrrädern besonders unterstützen (Bereitstellen von E-Bikes, Lastenrädern oder Pedelecs über Bikesharing-Konzepte) oder Einrichten zusätzlicher Abstellflächen/-räumen (z. B. für Fahrradanhänger),
- c. spezielle Angebote für beschäftigte Personen, Bewohner*innen und andere Nutzer*innen (z. B. Jobticket, Semesterticket, Jobräder, ÖPNV-Abo).“⁵

3 Städtebauliches Konzept

Das städtebauliche Konzept für das Plangebiet wurde im Auftrag des Vorhabenträgers durch das Architekturbüro Homuth + Partner erarbeitet. Geplant ist die Errichtung von Wohn- und Geschäftshäusern mit einer gemeinsamen Tiefgarage.

Auf der innerstädtischen Brachfläche ist eine altstadttypische Blockrandbebauung und damit die teilweise Wiederherstellung der historischen Blockrandstruktur bzw. die Fortführung des Bestands vorgesehen. Auf dem derzeit unbebauten Grundstück zwischen Gr. Brauhausstraße und Waisenhausring wird ein Torhaus errichtet sowie ein neuer Geh- und Radweg angelegt.

Die geplanten Gebäude nehmen die Trauf- und Geschosshöhen sowie horizontale Gliederungselemente der angrenzenden Bebauung auf.

In den Erdgeschosszonen ist zur Stärkung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes eine gewerbliche Nutzung durch Einzelhandel und Büronutzungen vorgesehen. Ab dem ersten Obergeschoss sind vorwiegend wohnwirtschaftliche Nutzungen geplant. Darüber hinaus sind durch die Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans für die oberen Geschosse

⁵ Stadtratsbeschluss 26.06.2019

auch ergänzende, wohnverträgliche Nutzungen, wie z. B. als Büroflächen oder Arztpraxen möglich.

Die gesamte Gewerbefläche beträgt 1.190 m². Die relevante Verkaufsfläche beträgt ca. 1.180 m² (kein großflächiger Einzelhandel geplant). Aufgrund der Lage in der Altstadt wird von einem vorwiegend fußläufigen Kundenverkehr ausgegangen. Die Gesamtgröße der Wohnfläche beträgt ca. 9.144 m². Insgesamt sollen bis zu 140 Wohneinheiten entstehen. Neben familiengerechten Wohnungen sind barrierefrei erreichbare Wohnungen vorgesehen. Im nördlichen Teil des Hofes wird ein Kleinkinderspielfeld für die Bewohner*innen angelegt. Die restlichen Freiflächen werden intensiv begrünt.

Die Unterbringung von privaten Stellplätzen ist sowohl in einer Tiefgarage als auch im Innenhof geplant. Die Tiefgarage kann aufgrund eines hohen Grundwasserspiegels (ab ca. 2,3 m) nur eingeschossig ausgeführt werden.

Die Zufahrt zur Tiefgarage erfolgt an der südlichen Grundstücksgrenze über die Große Brauhausstraße. Die Einfahrt zur Parkebene im Innenhof erfolgt von Westen her über die Kleine Brauhausstraße. Zusätzlich ist über die östliche Große Brauhausstraße ein Fußgänger-Zugang zum Innenhof vorgesehen. Die Anlieferung der Gewerbeeinheiten, welche zum derzeitigen Planungsstand v.a. Dienstleistungsgewerbe wie z. B. Friseur, Reisebüro, Büronutzung etc., umfassen, soll von der Straße aus erfolgen.

4 Verkehrsmittelwahl und Motorisierung

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

In den vergangenen Jahren konnte die Stadt Halle (Saale) demnach einen sehr hohen Anteil des Umweltverbundes und einen sukzessiven Rückgang des motorisierten Individualverkehrs (MIV) erzielen.

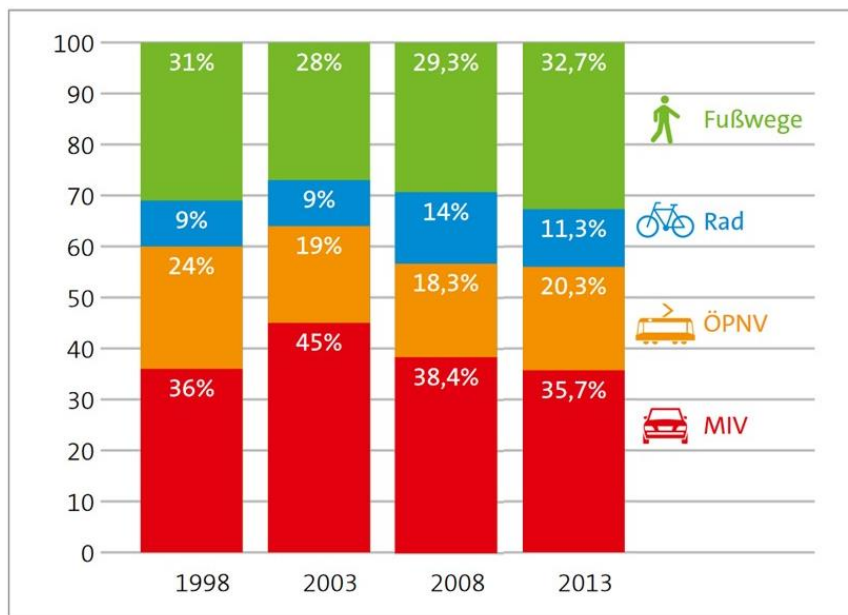


Abb. 3 Entwicklung des Modal Splits in Halle (Saale) ⁶

Die jüngste SrV-Erhebung von 2018 (*noch nicht offiziell veröffentlicht*) bestätigt, dass sich der Umweltverbund in Halle mit rund 69 % konstant auf hohem Niveau befindet. Nur circa jeder dritte Hauptweg wird demnach mit dem Kfz zurückgelegt.

Zahlen zum Modal Split auf Stadtteilebene existieren nicht. Abbildung 4 aus dem Stadtteilkatalog 2017 der Stadt Halle (Saale) zeigt jedoch, dass der Anteil der Pkw pro 1000 EW mit der Nähe zur Innenstadt deutlich sinkt. Insbesondere im Stadtbezirk Mitte ist die Pkw-Dichte gering. Dies kann zum einen auf kurze Wege zu Kultur- und Versorgungseinrichtungen sowie die sehr gute Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr und zum anderen auf das begrenzte Stellplatzangebot für Pkw zurückgeführt werden. Augenscheinlich ist auch, dass die Stadtteile/-viertel, welche überwiegend in Montagebauweise errichtet wurden, über eine verhältnismäßig niedrige PKW-Dichte verfügen.

⁶ Quelle: Stadtmobilitätsplan Halle (Saale), S. 7

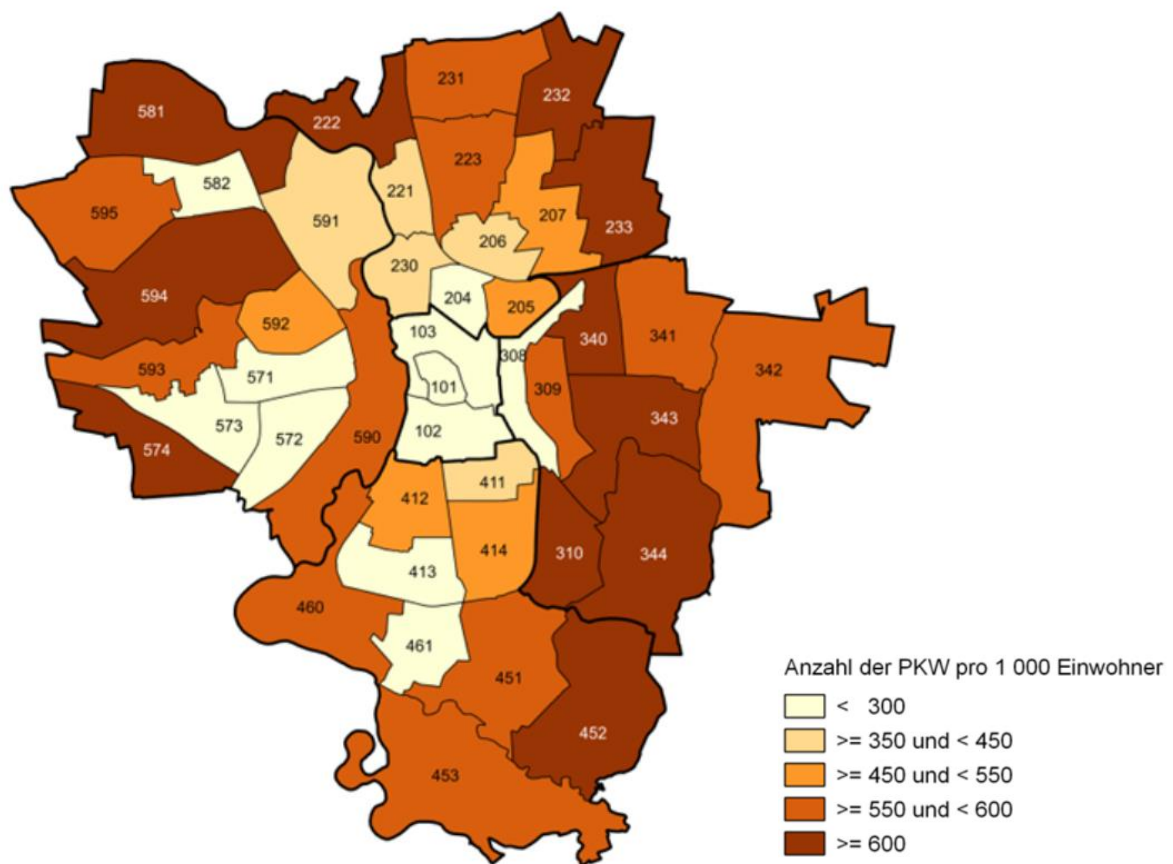


Abb. 4 Anzahl der PKW pro 100 Einwohner*innen ⁷

Das geplante Quartier befindet sich genau in diesem verdichteten Innenstadtbereich mit einem statistisch sehr niedrigen Pkw-Anteil. Aufgrund der integrierten urbanen Lage, der Nähe zum ÖPNV und Versorgungseinrichtungen sowie der bereits vorhandenen Weginfrastruktur ist davon auszugehen, dass sich im Vergleich zum stadtweiten Durchschnitt der MIV geringer und gleichzeitig der Anteil des Umweltverbunds (ÖPNV, Rad, Fuß) am Modal Split höher darstellen wird.

⁷ Quelle: Stadteilkatalog 2017

5 Mobilitätsplanung

Welche Verkehrsmittel gewählt werden, hängt vom jeweiligen Angebot und der damit verbundenen Attraktivität der Verkehrsmittel ab, also der Struktur des Straßennetzes, dem zeitlichen und räumlichen Angebot des Öffentlichen Verkehrs sowie von den Angeboten für den nicht motorisierten Verkehr. Bisher wird das Thema Mobilität bei Wohnbauten häufig nur durch die Bereitstellung eines Kfz-Stellplatzes pro Wohnung abgehakt. Das große Potenzial zur Nutzung nachhaltiger Mobilitätsformen durch die Schaffung attraktiver Angebote und guter Rahmenbedingungen wird meist vernachlässigt. Die Einwohnerzahlen von Halle (Saale) steigen seit 2010 wieder stetig. Um in dicht besiedelten Quartieren wie der Altstadt die Lebensqualität zu erhalten, kann der MIV hier nicht proportional zur Einwohnerzahl mit ansteigen. Durch die aktive Mobilitätsplanung für das Vorhaben soll der Umweltverbund zugunsten des motorisierten Individualverkehrs gestärkt und ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten der künftigen Bewohner*innen und Besucher*innen gefördert werden.

Um eine zukunftsfähige Entwicklung des Quartiers zu ermöglichen, soll eine möglichst gute Zugänglichkeit für alle Fortbewegungsmittel gewährleistet sein. Im ersten Schritt wurde im folgenden Kapitel daher die bisherige Anbindung/Ausstattung des Plangebietes in einem Radius von 500 m untersucht (siehe Abb. 5). Darauf aufbauend konnten mögliche Maßnahmen eines Mobilitätsmanagements erarbeitet werden, welche auf die Verringerung des Kfz-Verkehrs und dessen Nachfrage nach Parkraum sowie die Förderung des Umweltverbundes zielen und dadurch die Aufenthalts- und Lebensqualität im Quartier positiv beeinflussen sollen.

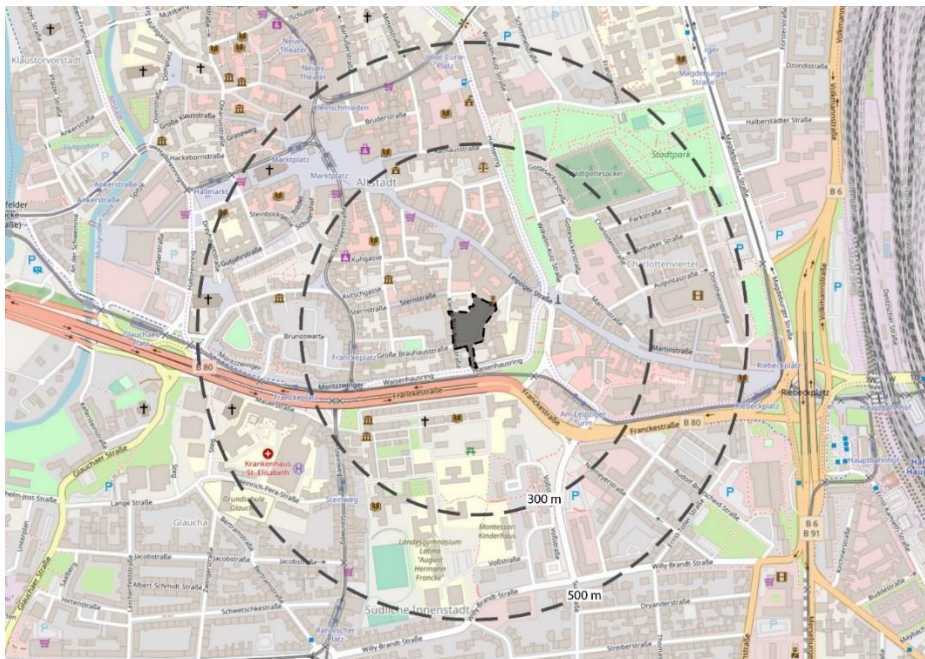


Abb. 5: Umfeld des Plangebiets, Puffer 300 und 500 m

5.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

5.1.1 Bestehende Anbindung MIV

Die Anbindung der südöstlichen Altstadt und damit auch des Plangebietes an das übergeordnete öffentliche Straßennetz erfolgt vordergründig über den Waisenhausring in Verbindung mit der Kleinen Brauhausstraße (siehe Abbildung 6). Sowohl in der Kleinen als auch in der Großen Brauhausstraße gelten um das Plangebiet Tempo 20. Zudem ist die Einfahrt in die Altstadt für Lkw beschränkt auf Lieferverkehr mit Fahrzeugen bis zu 12 t zulässiges Gesamtgewicht sowie auf die Lieferzeiten 6:00-11:30 Uhr und 18:00-22:00 Uhr.



Abb. 6 Beschilderung bei Einfahrt in die Altstadt durch die Kleine Brauhausstraße

5.1.2 Berücksichtigung Lieferverkehr Altstadt

Nach Abstimmung mit der Stadt Halle (Saale) wird die Belieferung der südöstlichen Altstadt, einschließlich der Leipziger Straße z. B. Nr. 94 mit Saturn, Rossmann, Rewe, auch weiterhin maßgeblich über die Kleine Brauhausstraße erfolgen.

5.2 ÖPNV

5.2.1 Bestehende Anbindung an den ÖPNV

Die Hallesche Verkehrs-AG, kurz SWH.HAVAG (Tochtergesellschaft der sich in kommunalem Besitz befindenden Stadtwerke Halle GmbH) betreibt das straßen- und schienengebundene öffentliche Personennahverkehrsnetz und erschließt die Stadt sowie das nähere Umfeld. Zusätzlich dazu wird dieses Netz durch den Schienenpersonennah- und -fernverkehr ergänzt.

Eine gute Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr bildet die wichtigste Voraussetzung für das Mobilitätskonzept. Daher sind vor allem die Entfernung sowie die Leistungsfähigkeit der umliegenden ÖPNV-Haltestellen relevant. Im Umfeld des Plangebiets befinden sich folgende Haltestellen und Linien:

Tab. 1 Übersicht bestehende ÖPNV-Anbindung im Radius von 500 m um das Vorhabengebiet

Haltestelle	Linien
Am Leipziger Turm	Tram-Linien 4, 7, 9
Franckeplatz	Tram-Linien 1, 3, 4, 7, 8, 9, 16, 94, 95 Bus-Linie 306, 308, 309, 312, 320, 440
Steinweg	Tram-Linien 1, 3, 8, 16, 95
Marktplatz	Tram-Linie 1, 2, 3, 5, 7, 8, 10, 16, 94, 95
Joliot-Curie-Platz	Tram-Linie 1, 2, 5, 10, 95

Das Linienangebot und die Taktfrequenz sind aufgrund der zentralen Lage des Plangebietes sehr gut. Nicht nur die Entfernungen zu den Haltestellen sind für das geplante Gebiet als gering einzuschätzen, auch die Vielfalt der Angebote ist hervorzuheben. Im untersuchten Radius von 500 m sind, mit Ausnahme von Linie 12 (Trotha-Hauptbahnhof), alle Tram-Linien der SWH.HAVAG erreichbar. Die Taktfrequenz beträgt in den Hauptzeiten 15 Minuten und in nachfrageschwachen Zeiten 20-60 Minuten.

Besonderes Augenmerk ist auf die beiden Haltestellen Frankplatz und Am Leipziger Turm zu legen. Durch diese wird das Areal in kurzer fußläufiger Entfernung (Frankplatz ~300 m, Am Leipziger Turm ~400 m) durch den öffentlichen Personennahverkehr vollkommen erschlossen.

Der Hauptbahnhof, als wichtigster Knotenpunkt des ÖPNV sowie als Anbindung an den Nah- und Fernverkehr, befindet sich fußläufig nur ca. 1 km entfernt. Das Quartier wird damit auch attraktiv für Pendler, welche die Regional- oder Fernverkehrsangebote der Bahn nutzen.



Abb. 7 ÖPNV-Haltpunkte im Umfeld des Vorhabengebietes

5.2.2 Maßnahmen ÖPNV

Linienangebot, Taktfrequenz und Erreichbarkeit des ÖPNV sind auf Grund der zentralen Lage des Plangebietes sehr gut. Konkrete Maßnahmen werden daher zum Thema ÖPNV nicht vorgeschlagen, es wird jedoch noch einmal auf das Thema Quartiersticket hingewiesen.

Quartiersticket – Großkundenabonnement für die neuen Quartiersbewohner*innen

Um die Nutzung des ÖPNV zu fördern und zugleich den MIV im Plangebiet zu reduzieren, eignen sich Anreizsysteme, wie z. B. ein Quartiersticket.

Zum derzeitigen Zeitpunkt ist ein solches Großkundenabonnement für das Vorhabengebiet nicht vorgesehen. Sollte sich der Bedarf hierfür im Planungsverlauf oder nach Umsetzung der Baumaßnahme ergeben, wäre eine konkrete Ausgestaltung zwischen Vorhabenträger und SWH.HAVAG abzustimmen und umzusetzen.

5.3 Radverkehr

5.3.1 Vorhandene Anbindung des Radverkehrs

Auf den umliegenden Hauptverkehrsstraßen Waisenhausring und Hansering sind Radverkehrsanlagen vorhanden. Als Verbindung zwischen der Südlichen Innenstadt und der Altstadt existiert für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen östlich des Knotens Waisenhausring/Kleine Brauhausstraße ein Tunnel, der die Hochstraße B 80 und die Straßenbahngleise unterquert. Die Verbindung zwischen Vorhabengebiet und Hauptbahnhof verfügt durchgängig über Radverkehrsanlagen.

In der Großen und Kleinen Brauhausstraße wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die Zulässige Höchstgeschwindigkeit ist hier bereits auf 20 km/h herabgesetzt und die Einfahrt für LKW über 7,5 t in das gesamte Altstadtgebiet begrenzt.

5.3.2 Maßnahmen Radverkehr

Die Bedeutung des Fahrrads für die Alltagsmobilität der Menschen hat sich in den letzten 15 Jahren erheblich verstärkt. Die mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege und Kilometer haben im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln überproportional stark zugenommen. Dieser Anstieg ist vor allem auf die zunehmende Anzahl an Radfahrenden und nicht auf eine intensivere Nutzung des Verkehrsmittels zurückzuführen. Die Zunahme des Fahrradverkehrs ist vor allem ein urbanes Phänomen.⁸ Besonders in der innerstädtischen Verkehrssituation im Rahmen kurzer und mittlerer Distanzen stellt das Fahrrad häufig das schnellere Fortbewegungsmittel dar.

Im Hinblick auf die Zielstellung einer Reduzierung der Nutzung von Kraftfahrzeugen und der Nachfrage nach Kfz-Parkplätzen soll das Fahrrad als alternatives Fortbewegungsmittel zum Auto im neuen Quartier eine zentrale Rolle spielen

Sichere Führung des Radverkehrs

Ein wichtiger Baustein, um das Fahren mit dem Fahrrad attraktiv zu gestalten, ist die Bereitstellung einer sicheren und komfortablen Wegeinfrastruktur.

Eine sichere Führung des Radverkehrs auf den größeren Verkehrsachsen rund um das Vorhabengebiet ist im Bestand gegeben. Gleichzeitig ist anzumerken, dass die Fahrbahn der Großen Brauhausstraße Ost auf Grund ihres Ausbauzustandes aktuell nicht radverkehrsgerecht

⁸ Mobilität in Deutschland MiD – Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr, 2019

ist. Im Rahmen der Erschließungsplanung ist daher zu prüfen, inwieweit die östliche Große Brauhausstraße als verkehrsberuhigter Bereich (Mischverkehrsfläche) ausgebildet werden kann. Die Situation in der Kleinen Brauhausstraße (begrenzten Breite der Verkehrsfläche, unzureichende Gehwegbreiten) ist für deren Funktion als wichtige Verbindung vor allem für Schüler zu den pädagogischen Einrichtungen der fränkischen Stiftungen unbefriedigend. Ziel ist die Verbesserung und qualitative Aufwertung der Wegebeziehungen. Zwischen Großer Brauhausstraße und Waisenhausring wird ein neuer Geh-Radweg geschaffen der die Wegeinfrastruktur verbessert und unterstützt.

Private Radabstellanlagen

Ein weiterer wichtiger Baustein ist, neben der Quantität, vor allem die Lage und Qualität der Radabstellanlagen sowohl für den privaten als auch für den öffentlichen Raum. Mit zunehmender Tendenz zu hochwertigen Fahrrädern und Pedelecs erlangen sichere Abstellmöglichkeiten eine immer größere Bedeutung. Aufgrund der sehr begrenzten Breite der Verkehrsfläche der "Schluppe" der Kleinen Brauhausstraße besteht Handlungsbedarf. Insbesondere für Fußgänger und Radfahrer bedarf es einer Verbesserung und qualitativen Aufwertung der Wegebeziehungen aus der Altstadt zu den Franckeschen Stiftungen / in die südliche Innenstadt (entspricht dem Integrierten Entwicklungskonzept Altstadt).

Hier liegen große Potenziale für die Steigerung der Radverkehrsnutzung.

Die Anzahl der herzustellenden Abstellplätze ist in Kapitel 6.2.1 zu finden. Nachfolgend werden deren qualitative Anforderungen zusammenfassend dargestellt.

Alle im Gebiet hergestellten Abstellanlagen müssen entsprechend der aktuellen Richtlinie zur Gestaltung von Fahrradabstellanlagen in der Stadt Halle (Saale) entwickelt werden. Darüber hinaus sind die Hinweise zum Fahrradparken der FGSV, die Technischen Richtlinie TR6102-0911 "Empfehlenswerte Fahrrad-Abstellanlagen" des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC)⁹ sowie die entsprechenden DIN-Normen¹⁰ zu berücksichtigen.

Folgende **Qualitätskriterien sind bei der Herstellung der privaten Radabstellanlagen** zu berücksichtigen:

- ausreichende Anzahl der Einstellflächen – erhöhter Fahrradstellplatzschlüssel (mind. 20 %), Realisierung z. B. mit Doppelparkern, Reserveflächen sind bereits bei der Planung vorzusehen;
- leicht auffindbar, barrierefrei und bestenfalls fahrend erreichbar (z. B. in Tiefgarage oder ebenerdig im Innenhof); es sollten nicht mehr als zwei Türen mit dem Rad zu passieren sein; bestenfalls automatisch öffnende Türen/Tore;

⁹ <https://www.adfc.de/artikel/adfc-empfohlene-abstellanlagen-gepruefte-modelle/>, Stand 27.01.2020

¹⁰ DIN 79008-1:2016-05 „Stationäre Fahrradparksysteme – Teil 1: Anforderungen“ und DIN 79008-2:2016-05 „Stationäre Fahrradparksysteme - Teil 2: Prüfverfahren“

- ausreichend breite Zuwegung auch für Sonderfahräder;
- überwiegend witterungsgeschützte, geschlossene Abstellanlagen mit Zugangssicherung zum Schutz der Räder vor Diebstahl und Vandalismus; Schließsystem sollte einfach zu handhaben sein, z. B. elektronische Schlüsselkarte oder Transponder;
- Fahrradrahmen und mindestens ein Laufrad können angeschlossen werden, damit Standfestigkeit des Fahrrads gegeben ist; Eignung für alle gängigen Fahrradtypen (verschiedenen Rahmengeometrien und alle gängigen Laufradgrößen, Reifenbreiten und Lenkerformen);
- nur nach ADFC-Richtlinie TR6102- 0911, bzw. ab 2018 nach DIN 79008 geprüfte Modelle von Abstellanlagen sind zu verwenden
- ausreichend Lademöglichkeiten für E-Bikes/Pedelecs/E-Rollstuhl/E-Scooter/Cargobikes vorsehen (mind. 20 Stück); Elektroanschluss in separaten Schließfächern oder abschließbaren Schuko-Steckosen;
- es sind mindesten 10 Abstellplätze für Sonderräder (z. B. Lasten- und Transporträder, Fahrradanhänger, Therapieräder, Drei-/Vierräder, Liegeräder, Velomobile, Tandems usw.) mit entsprechendem Platzbedarf vorzuhalten; Anschließbarkeit von Spezialrädern sowie deren Überlänge sind zu beachten;
- Aufstellen einer Fahrrad-Servicestation mit komfortabler Luftpumpe (mind. Stand-Luftpumpe mit Adaptern für alle gängigen Ventil-Typen) und Reparaturset;
- ausreichende ortsfeste Beleuchtung;
- ggf. sind Treppenanlagen mit Aufstiegshilfen/Rampen für Radfahrende und Kinderwagen auszustatten.

Öffentlichen Radabstellanlagen

Auch für die geplanten Gewerbe- und Büroeinheiten in den Erdgeschosszonen sind ausreichend hochwertige Radabstellanlagen, möglichst nah an den Zugängen, vorzuhalten. Die genaue Verortung ist im Rahmen der Erschließungsplanung mit der Stadt abzustimmen.

Entsprechend des Stadtratsbeschlusses vom 16.12.2009 (Beschluss-Nr. V/2009/08269) soll angestrebt werden, dass im öffentlichen Raum möglichst einheitliche Typen von Radabstellanlagen verwendet werden. Dabei soll, in Abhängigkeit von der jeweiligen örtlichen Situation, zwischen den Ständertypen Anlehnbügel, Gabelhalter oder mobile Fahrradständer ausgewählt werden.

Folgende **Qualitätskriterien** sind bei der Herstellung der öffentlichen Radabstellanlagen zu berücksichtigen:

- leicht auffindbar, barrierefrei und fahrend erreichbar, möglichst ebenerdig;
- räumliche Verortung möglichst nah an Gebäudeeingängen/Ladeneingängen;
- Sichtbarmachung im öffentlichen Blickfeld;
- ausreichende Anzahl der Einstellflächen - erhöhter Fahrradstellplatzschlüssel (mind. 20 %), Reserveflächen sind bereits bei der Planung vorzusehen;
- nur nach ADFC-Richtlinie TR6102- 0911, bzw. ab 2018 nach DIN 79008 geprüfte Modelle von Abstellanlagen sind zu verwenden; es wird explizit darauf hingewiesen, dass keine Vorderradklemmen („Felgenkiller“) verwendet werden sollen;
- Fahrradrahmen und mindestens ein Laufrad können angeschlossen werden, damit Standfestigkeit des Fahrrads gegeben ist; Eignung für alle gängigen Fahrradtypen (verschiedene Rahmengeometrien und alle gängigen Laufradgrößen, Reifenbreiten und Lenkerformen);
- ausreichende ortsfeste Beleuchtung;
- **Insbesondere für Mitarbeiter der geplanten Gewerbe- und Büroeinheiten** sind zusätzlich witterungsgeschützte und bestenfalls auch abschließbare Abstellanlagen bereitzustellen.

Praxisbeispiele für Abstellanlagen und eine Fahrrad-Servicestation:

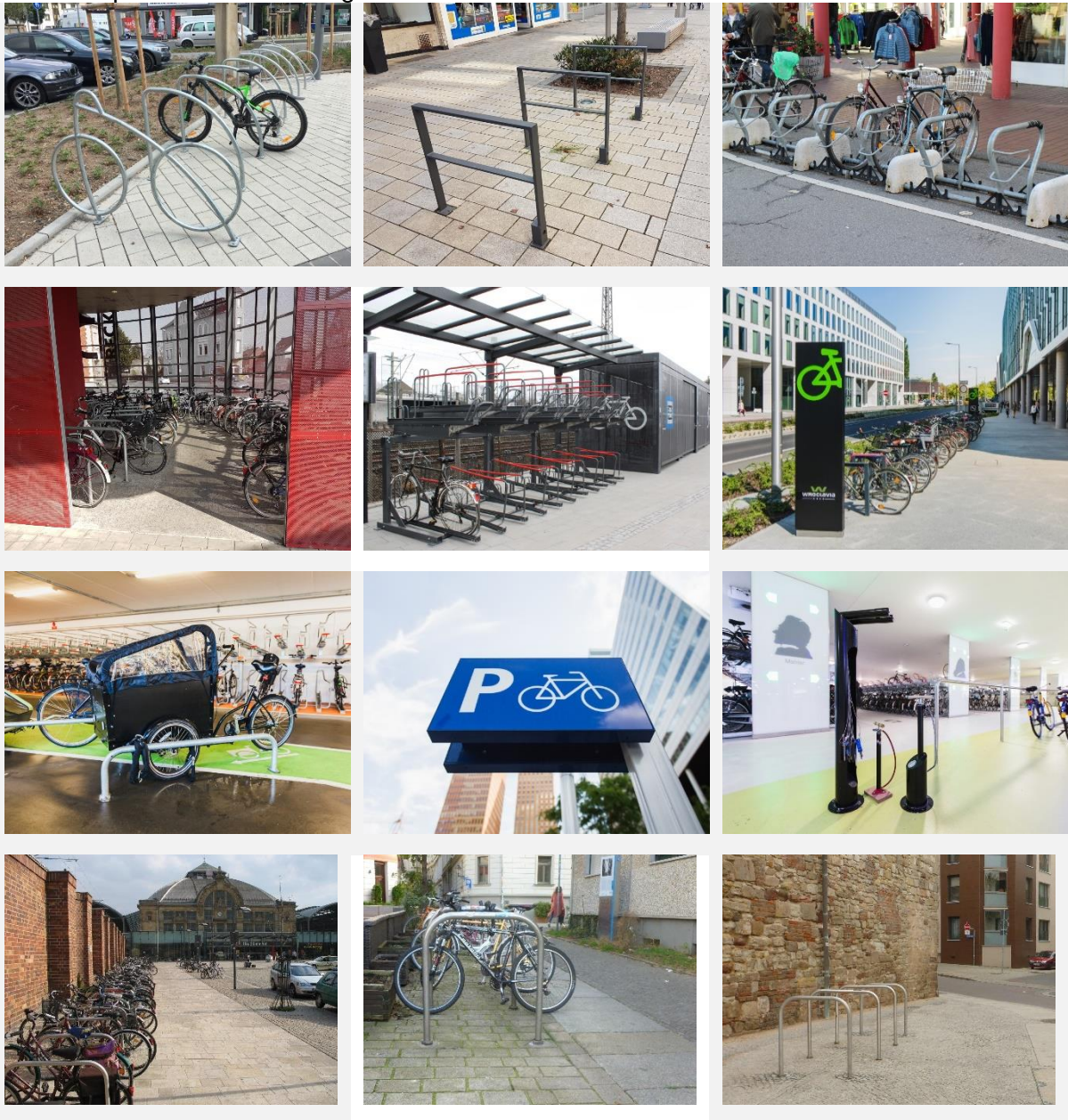


Abb. 8 Praxisbeispiele für Radabstellanlagen ¹¹

Pro Rad sind je nach Art der Abstellanlage ca. 1,9 bis 2,5 m² Abstell- und Manövrielfläche einzukalkulieren. Bei Doppelstockparkern sind es nur rund 0,8 bis 1,3 m². Für Cargo-Bikes sind mindestens 3,1 m² vorzusehen.

¹¹ Quelle: qimby.net © CC0 1.0

Ein Praxisbeispiel für Fahrradabstellanlagen mit minimalem Platzbedarf sind die Doppelstockparker der Firma Orion, welche sich bereits an vielen B+R-Stationen und in Fahrradparkhäusern bewährt haben. Die Gesamttiefe der Anlagen beträgt ca. 1,95 m bis 2,25 m, als minimale Raumhöhe werden 2,70 m empfohlen.



Abb. 9 Praxisbeispiel Doppelparker der Firma Orion¹²

5.4 Fußverkehr

5.4.1 Vorhandene Anbindung des Fußverkehrs

Fußverkehr wird maßgeblich durch zwei Parameter positiv beeinflusst:

- interessante Ziele in fußläufiger Entfernung (Einkaufsmöglichkeit, Freizeit, Arbeit);
- kurze, gefahrlose und attraktive Wegeverbindungen.

Die Lage des Planungsgebietes begünstigt den ersten Parameter: Einkaufsmöglichkeiten sowie Sport- und Freizeitangebote befinden sich in unmittelbarer fußläufiger Umgebung oder lassen sich durch den ÖPNV schnell erreichen. Dies ist nicht nur für die Bewohner*innen des Planungsgebietes interessant, sondern bietet auch Gewerbetreibenden beste Voraussetzungen, sich im Areal anzusiedeln.

¹² Quelle: <https://www.orion-bausysteme.de/de/fahrradstaender-platzsparend/doppelstockparker> (Stand 28.02.2020)

Derzeit kann das Vorhabengbiet von allen Seiten fußläufig erreicht werden. Für Fußgänger*innen stellt jedoch vor allem der südliche Teil der Kleinen Brauhausstraße mit sehr geringen Gehwegbreiten eine Gefahrenstelle dar. Zudem sind die Gehwege der Großen Brauhausstraße Ost zu schmal und in desolatem Zustand.

5.4.2 Maßnahmen Fußverkehr

Sicheres Fußwegenetz

Für kurze, gefahrlose und attraktive Wegeverbindungen innerhalb und in Umgebung des Plangebietes sollte Folgendes bei der Erschließungsplanung berücksichtigt werden:

- Gehwege entlang der Großen und Kleinen Brauhausstraße sollten möglichst die Regelbreite nach RAS 06 einhalten, um den Anforderungen an den Verkehrsraum (Begegnungsabstand, Sicherheitsraum) gerecht zu werden. Bei besonderen Anforderungen, wie Verweilen vor Schaufenstern oder Radabstellflächen für Gewerbe, ist zusätzlicher Raumbedarf im Seitenraum einzuplanen. Abweichungen durch die Aufnahme historischer Baulinien und Baufluchten sind möglich.
Eine mögliche Ausbildung der Großen Brauhausstraße als Verkehrsberuhigter Bereich (Mischverkehrsfläche) ist im Rahmen der Vorplanung zur Erschließungsplanung zu prüfen und mit der Stadt Halle (Saale) abzustimmen. Es sind künftig komfortabel begehbare Oberflächen herzustellen.
- Ein ausreichend dimensionierter Gehweg zwischen Große Brauhausstraße und Waisenhausring ist geplant/wird neu geschaffen, was die Fußwegeverbindung nach Süden wesentlich verbessert. Damit wird eine direkte Fußverkehrsverbindung zum Tunnel, der die Hochstraße B 80 und die Straßenbahngleise unterquert und zur LSA über den Waisenhausring sowie die Fußwegeverbindung Altstadt – Franckesche Stiftungen, in denen sich mehrere Schulen befinden, sicherer Schulweg sowie barrierefreie Wegeverbindung für die Öffentlichkeit, geschaffen.
- Für die schnelle und einfache Erreichbarkeit der Sharingfahrzeuge sowie zur Sicherstellung von umwegarmen Wegen für den Fußverkehr, ist der Innenhof für Fußgänger*innen mindestens von Westen und Osten her zugänglich.

5.5 Car- und Bikesharing-Angebote

5.5.1 Bestehende Angebote

Ein weiteres alternatives Mobilitätsangebot zum motorisierten Individualverkehr ist das Carsharing. Mit einem großflächigen Netz an Standorten, einer großen Fahrzeugauswahl und moderaten Preisen steigt der Anreiz, Carsharing zu nutzen und auf ein eigenes Auto bzw. Zweitauto zu verzichten. Carsharing entwickelte sich in den letzten Jahren rasant und gewinnt zunehmend an Bedeutung. Mittlerweile haben sich ca. 150 Carsharing-Anbieter auf dem deutschen Markt etabliert, die ein stationsgebundenes oder -ungebundenes (free floating) Carsharing anbieten. Ausgehend davon, dass ein privater Pkw den größten Teil des Tages ungenutzt bleibt, bietet Carsharing die Möglichkeit auf einen eigenen Pkw zu verzichten und dennoch im Bedarfsfall auf ein Kraftfahrzeug zurückgreifen zu können. Vor allem „wenig fahrenden“ ermöglicht es die Fixkosten der Fahrzeughaltung zu sparen und gleichzeitig die Flexibilität des motorisierten Individualverkehrs beizubehalten.

Aktuell sind in Halle (Saale) zwei große Anbieter am Markt aktiv. Das regional verankerte und vor allem in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen präsente Unternehmen **teilAuto** (Mobility Center GmbH) betreibt mehrere Carsharing-Stationen im gesamten Stadtgebiet. Zusätzlich sind in Halle (Saale) auch flächendeckend Stationen des Carsharing-Angebots der Deutschen Bahn – Flinkster – zu finden. Seit 2018 werden die Fahrzeuge aus dem Flinkster Netzwerk über **JETZT mobil GmbH** vermarktet. Im Gegensatz zu teilAuto bietet JETZT Mobil in Halle neben stationsbasiertem Carsharing auch die Möglichkeit, Fahrzeuge im Free Floating System zu nutzen. Die Free Floating Zone umfasst die Südliche Innenstadt, Altstadt, Nördliche Innenstadt, Paulusviertel und Teile von Giebichstein und Kröllwitz. Das Sharing-Unternehmen **Carl und Carla** (BSMRG GmbH) bietet zudem an drei Standorten (Ost, Paulusviertel, Südliche Innenstadt) verschiedene Transporter und Kleinbusse an. Des Weiteren werden mit **Snappcar und Getaround** im Umfeld stationierte Privatfahrzeuge zur Mietnutzung angeboten.

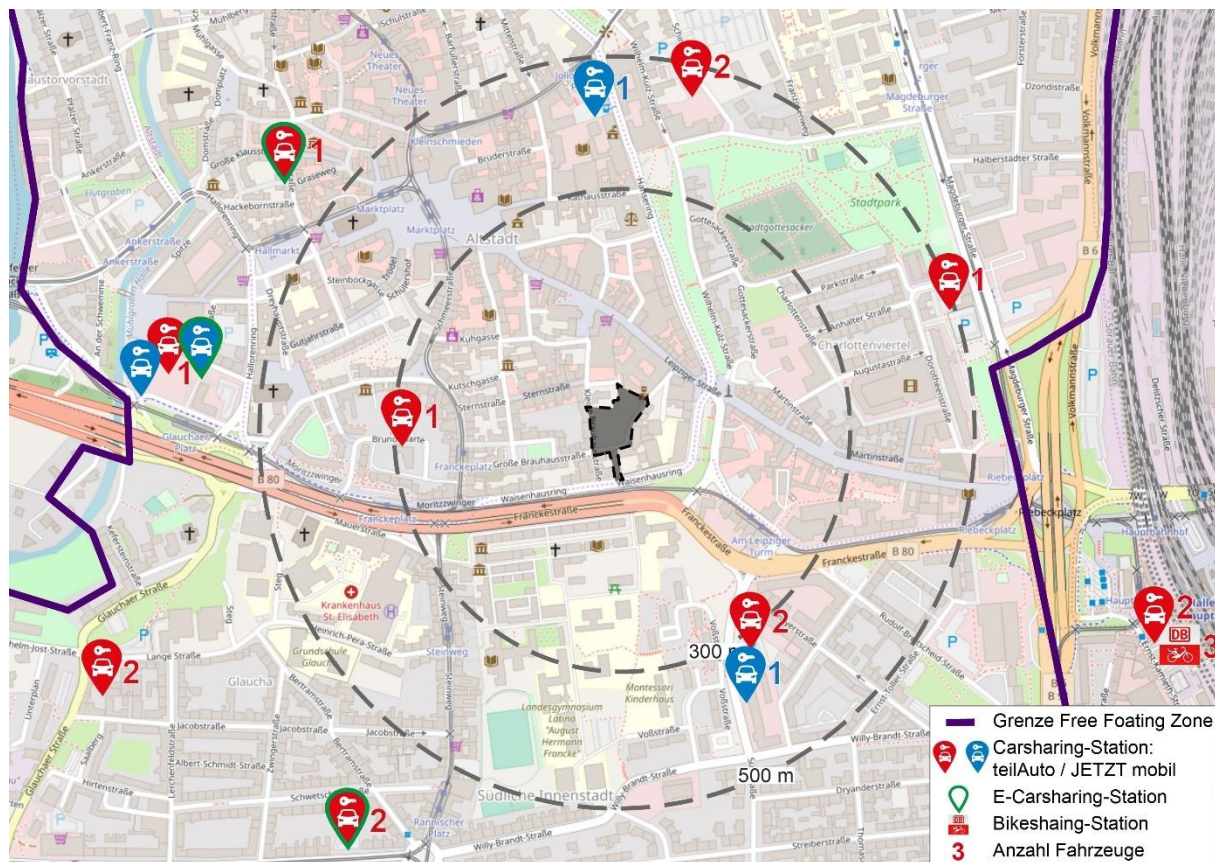


Abb. 10 Bestehende Car- und Bikeshaing-Angebote im Umfeld des Vorhabengebietes

Im näheren Umfeld des Untersuchungsgebietes befinden sich insgesamt sechs Carsharing-Stationen von teilAuto und JETZT mobil, keine davon ist mit Elektrofahrzeugen ausgestattet. Zudem befindet sich das Vorhabengebiet in der Free Floating Zone von JETZT mobil.

Im Gegensatz zum bereits gut etablierten Carsharing, spielt das Thema Bikeshaing in Halle (Saale) bisher noch keine große Rolle. Über das Bikeshaing-Angebot der Deutschen Bahn „Call a Bike“ wird am Hauptbahnhof Halle (Saale) eine Station mit insgesamt drei Leihrädern vorgehalten, welche bereits gut ausgelastet sind. Weitere Stationen finden sich auf der offiziellen Homepage von Call a Bike bisher nicht in Halle.¹³

Im letzten Jahr sind zwei neue Anbieter alternativer Mobilitätsformen in der Stadt hinzugekommen. Seit April 2019 wird der Markt in Halle durch den Anbieter **Swapfiets** erweitert. Dieser bietet für das gesamte Stadtgebiet die Möglichkeit eines monatlichen Fahrrad-Abos, inkl. Diebstahlsicherung und Reparatur-Service, an. Seit Dezember 2019 können zudem die E-Scooter der Berliner Firma **TIER** in Halle genutzt werden. Das Plangebiet befindet sich komplett im Nutzungsgebiet. Die Roller haben eine austauschbare Batterie, sodass die Scooter

¹³ <https://www.callabike-interaktiv.de/de/rad-finden>, Stand 24.01.2020

nicht allabendlich eingesammelt werden müssen. Stattdessen ist das Unternehmen nach eigenen Angaben mit einem Elektroauto unterwegs, um die Standorte anzufahren und die Batterien auszutauschen. Teilweise gelten im Stadtgebiet Nutzungsbeschränkungen für die E-Scooter, so wurden es z. B. „No Go Areas“ (kein Fahren möglich) und „No Fast Zone“ (Zonen mit Geschwindigkeitssanktionierung) erarbeitet, außerdem wurden „Parking Places“ (offizielles Parken) festgesetzt. Da die Roller per GPS-überwacht und per App-gesteuert werden, kann das Einhalten dieser Vorgaben problemlos kontrolliert bzw. gesteuert werden. Außerdem kann die komplette Flotte bei Schnee, Eis und Glätte automatisch stillgelegt werden.



Abb. 11 Übersicht TIER-Zone in Halle (Saale)¹⁴

Das Carsharing Netz um das Plangebiet herum ist bereits gut ausgebaut. Direkt angrenzend befindet sich bisher jedoch noch keine Station.

Im Gegensatz dazu hat sich Bikesharing im näheren Umfeld, trotz der zentralen Lage, bisher noch nicht etabliert. Inwieweit die neuen E-Scooter angenommen werden, wird sich erst in den nächsten Monaten zeigen.

5.5.2 Maßnahmen Car- und Bikesharing

Wenn eine gute Anbindung an das ÖPNV-Netz sowie attraktive Angebote für Fuß- und Radverkehr zur Abwicklung der alltäglichen Wege der Bewohnerschaft zur Verfügung stehen, ist ein adäquates Carsharing-Angebot mit hoher Verfügbarkeit der nächste wichtige Bestandteil des Mobilitätskonzeptes. Die Kombination von Wohnungswirtschaft und Carsharing-Angebot

¹⁴ Quelle: TIER App, Stand 24.01.2019

ist eine erfolgversprechende Möglichkeit, um die Autobesitzquote in Wohnquartieren zu senken und trotzdem alle Mobilitätschancen für die Bewohner*innen zu gewährleisten.

Die Frage einer Substitution von Pkw-Stellplätzen durch Carsharing-Stellplätze wird durch Kommunen und Experten derzeit noch sehr unterschiedlich bewertet. Das Netzwerk „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ empfiehlt in seinem Leitfaden zur Kommunalen Stellplatzsatzung eine zulässige Reduktion der Anzahl der notwendigen Pkw-Stellplätze um 10 %, sofern zur Verringerung des Kfz-Verkehrs eine Carsharing-Station vorgehalten wird. Gemäß der Stellplatzsätzen verschiedener anderer deutscher Städte können durch ein Carsharing-Fahrzeug zwischen drei und sieben Pkw-Stellplätze ersetzt werden.

Bikesharing wird für die künftigen Bewohner*innen im Plangebiet voraussichtlich keinen erheblichen Einfluss haben, da sich diese/r mit dem eigenen Fahrrad bewegen werden. Für die künftigen Bewohner*innen sind vor allem Angebote zu Spezialfahrrädern wie z. B. Pedelecs oder Lastenräder interessant. Da die Anschaffungskosten hierfür hoch sind, stellt Bikesharing in diesem Fall eine gute Alternative dar.

Schaffung eines Car- und Bikesharing-Angebotes

Car- und Bikesharing ist ein wichtiger Bestandteil für ein zukunfts- und funktionsfähigen Gesamtkonzept. Für das Quartier werden folgende Angebote angeregt:

- Vorhabenträger verpflichtet sich zur Einführung und langfristigen Beibehaltung eines Carsharing-Angebotes;
- Einrichtung einer privaten Carsharing-Station im Vorhabengebiet; Betrieb der Station wird durch den Vorhabenträger übernommen; an der Station werden mind. vier Carsharing-Fahrzeugen zur exklusive Nutzung durch die künftige Bewohnerschaft bereitgestellt;
- bei Verortung der Car- und Bikesharing-Stellplätze ist darauf zu achten, dass diese barrierefrei zugänglich sind; ein möglicher Standort wäre z. B. im Innenhof oder in der Tiefgarage;
- neue Quartiersbewohner*innen werden im Rahmen des „Starterpakets“ auf die zur Verfügung stehenden Möglichkeiten hingewiesen;
- künftigen Mieter*innen und/oder Eigentümer*innen der Wohn- und Gewerbeeinheiten ist die Nutzung des Angebotes ohne Extrakosten zu Mietpreis bzw. Hausgeld, mindestens jedoch zu einem deutlich niedrigeren Preis als an öffentlichen Carsharing- und Bikesharing-Stationen im Umfeld möglich;
- 50 % der Kfz-Carsharing Stellplätze sind mit E-Ladestation (á 22 kW) auszustatten;

- Vorhalten verschiedener Fahrzeugtypen für unterschiedliche Bedürfnisse und Nutzergruppen;
- Bereitstellung von mind. zwei Lastenfahrrädern/Cargobikes und zwei Pedelecs zur Ausleihe durch die Bewohner*innen;
- sofern sich eine steigende Nachfrage zu diesen Angeboten einstellt, sind weitere Car- und Bikesharing-Angebote zu initiieren;
- privates Carsahring sowie die Bildung von Fahrgemeinschaften (Ridepooling) ist durch geeignete und vor allem regelmäßig wiederkehrende Informationsmaßnahmen, einschließlich des Verweises auf führende Plattformen (z. B. [blablaacar.de](https://www.blaablaacar.de), [getaround.de](https://www.getaround.de), [snappcar.de](https://www.snappcar.de)), zu fördern

5.6 Ruhender Verkehr

5.6.1 Bestandssituation

Für das Stadtzentrum (Altstadt) und den Innenstadtgürtel wurden nach Beschluss und Erscheinen des Verkehrspolitischen Leitbildes 1997 ein Parkraumbewirtschaftungskonzept entwickelt und separat vom Stadtrat beschlossen. Heute stehen im Innenstadtbereich über 4.800 bewirtschaftete Stellplätze für Gäste und Besucher*innen in sechs Tiefgaragen und zwei Parkhäusern sowie auf 17 Parkplätzen zur Verfügung. Ergänzt werden diese durch zahlreiche öffentliche Stellplätze am Straßenrand. Eine weitere Ausweitung des Parkraumangebotes in der Alt- und Innenstadt wird im Stadtmobilitätsplan von 2019 nicht befürwortet, da im Bereich der inneren Stadt die Fortbewegung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes am effektivsten ist.¹⁵

¹⁵ Quelle: Stadtmobilitätsplan 2019, S. 15

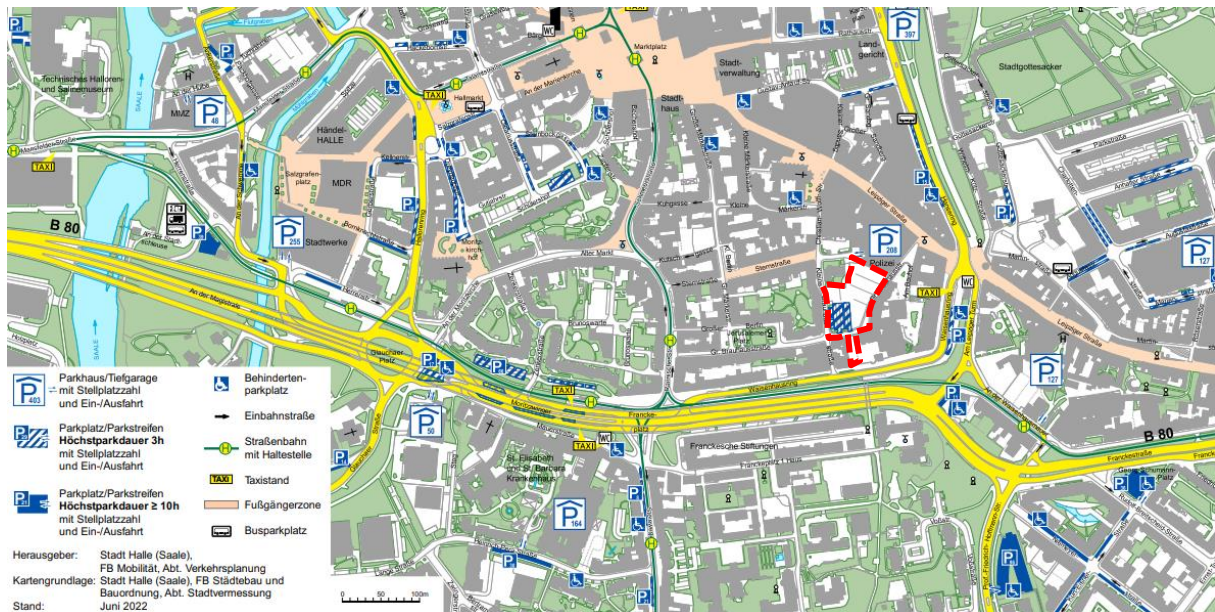


Abb. 12 Ausschnitt aus der Karte „Parkmöglichkeiten in der Innenstadt“, Stadt Halle, Stand Juni 2022 ¹⁶

Da das Planungsgebiet im Bestand nicht mit Gebäuden bebaut ist, befinden sich hier aktuell zahlreiche öffentliche und private Kfz-Stellplätze. An der Kreuzung Große/Kleine Brauhausstraße ist ein öffentlicher Parkplatz mit 36 Stellplätzen verortet. Diese werden mittels Parkscheinautomaten bewirtschaftet.

Die nördlich und östlich angrenzenden Flächen werden temporär als privater Parkplatz genutzt. Die Baulücke zwischen Großer Brauhausstraße und Waisenhausring wird ebenfalls als Parkplatz genutzt. Insgesamt gibt es im Plangebietes im Bestand ca. 170 Kfz-Stellplätze.

5.6.2 Maßnahmen ruhender Kfz-Verkehr

Parkraumbewirtschaftung

Für die Realisierung des Vorhabens wird die derzeit für öffentliche und private Kfz-Stellplätze genutzte Fläche überplant. Es ist beabsichtigt, Parkplatz Große/Kleine Brauhausstraße aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohles gemäß § 8 Abs. 2 Straßengesetz für das Land Sachsen-Anhalt (StrG LSA) einzuziehen. Das Einziehungsverfahren ist noch nicht abgeschlossen.

¹⁶ Quelle: <http://www.halle.de/de/Kultur/Willkommen-in-Halle/Lage/>

Berechtigungen zur Nutzung der privaten Stellplätze im Innenhof und in der Tiefgarage werden zu Kosten von mindestens 20 € je Monat bei nicht überdachten und mindestens 40 € je Monat bei überdachten Stellplätzen ausgegeben.

5.7 Elektromobilität

5.7.1 Bestehende Angebote Elektromobilität

Die Elektromobilität gilt als eine mögliche Alternative zur Fortbewegung mit Verbrennungsmotoren. In urbanen Gebieten mit relativ kurzen Wegen können elektrische Autos ein Baustein unter vielen auf dem Weg zu einer nachhaltigeren Mobilität darstellen. Besondere Bedeutung gewinnt das Thema vor allem in verdichteten Innenstädten mit regelmäßigen Überschreitungen der Grenzwerte zur Luftreinhaltung.

Eine wichtige Voraussetzung für die komfortable Nutzung bzw. den Umstieg auf ein Elektrofahrzeug, ist eine gut ausgebaute Lade- und Netzstruktur.

Die EVH, ein Unternehmen der Stadtwerke Halle, treiben das Thema Elektromobilität in der Stadt aktiv voran. Durch den Betrieb von öffentlicher Infrastruktur werden unkomplizierte Lademöglichkeiten für Elektroautos zur Verfügung gestellt. Die Aktivitäten rund um Elektromobilität wurden unter der Kampagne „neongrün“ zusammengefasst.

Das Netz der EVH in Halle umfasst derzeit 21 öffentlichen Elektro-Ladestationen. Die meisten dieser Ladestationen sind rund um die Uhr verfügbar, an manchen müssen jedoch die Öffnungszeiten beachtet werden. Darüber hinaus wirbt die EVH damit, bei der Errichtung von privater Ladeinfrastruktur (Wallbox) zu unterstützen.¹⁷

Wie Abbildung 13 zeigt, sind mit den Ladestationen Hansering, Ratshof und Zenkerstraße/Moritzzwinger im näheren Umfeld des Vorhabengebiets drei öffentliche Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge zu finden.

¹⁷ <https://swh.de/elektromobilitaet/ladestationen>, Stand 24.01.2020

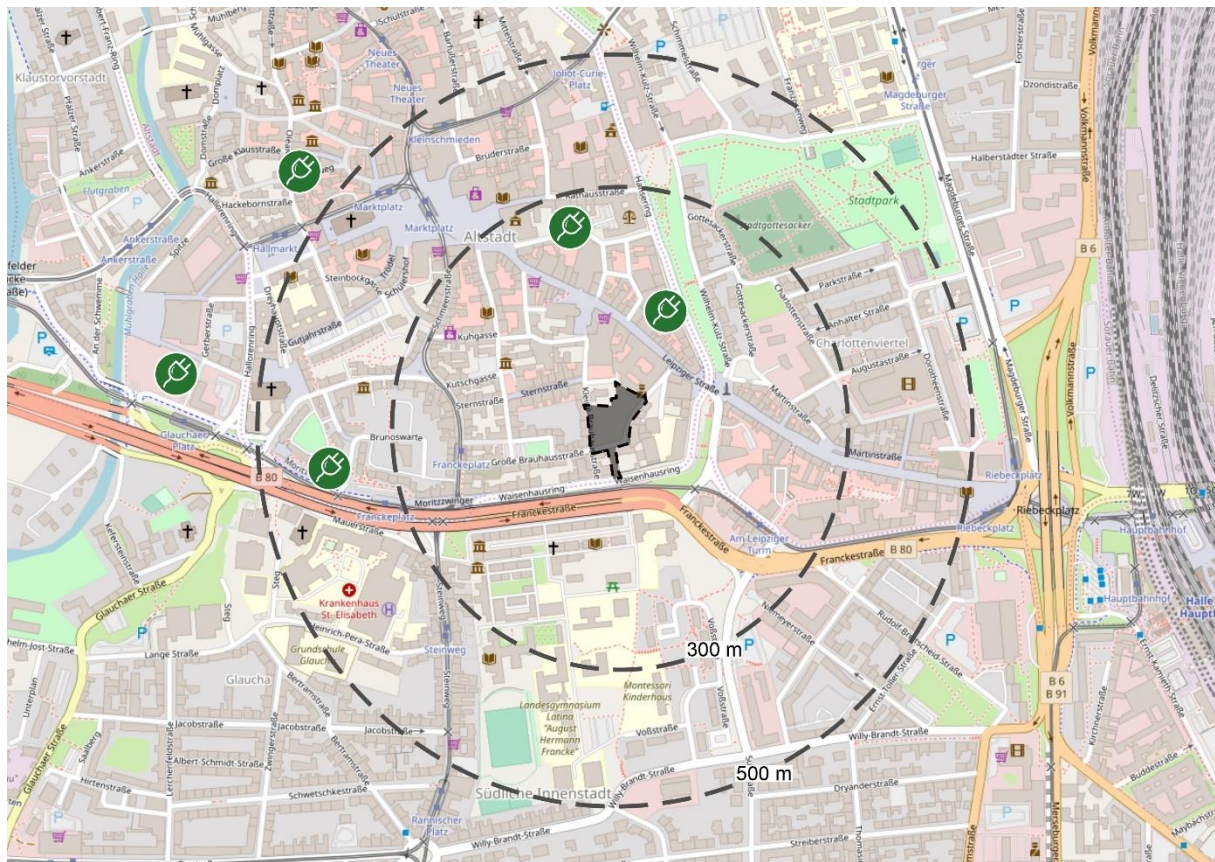


Abb. 13 Bestehende Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge im Umfeld des Vorhabengebietes

5.7.2 Maßnahmen Elektromobilität

Hohe Preise, wenig finanzielle Anreize, geringe Reichweiten sowie lückenhafte Ladeinfrastruktur sind gegenwärtig die wesentlichen Entwicklungshemmnisse der Elektromobilität. Im Sinne einer nachhaltigeren Mobilität ist daher die Bereitstellung wohnungsnaher Ladeinfrastruktur sowie die Schaffung von Angeboten des E-Carsharing ein wichtiger Baustein des Mobilitätskonzeptes.

Hochwertige und vorausschauende Planung der Ladeinfrastruktur

Mindestens 25 % der Pkw-Stellplätze werden mit Ladestationen (Wallboxen, mind. à 11 kW, besser 22 kW) ausgestattet, damit sich auch ein Anwohner*innen, der bereits ein E-Fahrzeug besitzt, im Planungsgebiet niederlassen und der künftig zusätzlich erwartete Ladebedarf gedeckt werden kann. Bei der Gestaltung der Tiefgarage ist darauf zu achten, dass ein nachträgliches Erweitern der E-Lademöglichkeiten an jedem Stellplatz baulich möglich ist, z. B. durch

Leerrohre an den Stellplätzen oder durch die Möglichkeit mindestens eine Aufputz-Verlegung von Leistungs- und Kommunikationskabeln.

Eine ausreichende Dimensionierung der Netzinfrastruktur für das gesamte Quartier muss im Rahmen der Erschließungsplanung und in Abstimmung mit der EVH erfolgen.

5.8 Multimodale Verknüpfung

Die Nutzung bzw. Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote wird als Multi- bzw. Intermodalität bezeichnet. Rund 37 % der Bevölkerung können als multimodale Nutzer*innen beschrieben werden. Die jüngste Erhebung zu Mobilität in Deutschland zeigt, dass multimodales Verkehrsverhalten vor allem in den jüngeren Bevölkerungsschichten sowie im urbanen Raum weiterhin zunimmt.¹⁸

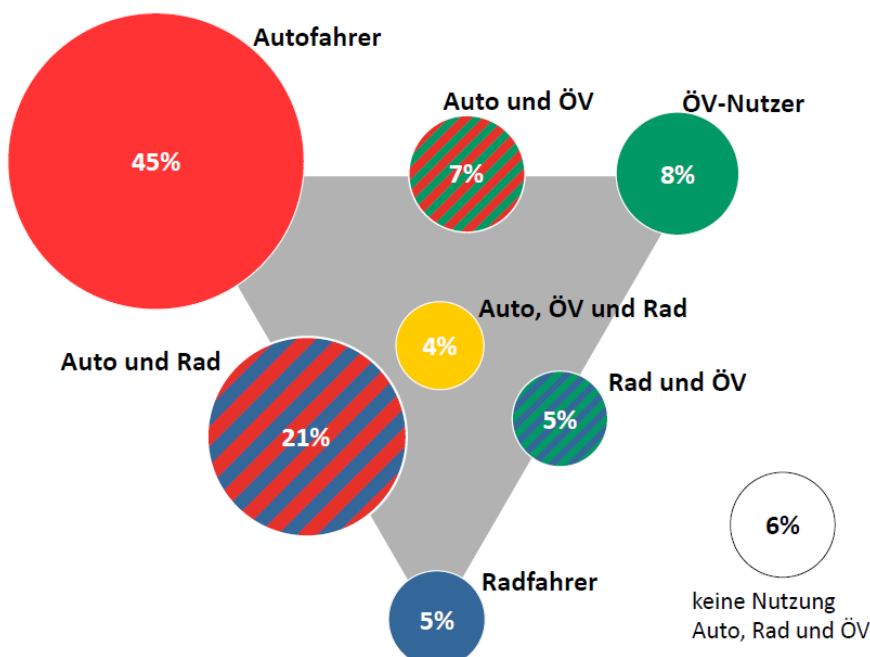


Abb. 14 Anteil mono- und multimodaler Personengruppen in Deutschland ¹⁹

¹⁸ C. Nobis (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

¹⁹ Quelle: C. Nobis, Mobilität in Deutschland 2017: Kennzahlen zum Rad- und Fußverkehr

5.8.1 Maßnahmen Multimodalität

Das Mobilitätskonzept ist als eine integrierte Maßnahme zu verstehen und zu beurteilen. Es handelt sich hierbei nicht um eine Reihe voneinander unabhängiger Einzelmaßnahmen. So können Maßnahmen, die vielleicht allein keinen Effekt auf den Pkw-Besitz hätten, in sinnvoller Kombination mit weiteren Maßnahmen zur Sicherung einer nachhaltigen und umweltverträglichen Mobilität beitragen. Daher soll die Bereitstellung eines umfassenden und vielfältigen Mobilitätsangebotes im Quartier selbst und im direkten Umfeld die Inter- und Multimodalität fördern.

5.9 Kommunikation und Service

Ein Umzug an einen neuen Wohnstandort bietet für viele Akteure auch die Möglichkeit zur Veränderung des erlernten und am alten Standort eingeübten Mobilitätsverhaltens. Da neben zahlreichen anderen Aspekten individuelle Mobilitätspräferenzen bei der Wohnstandortwahl eine Rolle spielen, kann durch eine offene und aktive Kommunikation des Mobilitätskonzeptes bereits in der Vermarktungsphase eine „Selbstselektion“ der Bewohnerschaft eintreten.

Auch nach dem Einzug der neuen Bewohner*innen sollen diese fortlaufend auf die neuen Mobilitätsoptionen hingewiesen werden. Beispielsweise benötigt Carsharing häufig eine längere Anlaufphase. Daher ist es wichtig, Maßnahmen ausreichend bekannt, sichtbar und leicht zugänglich zu machen.

Um eine nachhaltige Veränderung des Nutzerverhaltens zu erwirken und den freiwilligen Verzicht auf das eigene Fahrzeug zu unterstützen, müssen nicht nur Angebote geschaffen und bauliche Maßnahmen umgesetzt, sondern vielmehr darüber kommuniziert werden, damit sie in der Öffentlichkeit wahrgenommen werden. Getreu nach dem Motto „Tue Gutes und rede darüber!“ sollen die künftigen Mieter*innen und Eigentümer*innen des Areals über ihre Mobilitätsmöglichkeiten vor der eigenen Haustür informiert werden.

5.9.1 Maßnahmen Kommunikation und Service

Die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes ist daher von Anfang an durch ein aktives Mobilitätsmanagement zu begleiten. Das Mobilitätsmanagement umfasst vor allem Maßnahmen wie Information, Kommunikation, Organisation von Services sowie Koordination der Aktivitäten verschiedener Partner.

Aktives Mobilitätsmanagement

Es wird ein aktives Mobilitätsmanagement eingesetzt, welches für Beratung und Information zur Verfügung steht und die initiale Etablierung der Mobilitätsmöglichkeiten im Quartier unterstützt. Grundsätzlich sollte das Mobilitätsmanagement dauerhaft bestehen bleiben, wobei nicht jede Aufgabe aus der Anfangsphase langfristig relevant bleibt und neue Maßnahmen und Leistungen – resultierend aus Evaluierung sowie möglichen neuen Mobilitätsformen – in den Vordergrund rücken werden. Es wird daher empfohlen, das Mobilitätsmanagement vertraglich auf ca. fünf Jahre (orientiert an einschlägigen Zweckbindeterminen) festzuschreiben. Auf welchen Zeitraum man sich am Ende konkret verpflichtet, ist Verhandlungssache.

Das Mobilitätsmanagement beinhaltet z. B. folgende Aufgaben:

- offene und aktive Kommunikation des Mobilitätskonzeptes bereits in der Vermarktungsphase;
- Koordination der Dienstleister;
- für die Bewohner*innen und beschäftigten Personen des Planungsgebietes wird eine Infobroschüre/Flyer erstellt, der sowohl über die Mobilitätsangebote der Stadt Halle (Saale) als auch im Areal selbst informiert. Die Infomappe wird jedem Bewohner*innen und jeder beschäftigten Person im Areal als „Startpaket“ zur Verfügung gestellt;
- Kommunikation und Beratung rund um das Thema Mobilität, Erarbeitung von Infobroschüren und ggf. Durchführung von Infoveranstaltungen;
- Management/Monitoring der Stellplatzvergabe für private Kfz und von Bike-/Car-sharing-Stellplätzen;
- Koordinierung/Förderung der Car- und Bikesharing-Angebote sowie des Ridepooling;
- aktive Kontaktaufnahme und Aufklärung von Gewerbebetreibenden im Gebiet, um über Potenziale für alternative Mobilitätsformen aufzuklären, z. B. Schaffung eines gemeinsamen Fahrzeugpools für mehrere Unternehmen, Einführung von Dienstfahrrädern und Cargobikes, Initiierung von Fahrgemeinschaften bei der Belegschaft und Einführung eines Mobilitätsmanagements bei den Unternehmen;
- weitere Mobilitätsangebote/-projekte, die sich innerhalb der Laufzeit als sinnvoll und nachgefragt herausstellen, umsetzen;
- Evaluierung und Berichterstattung über Mobilitätsmaßnahmen.

6 Zusammenfassung und nächste Schritte

Als Ergebnis sollten folgende Maßnahmen für die Entwicklung des Plangebietes berücksichtigt werden.

Maßnahme zur Verringerung des Kfz-Verkehrs/ Förderung Umweltverbund und Elektromobilität

ÖPNV-Anbindung

- gesicherte und leistungsfähige Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV): 300 m Fußwegentfernung zu ÖPNV-Haltestellen mit Bedienung in sehr dichter Taktfolge in der Tagesverkehrszeit (zehn Straßenbahnlinien mit jeweils 15-min-Takt, Linie 7 künftig mit 10-min-Takt)

Rad-/Fußverkehr

- sichere Führung des Fußverkehrs im und um das Plangebiet; sichere und komfortable Zugänge zum Hof von Westen und Osten
- sichere Führung des Radverkehrs zwischen Großer Brauhausstraße und Waisenhausring
- 20 % erhöhter Fahrradstellplatzschlüssel (z. B. durch Doppelparker in der TG)
- Abstellanlagen gemäß der Vorgaben der städtischen Richtlinie qualitativ hochwertig hergestellt
- 20 der privaten Fahrradstellplätze mit Lademöglichkeiten für Pedelecs ausgestattet (Elektroanschluss in separaten Schließfächern oder abschließbare Schuko-Steckdosen)
- Aufstellen einer Fahrrad-Servicestation (Reparaturset, komfortable Luftpumpe)
- mind. zehn Abstellplätze für Sonderfahräder vorsehen
- Bereitstellung von mind. zwei Lastenfahrrädern/Cargobikes und zwei Pedelecs zur Ausleihe durch die Bewohner*innen

Carsharing

- Einrichtung und langfristige Beibehaltung einer privaten Carsharing-Station im Vorhabengebiet mit vier Fahrzeugen verschiedener Typen zu günstigen Konditionen für künftige Mieter*innen und Eigentümer*innen der Wohn- und Gewerbeeinheiten
- Sicherstellung barrierefreier Zugänglichkeit
- 50 % der Carsharing-Stellplätze mit E-Ladestation (á 22 kW) auszustatten
- Animierung zu privatem Carsharing (Überlassung privater Kfz z.B. über getaround.de oder snappcar.de) und Bildung von Fahrgemeinschaften

Parkraumbewirtschaftung, ruhender Kfz-Verkehr

- Berechtigungen zur Nutzung der Stellplätze zu monatlichen Kosten von mindestens 20 € (nicht überdacht) bzw. mindestens 40 € (überdacht) ausgegeben

**Maßnahme zur Verringerung des Kfz-Verkehrs/
Förderung Umweltverbund und Elektromobilität**

- Tagesparkberechtigungen zu Kosten von mindestens 1/20 der Kosten für Monatsparkberechtigungen
- kostendeckende Bewirtschaftung der Stellplätze für Besucher*innen

Mobilitätsmanagement

- Kommunikation des Mobilitätskonzeptes bereits in der Vermarktungsphase
- Koordination von Dienstleistern
- Startpaket für die neuen Bewohner*innen und beschäftigten Personen des Quartiers (Infomaterial, Sharingangebote, Gutscheine)
- fortwährende Information/Beratung für Bewohner*innen und beschäftigte Personen im Quartier
- Management der Stellplatzvergabe
- Koordinierung der Car- und Bikesharing-Angebote sowie Ridepooling
- Monitoring und Evaluierung der Maßnahmen
- verbindliche Umsetzung wird vertraglich festgehalten

Elektromobilität

- mindestens 25 % der privaten Pkw-Stellplätze mit Ladestationen für E-Autos ausgestattet

Neben den Maßnahmen sind folgende Schritte zu berücksichtigen:

- fortlaufende Abstimmung der vorgeschlagenen Maßnahmen mit beteiligten Planungsbüros und Stadtverwaltung Halle (Saale)
- Berücksichtigung der Maßnahmen im städtebaulichen Konzept sowie den Unterlagen zum Bebauungsplan
- formelle Verankerung der Maßnahmen des Mobilitätskonzepts im Bebauungsplan/Durchführungsvertrag (Erschließungsplanung, Stellplätze, Ladeinfrastruktur, Fahrradabstellflächen, Begrünung, Betreibermodell, Finanzierung usw.)
- verbindlich dauerhafte Beibehaltung der Maßnahmen des Mobilitätskonzepts, wobei nicht jede Aufgabe aus der Anfangsphase langfristig relevant bleibt und sicherlich neue Aufgaben hinzukommen werden – resultierend aus Evaluierung sowie neuen Mobilitätsformen

Die endgültige Stellplatzanzahl ist mit der Stadtverwaltung Halle (Saale) im Bauantragsverfahren abzustimmen.

Quellenverzeichnis

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2015): Untersuchung von Stellplatzsatzungen und Empfehlungen für Kostensenkungen unter Beachtung moderner Mobilitätskonzepte.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. [FGSV] (2018): Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement (EAM).

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. [FGSV] (2006): Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06).

Nobis, Claudia (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. www.mobilitaet-in-deutschland.de

Kartengrundlagen: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Landeshauptstadt Dresden: Satzung der Landeshauptstadt Dresden über Stellplätze und Garagen sowie Abstellplätze für Fahrräder (6.3 Stellplatz-, Garagen- und Fahrradabstellplatzsatzung – StGaFaS) vom 29. Juni 2018.

Region Hannover, Fachbereich Verkehr gemeinsam mit PGV-Alrutz GbR, SHP Ingenieure (2019): Ausstattungskatalog von Bike+Ride-Anlagen, Modulkatalog.

Stadt Halle (Saale), Abteilung Statistik und Wahlen: Stadtteilkatalog 2017.

Stadt Halle (Saale), Fachbereich Einwohnerwesen: Bevölkerungsentwicklung (Stand am Ende des jeweiligen Jahres); <http://www.halle.de/de/Verwaltung/Statistik/Bevoelkerung/Bevoelkerungsentwick-06050/> (Aufruf 06.01.2019).

Stadt Halle (Saale), Der Oberbürgermeister (2019): Stadtmobilitätsplan Halle (Saale).

Stadt Halle (Saale), Fachbereich Planen (61): Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Stadt Halle (Saale) – ISEK Halle 2025.

Stadt Halle (Saale), Geschäftsbereich Stadtentwicklung und Umwelt, Fachbereich Planen (2013): Integriertes Entwicklungskonzept Altstadt.

Stadt Halle (Saale): Satzung der Stadt Halle (Saale) über die Herstellung notwendiger Stellplätze für Kraftfahrzeuge, Abstellplätze für Fahrräder und über die Erhebung von Ablösebeträgen (Stellplatzsatzung) mit Stadtratsbeschluss vom 28. September 2016.

SRL Planerin Heft 3 (Juni 2018): Wohnen und Mobilität. Erhalt guter Verkehrsoptionen bei Verdichtung der Quartiere.

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	Die vier Leitlinien der Verkehrsentwicklung	7
Abb. 2	Umweltzone der Stadt Halle (Saale) in Ihrer Abgrenzung seit 2016	8
Abb. 3	Entwicklung des Modal Splits in Halle (Saale)	12
Abb. 4	Anzahl der PKW pro 100 Einwohner*innen	13
Abb. 5:	Umfeld des Plangebiets, Puffer 300 und 500 m.....	14
Abb. 6	Ausschnitt Zielzustand Verkehrskonzeption Altstadt Stadt Halle (Saale), Stand März 2013.....	15
Abb. 7	ÖPNV-Haltpunkte im Umfeld des Vorhabengebietes	17
Abb. 8	Praxisbeispiele für Radabstellanlagen	22
Abb. 9	Praxisbeispiel Doppelparker der Firma Orion	23
Abb. 10	Bestehende Car- und Bikesharing-Angebote im Umfeld des Vorhabengebietes	26
Abb. 11	Übersicht TIER-Zone in Halle (Saale)	27
Abb. 12	Ausschnitt aus der Karte „Parkmöglichkeiten in der Innenstadt“, Stadt Halle, Stand Mai 2018	30
Abb. 13	Bestehende Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge im Umfeld des Vorhabengebietes	32
Abb. 14	Anteil mono- und multimodaler Personengruppen in Deutschland	33

Tabellenverzeichnis

Tab. 1	Übersicht bestehende ÖPNV-Anbindung im Radius von 500 m um das Vorhabengebiet.....	16
--------	---	----

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrradclub e. V.
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
CS	Carsharing
EW	Einwohner*innen
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
kW	Kilowatt
Kfz	Kraftfahrzeug
LKW	Lastkraftwagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
RASt 06	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen der TU Dresden
zGG	zulässiges Gesamtgewicht (Summe aus Leergewicht plus maximaler Zuladung eines Fahrzeuges)