



# Ganzheitliches Mobilitätskonzept der Stadt Halle (Saale)

- Ziele -

# 1. Erreichtes sichern und fortentwickeln – den Umweltverbund stärken

Mit dem bestehenden attraktiven ÖPNV-Angebot, innovativen Aktivitäten und kontinuierlichen Verbesserungen im Bereich des Umweltverbundes ist Halle (Saale) als Stadt der kurzen Wege im Bundesvergleich, insbesondere bzgl. des ÖPNV, überdurchschnittlich gut aufgestellt.

Ziel ist bis zum Jahr 2040 ein Angebot des Umweltverbundes zu schaffen, das für mindestens drei Viertel der Wege die attraktivere Option darstellt. Dafür sind multimodaler Angebotsausbau in den Quartieren, Taktverdichtungen, Netzergänzungen, kontinuierliche Realisierung von Netzlückenschlüssen und Qualitätsverbesserungen in allen Segmenten des Umweltverbundes notwendig. Die alternde Bevölkerung und sich ändernde Nutzungsansprüche stehen dabei ebenso im Fokus.

## 2. Den Umweltverbund als Gesamtes betrachten und ausbauen

Das größte Potential für die weitere Entwicklung des Umweltverbundes in Halle (Saale) stellen Pkw-Fahrten kürzer als 5 km dar. Aktuell sind dies etwa 35 % aller mit dem Pkw zurückgelegten Fahrten. Eine spürbare Reduzierung der Anzahl dieser Kurzstreckenfahrten ist realistisch und führt zum Wachstum des Umweltverbundes bei der Verkehrsmittelwahl.

Fuß, Rad und ÖPNV jeweils allein für sich betrachtet, bieten für breite Bevölkerungsteile keine vergleichbare Attraktivität zum MIV. Vielmehr muss das Gesamtangebot des Umweltverbundes als Alternative attraktiv sein. Daher müssen sowohl Individualität als auch Flexibilität möglich sein, um in unterschiedlichen Situationen und Lebensphasen die passenden Mobilitäts-Alternativen zu bieten. Wechsel innerhalb der Verkehrsmittel des Umweltverbundes sprechen für ein attraktives Angebot und sind beabsichtigte positive Zeichen für gute Angebotsalternativen zum MIV. Daher wird die Modal-Split-Verteilung innerhalb des Umweltverbundes nicht als Konkurrenz verstanden, sondern die Gesamtqualität der mobilen Daseinsvorsorge muss das Kriterium darstellen.

Dafür sollen Kooperationen der Mobilitätsakteure und übergreifende Angebote initiiert werden. Aufgrund der Eigenschaften und gesellschaftlichen Trends bietet der Radverkehr vor allem in Halle (Saale) die mit Abstand größten Entwicklungspotentiale bei vergleichsweise geringem Mitteleinsatz/ Ressourcenverbrauch für eine attraktive Infrastruktur.

### 3. Zukunftsorientierte Mobilität als Mittel der Stadtentwicklung und Stadtgestaltung nutzen

Mit Mobilitätsangeboten und Verkehrslenkungsmaßnahmen kann und soll die Attraktivität der Gesamtstadt, insbesondere aber von Quartieren, gezielt gesteigert werden. Dies ist nicht nur in der Innenstadt eine wichtige Zukunftsaufgabe, sondern die Angebote müssen generell aktiver genutzt werden, um der Einwohnerentwicklung gerecht zu werden. Anforderungen von mobilitätseingeschränkten und älteren Personen sind ein zentrales Element der Mobilitätsplanung. Ein attraktives Wohnumfeld soll dabei primär auf das Quartier selbst und kurze Wege abzielen. Die Aufenthaltsqualität zu steigern, Gestaltungspotenziale zu schaffen und Alternativen zum Pkw zu bieten, bedürfen eines abgestimmten Einsatzes unterschiedlicher Instrumente der kommunalen Planungs- und Ordnungspolitik – jeweils bezogen auf die quartiersindividuellen Rahmenbedingungen und Möglichkeiten. „Mobilität für alle“ steht als Leitidee voran. Mobilität soll ermöglicht werden und für alle leistbar bleiben. Mobilität unterstützt die Stadtentwicklung und muss so ressourcenschonend wie möglich organisiert werden.

Positive Beispiele aus anderen Stadtregionen und geeignete Elemente aus erprobten Quartierskonzepten (z. B. Kiezblock etc.) sollen auf ihre Übertragbarkeit auf die halleschen Verhältnisse geprüft und nach Möglichkeit umgesetzt werden. Der ruhende Verkehr soll mit Augenmaß, auch zugunsten des Dienstleistungs-, Gesundheits-, Handwerker- und Lieferverkehrs optimiert werden. Dazu sind die Einwohnerinnen und Einwohner im Rahmen von Planungen in Modellquartieren zu beteiligen. Die speziellen Qualitäten der einzelnen Stadtquartiere werden bei allen verkehrspolitischen Maßnahmen berücksichtigt. Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung in den Quartieren führen zur Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt insgesamt. Dies soll Bevölkerungswachstum generieren und letztendlich zu einer nachhaltigen Steigerung der kommunalen (Steuer-) Einnahmen beitragen. Unter diesem Blickwinkel werden Entwicklungsmaßnahmen im Feld der Mobilität als Investition in die Zukunft betrachtet. Als Beispiel ist hier die Erarbeitung eines neuen Erschließungskonzepts (Wirtschaftsverkehr und Anlieger) für die Altstadt zu nennen.

## 4. Parkraumbewirtschaftung als Steuerungsinstrument verstehen

Das Parken soll 2040 überwiegend auf privaten Flächen stattfinden, insbesondere in verdichteten Quartieren soweit möglich. Dafür sollen z. B. Parkflächen in neu zu errichtenden privat finanzierten Quartiersgaragen genutzt werden. Vor allem die kommunalen Wohnungsgesellschaften sind hier wichtige Akteure. Der öffentliche Parkraum dient primär dem Wirtschaftsverkehr (Abhol- und Lieferverkehr sowie Dienstleistungen von Handwerk und Gesundheitsdiensten) und dem Zweck der Mobilitätsunterstützung für Menschen mit Behinderungen.

Die gesetzlichen Rahmenbedingungen müssen geschaffen werden, um private Investitionen zur Realisierung von Stellplatzkapazitäten wirtschaftlich zu ermöglichen. Die Preise der Parkraumbewirtschaftung sollen einen angemessenen Wert zur Nutzung von öffentlichen Flächen abbilden – sowohl für Kurzparkende als auch für Anwohnerparken. Ziel ist es, privaten Parkraum, hinsichtlich der erhobenen Gebühren, attraktiver im Vergleich zu öffentlichen Stellplätzen zu machen.

In der Innenstadt und Gebieten mit hohem Parkdruck bedarf es eines strategischen Vorgehens zur Ordnung des ruhenden Verkehrs. Die dort flächendeckende Parkraumbewirtschaftung erfordert zukünftig bessere kommunale Steuerungsinstrumente für eine quartiergerechte Satzungs- und Gebührengestaltung. Ziel muss es sein, Parksuchverkehr und damit Umweltbelastungen zu reduzieren und Stellplatzangebote möglichst standortspezifisch zu organisieren. Öffentlicher Raum muss mehr Ansprüche erfüllen können als nur kostengünstige Abstellfläche für private Kfz zu sein. Um attraktive Wohnquartiere trotz hohem Parkdruck zu erhalten, müssen auch hier Bewirtschaftungs- und Ordnungskonzepte erarbeitet und schlüssig umgesetzt werden, einschließlich konsequenter Überwachung.

Es wird ein permanentes Monitoring aufgesetzt, welches sowohl die P+R-Parkplätze, öffentliche als auch Parkhausangebote evaluierbar macht. Auf dieser Basis kann dann eine Steuerung, sowohl kapazitiv als auch finanziell erfolgen. Damit können Ausbaubestrebungen von P+R-Parkplätzen, Ladeinfrastruktur und ggf. auch die multifunktionale Nutzung privater Parkraumangebote begründet werden.

## 5. Die Wahlfreiheit des Verkehrsmittels bleibt erhalten

Die Wahlfreiheit des Verkehrsmittels bleibt auch künftig erhalten. Die Reduktion des MIV ergibt sich durch Attraktivitätssteigerungen im Umweltverbund und Steuerung des öffentlichen Parkplatzangebots. Im Hinblick auf spätere vollautonome Fahrzeugangebote und vor dem Hintergrund eines dünn besiedelten Umlands mit hohen Einpendlerzahlen bestehen Grenzen der Reduktion. Potenziale zur stadtverträglichen Umgestaltung der Verkehrsinfrastruktur sind in Halle (Saale) gegeben, insbesondere zugunsten des Radverkehrs.

Carsharing ist Bestandteil des Umweltverbundes und stellt eine verfügbare Alternative für alle bisherigen Pkw-Besitzende dar, die nicht regelmäßig ein Auto nutzen. Für etwa ein Drittel der bisherigen privaten Fahrzeuge besteht damit längerfristig hohes Carsharing-Potenzial. Dafür müssen Angebote geschaffen werden.

## 6. Einzelstrategien für jeden Modal

Für jeden Modal muss eine machbare langfristige Strategie mit einer zugehörigen Netzkonzeption verfolgt werden. Stadtmobilitäts- und Nahverkehrsplan sind fortzuschreiben und an die neuen Mobilitätsziele anzupassen. Beim Fuß- und Radverkehr müssen vorhandene Netzlücken geschlossen und mit klaren Prioritäten versehen werden: zuerst auf den Hauptverbindungsachsen und mittelfristig auch im Nebennetz. Die Maßnahmen in den Quartieren müssen sich sinnvoll einfügen und ergänzen. Strategisches Handeln bedarf einer Übersicht der geplanten, beschlossenen und notwendigen finanziellen Mittel für alle Modale. Dabei sind auch Unterhaltungskosten und Folgekosten zu kalkulieren. Hierfür ist eine langfristig gesicherte Mittelbereitstellung erforderlich.

Für den Fußverkehr ist der gesamte öffentliche Raum in der Stadt mit genügend Platz und barrierefrei zu gestalten. Die Gestaltung der Fußwege berücksichtigt auch die notwendige Klimaanpassung, soziale Sicherheit und Verweilmöglichkeiten. Das Rad- und Fußwegenetz ist möglichst getrennt auszugestalten, um die Unfallgefahr zu minimieren. Wenn Fuß- und Radwege andere Verkehrswege kreuzen, soll - im Rahmen der Möglichkeiten und Vorgaben - Vorrang hergestellt werden, zum Beispiel bei Lichtsignalanlagen.

Entsprechend der Möglichkeiten schaffen Radverkehrsanlagen die infrastrukturellen Voraussetzungen durch ausreichend Breite oder es existieren fahrradfreundliche Oberflächen. Die Verkehrsarten sind weitestgehend entflechtet zu gestalten. Im Mischverkehr sind angepasste Geschwindigkeiten aller Verkehrsteilnehmer auszuweisen. An einigen Stellen in der Stadt teilen sich Radverkehr und schienengebundener ÖPNV den Raum. Hier sorgen gut markierte und gestaltete Wegführungen dafür, dass die Gefahr von Stürzen durch das Einfädeln mit dem Fahrrad in die Schiene beseitigt wird. Im gesamten Stadtgebiet sind die Hauptrouten für den Radverkehr gut und durchgängig im Sinne eines flächendeckenden Radinfrastrukturnetzes ausgebaut. Ein verdichtetes Nebennetz erschließt die jeweiligen Stadtviertel für den Rad- und Fußverkehr. Überall in der Stadt gibt es ausreichend sichere Abstellmöglichkeiten. Wichtige Ziele und Umsteigepunkte verfügen über ein großzügiges Angebot an Abstellmöglichkeiten.

## 7. Quartiersbezogene Ansätze statt pauschaler Vorgaben

Die Unterschiede bezüglich Strukturen, Rahmenbedingungen und Handlungsnotwendigkeiten sind in den Stadtteilen und Quartieren teilweise erheblich. Deshalb müssen zunächst die Quartiere mit großem Handlungsdruck als Leuchtturmprojekte bearbeitet und dann die entwickelten Lösungen bedarfsgerecht umgesetzt werden. Die Kommunikation zwischen Quartiersbetroffenen, Verwaltung und Interessengruppen innerhalb der Stadt muss hierbei gestärkt werden; insbesondere sind positive Erfahrungen deutlich stärker als bisher zu vermitteln. Rücksicht auf alle Einzelinteressen ist jedoch nicht zielführend.

Jede Verkehrsart wird entsprechend ihrer strategischen Bedeutung unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten und den gesetzlichen Vorgaben bei den Planungen berücksichtigt.

## 8. Herausstellen von positiven Effekten mit Testprojekten und Einwohnerbeteiligung im Quartier

Neue Mobilitätsangebote werden meist positiv wahrgenommen und die notwendige Flächenbereitstellung zu Lasten anderer Modale negativ diskutiert. Der oft nur „gefühlte Zwang“ zur Änderung von gewohnten Verhaltensweisen, hauptsächlich im Bereich des MIV, wird häufig reflexartig und meist auch medial negativ bewertet und führt dann zu erheblichen Widerständen.

Neue Ansätze sollen daher innerhalb der Quartiere mit den Betroffenen entwickelt und möglichst konkret getestet werden. Auf die beim ISEK genutzten Ansätze kann aufgebaut werden. Der Vorteil: echte Ergebnisse, Erfahrungen und tatsächlich positive Effekte, die sich oft deutlich in der Lebens- und Quartiersqualität widerspiegeln, stehen damit im Mittelpunkt und erweitern die Beurteilungsbandbreite.

Im Bestand müssen primär Flächen umgenutzt werden, um Platz für neue Angebote schaffen zu können (Beispiel: Aufenthaltsqualität, Carsharing, Lieferverkehr etc.). Kompromisse werden notwendig sein, da in vielen Erschließungsbereichen nicht ausreichend Platz für idealtypische Lösungen ist. Die Begrenztheit der Flächen und die vielfältigen Nutzungswünsche müssen stärker thematisiert werden, um die Grenzen klarer aufzuzeigen. Der Flächenverbrauch selbst muss damit künftig stärker zum Gegenstand der Diskussion zur Mobilitätsentwicklung gemacht werden.

## 9. Digitalisierung in Planung, Kontrolle und Nutzung forcieren

Die Datenerhebung für alle Verkehrsarten muss inhaltlich erweitert und ausgebaut werden, um für Diskussion und Planung eine bessere Informationsbasis zu erhalten. Dafür müssen die Geoinformationsaktivitäten weiter gestärkt und mehr Datenerhebungspunkte geschaffen werden. Mit mehr permanenten Zählpunkten und Belegungsdetektoren entsteht ein klareres Nutzungsbild. Daraus können Maßnahmen begründet und deren Wirksamkeit überwacht werden.

Halle (Saale) verfügt in 2040 über ein intelligentes Verkehrsleitsystem, das allen Verkehrsarten nutzt und sie entsprechend ihrer Anforderungen beeinflusst.

In den Belangen der Verkehrslenkung und -steuerung sowie in der Entwicklung und Erneuerung von Lichtsignalanlagen wird damit eine dynamische, den Verkehrserfordernissen entsprechende Gestaltung der örtlichen und zeitlichen Verkehre effizient möglich. Im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben wird ein Vorrang des Umweltverbundes angestrebt. Bei den Bevorrechtigungs- und Beschleunigungsprogrammen für den Straßenbahn- und Busverkehr sind die Interessen von Rad- und Fußverkehr angemessen zu beachten.

## 10. Abstimmung und Zusammenarbeit aller Akteure

Eine regelmäßige und intensive Abstimmung der Mobilitätsakteure aller Verkehrsmodi (v. a. HAVAG<sup>1</sup>, Carsharing- und Mikromobilitätsanbieter etc.) sowie themenbezogen weiterer Akteure (Wohnungsgesellschaften, Interessenvertretungen<sup>2</sup> wie die City-Gemeinschaft, Stadtmarketing usw.) muss im Sinne schneller Rückkopplungen und in einem abgestimmten Vorgehen auf Augenhöhe erfolgen.

Hindernisse und Differenzen können dann gemeinsam aufgegriffen und damit auch Erfahrungen über innovative neue Angebote für Planungen schneller zugänglich gemacht werden.

Innerhalb der Stadtverwaltung muss Mobilität gesamtheitlich geplant, dokumentiert und gesteuert werden. Die begonnene Zusammenlegung von Verantwortungsbereichen soll, flankiert durch optimierte Abstimmungsprozesse, weiter vorangetrieben werden.

<sup>1</sup> Weiterhin herausgehobene Rolle beim Stadtbahnprojekt durch Übernahme von Planungsaufgaben

<sup>2</sup> Umweltverbände, Bürgervereine, Initiativen etc.

## 11. Unterstützung der nationalen Klimaschutzziele

Attraktive und zukunftsfähige Mobilität steigert die Lebensqualität. Aufgrund der allgemeinen Klimaschutzziele bestehen neben der anzustrebenden Stärkung des Umweltverbundes zudem erhebliche technische und sonstige Notwendigkeiten, um eine zielgerichtete Abkehr von fossilen Antriebstechnologien zu erreichen. Die Voraussetzungen für eine realistische Umsetzbarkeit in den kommenden Jahren müssen geschaffen werden. (Stichwort: E-Mobilitätskonzept)

Von Seiten des Bundes bestehen klare Zielvorgaben, die mit dem Stadtratsbeschluss aus 2022 für die Stadt Halle (Saale) präzisiert worden sind.

## 12. Notwendige Ressourcen müssen bereitstehen

Alle Mobilitätsangebote und deren Infrastruktur benötigen den Zielen und Maßnahmen entsprechende, ausreichende Ressourcen (Finanzmittel und Personal). Diese müssen bereitgestellt werden, um die notwendige Attraktivität herstellen zu können.

Es besteht für die Stadt Halle (Saale) die Notwendigkeit, in großem Umfang auf Fördermittel zurückzugreifen. Diese müssen beantragt, verwaltet und abgerechnet werden. Daher sind verbindliche Mittelzusagen langfristig herzustellen, um einerseits Kontinuität zu gewährleisten und andererseits Fördermittelgelegenheiten kurzfristig nutzen zu können. Zu beachten ist dabei, dass der bei Fördermitteln meist notwendige Eigenfinanzierungsanteil transparent kalkuliert ist.

Die vielfältigen und umfangreichen Aufgaben im Zusammenhang mit der Verkehrswende werden in den nächsten Jahren zu hohen finanziellen Bedarfen führen. Dabei ist zu unterscheiden zwischen den verbindlichen und den anzustrebenden Maßnahmen, die unter Vorbehalt der Finanzierungsmittel stehen.

Neue zusätzliche Finanzierungsmittel – auch aus neuen Finanzierungsinstrumenten – sind als Basis für die Verkehrswende zwingend erforderlich. Vor allem die Mittel für einen weiteren ÖPNV-Ausbau sind aufgrund der stark steigenden Kosten für die aktuelle Leistungserbringung sonst nicht verfügbar.

Für alle Mobilitätsangebote müssen die finanziellen Mittel, unter Beachtung des Gebots der Wirtschaftlichkeit, zuordenbar und entsprechend der künftigen Relevanz bereitgestellt werden. Von Stadtrat und Stadtverwaltung ist im Rahmen der künftigen Haushaltsberatungen die erforderliche Priorisierung der vorhandenen finanziellen Mittel vorzunehmen, um die Mobilitätsangebote bereitstellen zu können.

# Ganzheitliches Mobilitätskonzept der Stadt Halle (Saale)

- Handlungsfelder -

Netzausbau  
Anteil am Modal Split  
Park-/Abstell-  
möglichkeit  
Verfügbaren  
Platz

Lösung  
Modal-spezifische  
Problemstellung:  
Pflasterstraßen

Herausforderung

Ziel

Ist-Stand

Maßnahmenfelder



Aktuelle Ausbaugeschwindigkeit zu langsam und unklare Strategie bzgl. Flächenbereitstellung (Radverkehrspotential ungenutzt)  
Verkehrliche und organisatorische Maßnahmen verbesserungsfähig



Radabstellanlagen in zu geringer Anzahl und Verbreitung vorhanden  
Konflikte mit Fußverkehr



Relevante Netzlücken insbesondere im innerstädtischen Bereich (Finanzausstattung für u.a. Markierungen zu schlecht) vorhanden



Modal Split-Anteil stetig in den letzten 3 Jahrzehnten gestiegen – hohes Wachstumspotenzial noch ungenutzt



Spezifisches Problem: Denkmalschutz und Pflasterstraßen in stark Fahrradfrequentierten Gebieten; allg. Schwächen in Radwegeinfrastruktur aufgrund fehlender Haushaltsmittel

Kommunikative  
Maßnahmen /  
Aktionen stärken

Deutlich mehr Kontrollen von  
und zur Sicherheit von  
Radfahrenden

zulässige  
Höchstgeschwindigkeit  
fahradverträglich  
festlegen  
(Tempo 30, Überprüfung  
Beschilderungen und  
Radwegnutzungspflicht)

Radverkehrsschulungen  
in Kindereinrichtungen  
ausbauen

Räumungen und  
Säuberungen von  
Radwegen  
intensivieren  
- Hindernisse  
entfernen

Qualitativ und quantitativ  
Markierungen verbessern  
(Radfahrstreifen,  
Sicherheitszonen  
parkende Pkw etc.)

Quartiersbezogenes Vorgehen: Einbindung Einwohnerschaft in den Konzeptionsprozess und Pilottest

Fahrradstraßen, modale  
Trennung, neue  
Empfehlungen zu Breiten,  
Sicherheitsaudits etc. werden  
fallbezogen in der fachlichen  
Konzeption berücksichtigt

Stadtgrenzen  
überschreitende  
Verbindungen durch  
Absprachen langfristig  
ermöglichen

Flächen des ruhenden Verkehrs,  
wo notwendig, zugunsten des  
Fuß-/Radverkehrs reduzieren

Durchgängigkeit der  
Radinfrastruktur mit  
langfristig gesicherter  
Finanzierung  
herstellen

Aktuelle Fahrradkonzeption wird Budget  
orientiert bis 2030 fortgeschrieben und mit  
priorisierten, quartiersbezogenen Planungen  
untersetzt. Für potentielle Fördermittel werden  
notwendige Vorplanungen vorausschauend stetig  
vorgenommen.

Trennung der Infrastruktur wo  
möglich und nötig, separierte  
Alternativrouten  
Lösung Pflasterstr. mit  
Denkmalschutz

Feste jährliche  
Eigenmitteln für  
konstante  
Umsetzung von 1  
Mio. € für 2024 u. 2  
Mio. € 2025. Ab  
2026 in Höhe von 3  
Mio. € im Jahr.

Ausreichend  
Anlagen schaffen

PoI, PoS und  
Übergangspunkten  
(Haltestellen) mit  
attraktiven und sicheren  
Abstellmöglichkeiten  
versehen  
Förderprogramm prüfen

Umsetzung vorhandener  
Beschlüsse zu (mobilen)  
Abstellanlagen

Ausbau der  
Radab-  
stellanlagen

Programm mit WG und  
größeren Vermietern für  
Pedelec Abstellmöglichkeiten  
entwickeln

Stellplatzablässe  
und Alternativen  
zur  
Gegenrechnung  
ermöglichen  
| Vorgaben für  
private  
Flächeneigner in B-  
Planung

Fahrradparkhaus  
am Hauptbahnhof  
vorantreiben

Netzausbau    Anteil am Modal Split    Barrierefreiheit    Verfügbarer Platz

Rolle zu anderen Modalen stärken  
*Herausforderung*



**Umwege** aufgrund von nur weiträumig vorhandenen Straßenquerungen



In einigen Quartieren werden Mindestvorgaben für die **Gehwegbreiten** deutlich **unterschritten**.



**Barrierefreiheit** für Mobilitätseingeschränkte teilweise nicht gegeben und durch **verschiedene Hindernissen** (abgestellte Kfz, Fahrräder etc.) eingeschränkt.



**Steigender Radverkehr** führt zu steigender Gehwegnutzung und zu wachsenden Konflikten



**Vertretung für Fußverkehr** in LSA und Halle mit klarem Leitbild nur in Teilen vorhanden.

Vision

Ist-Stand



Maßnahmenfelder

**Barrierefreiheit und Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen verbessern, generell im Mittelpunkt von Planungen – auch Baustellen(-umleitungen)**

**Vom Radverkehr getrennte Fußwege anstreben | Pflasterstraßen hohe Problematik**

**Stärkere Position in Planungen u.a. barrierefreie Zubringerfunktion ÖPNV**

**Aufenthaltsfunktion und Schutz Extremhitze rausstellen**

**Beleuchtung ausweiten**

**Bessere Kontrolle der Räumverpflichtung von Anwohnern bei Schnee/Glatteis/Blättern**

**Mit geringen Ampelwartezeiten für höchste Attraktivität bis 1 km sorgen**

**Quartiergestaltung mit Fokus Fußverkehr | Pilotprojekte anstoßen**

**Instandhaltung verbessern**

**Feste und abgegrenzte Abstellbereiche für Räder und eScooter außerhalb der Gehwege**

**Sitzmöglichkeiten und Begrünung für Teilhabe, deutlich mehr Aufenthaltsqualität und Sicherheit**

**1,80 Meter als Mindestnutzbreite umsetzen**

**Ordnungsdienst deutlich intensivieren bzgl. Überwachung (Radfahrende, Gehwegparken etc.)**

**Vor-Ort Einwohnerschaft neben AGFK LSA und Fußverkehrsbeauftragten einbinden.**

**Stärkere Interessenvertretung und Darstellung Relevanz**

**Kommunikative Maßnahmen erhöhen**

**Ordnungsdienst mit stärker Präsenz**

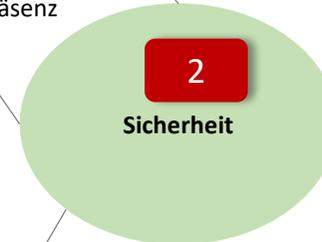
**Aufenthaltsqualität erhöhen und belebte Orte schaffen**

**Poller reduzieren und entsprechend Vorgaben kennzeichnen**

**Probleme beim Queren des Bahnkörpers vermeiden/reduzieren**

**Netzlücken schließen (Kleine Brauhausstraße, Saale etc.)**

**Ausweitung verkehrsberuhigter Bereiche**



Ziel

Ist-  
Stand

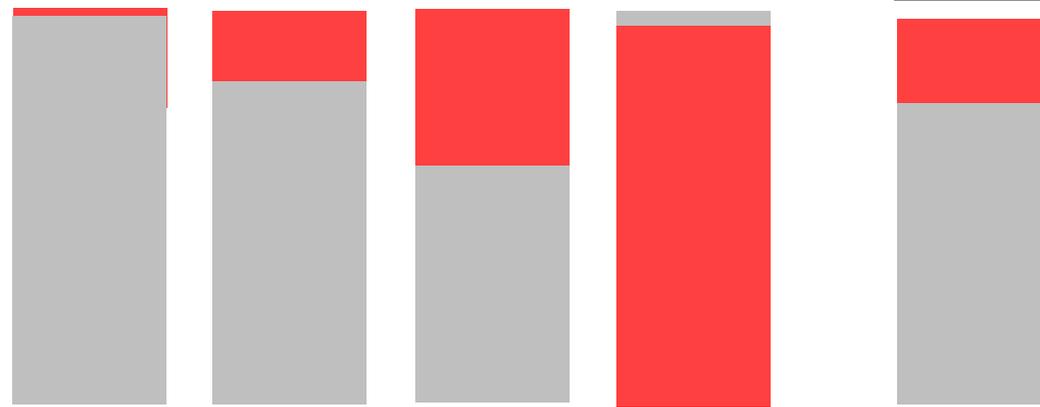
Netzausbau

Anteil am  
Modal Split

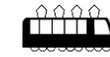
Barrierefreiheit

Verfügbare  
Platz

Ansprechen  
„neuer“  
Zielgruppen  
Herausforderung



Halle (Saale) verfügt über ein gutes ÖPNV-Angebot. Multimodales Angebot wird ausgebaut.



Anteil am Modal Split hoch – Steigerungsmöglichkeiten mit hohen Investitions- und Betriebskosten verknüpft



Auf allen Linien werden Niederflurstraßenbahnen bzw. Busse eingesetzt. Einige Bahnsteige sind noch im Ausbau/Planung.



Platz bei wachsendem Radverkehr und notwendiger Infrastruktur



Behinderungen durch Pkw abbauen, Vorrang Umweltverbund

Maßnahmenfelder

Bedarfsgerechte Beschilderung, Errichtung und Erweiterung von P&R-Anlagen

Qualität und Zuverlässigkeit als Messgrößen etablieren

Wo notwendig: zeitliche oder räumliche Trennung von MIV, Rad, Fuß und ÖPNV

Bedarfsgerechter Fuhrpark bzgl. Menge und Fahrzeuggrößen mit 100 % Nullemission (Antriebe)

Koordinator für multimodale Mobilitätsangebote

Öffentlichkeitsarbeit und Informationssysteme (Digitale Angebote) ausbauen

Konzeption, Kooperation und Umsetzungen zur Optimierung sowie Ausbau der Regionalverkehre im/zum Stadtgebiet

2

Erhalt und Ausbau

Abgestimmter, transparenter und langfristiger Rahmen für jährliche ÖDA-Ausgleichsfinanzierung + Stadtwerke-Anteil für optimale Planungsmöglichkeiten

1

zielgerichtet und effektiv

Konzept und spätere Umsetzung für bedarfsgerechten „10-Min.-Takt werktags von 6-20 Uhr“ auf Hauptstrecken und ein attraktives Nachtangebot

3

Rolle als Mobilitätsdienstleister

leicht verständliches, zugängliches (barrierearmes) und preislich attraktives/soziales Tarifmodell für Einzelfahrten/ Kurzzeittickets

Anforderungen einer alternden Bevölkerung entsprechen bzgl. Betriebsabläufe (z.B. Ein- und Ausstiegszeiten)

Fortführung des Schienennetzausbaus und Erweiterung der Stadtbahnprogramme Halle, Stufe 1 bis 3 und Erweiterung um neue Stufe 4“

Erschließung von stadtunabhängigen Finanzierungsquellen für zusätzliche Angebote und Erweiterungen

Sicherung von Anschlüssen, Pünktlichkeit und attraktive Fahrtzeiten durch weiterhin optimierte LSA Schaltpläne unter Beachtung dringlicher Bedarfe des übrigen Umweltverbundes

Barrierearme und freie Haltestellen mit passender Zuwegung

Beitrag zur Erfüllung der Ziele zur Erhöhung der Anteile des Umweltverbundes ohne Fokus auf Fahrgastzahlen

Integration von multimodalen Angeboten Dritter

Haltestellen als Mobilitätsdrehscheiben durch Errichtung von Mobilitätsstationen forcieren (über STADTLAND+ zzgl. bedarfsgerechte Erweiterungen)

# Herausforderungen Pkw Verkehr

Netzausbau    Anteil am Modal Split    Park-/Abstellmöglichkeit    Verfügbarer Platz

Modal-spezifische Problemstellung: Gemeinsame Führung mit ÖPNV Herausforderung



Dichtes Straßennetz mit hohem Instandhaltungstau und nur wenigen Netzlücken



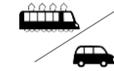
Niedriger Modal Split im Städtevergleich



Öfftl. Stellplatzangebot im Zentrum insg. ohne Kapazitätsengpässe; verdichtete Quartiere mit hohem Parkdruck; ruhender Verkehr mit geringen Lenkungsmöglichkeiten aufgrund rechtl. Vorgaben (Bepreisung). Errichtung von Quartiersgaragen wirt. unattraktiv. P+R-Angebote mit unterschiedlicher Auffindbarkeit und Nachfrage.



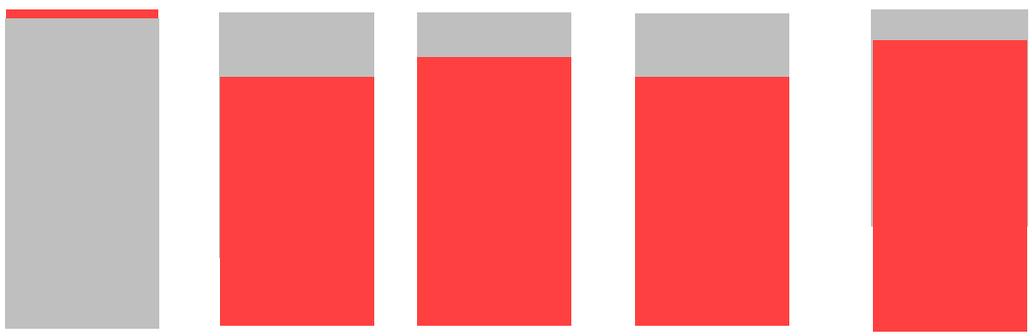
Potenziale für die Umgestaltung von Straßenräumen sind in der Altstadt sowie punktuell bei Großinfrastrukturanlagen z.B. im Zuge der B80 gegeben



MIV oftmals auf Gleisbett der Straßenbahn = höheres Konfliktpotenzial

Vision

Ist-Stand



## Maßnahmenfelder



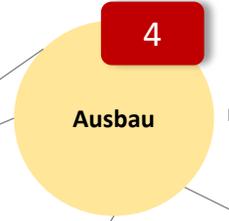
Genügend Platz für MIV, um Verdichtungen, Stau und Unfälle zu vermeiden.

Planmäßige + sachgerechte Instandhaltung

Langfristig gesicherte Finanzierung mit klarer Trennung der Budgets für Modale gewährleisten

Punktuelle Ergänzung:

- Verträgliche Mischung von Wohnen und Gewerbe im Bestand
- Erschließung neuer Wohn- und Gewebegebiete



Sicherheit der Mobilität um den ruhenden Verkehr im Fokus nehmen

Trennung von MIV, ÖPNV und Radfahrenden, wo möglich aus Gründen der Akzeptanz und Sicherheit

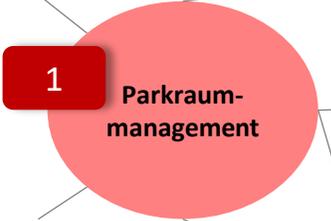
Dynamische LSA Steuerung zur Emissionsreduzierung

Langfristige Projekte vorplanen

Entlastung der B80 – Hochstraße/Riebeckplatz (Untersuchungsauftrag)

Langfristige Freihaltung für zusätzliche Saalequerung (Untersuchungsauftrag) → Bspw. Südliche Verlängerung der Europachaussee

Wegfall von Parkflächen wo notwendig aufgrund des Platzbedarfes für Umweltverbundangebote, Aufenthaltsqualität und Maßnahmen zur Klimaanpassungen, keine Wegnahme aus Gründen der künstlichen Verknappung



Steuerung der Nutzung der Parkflächen durch angemessene Bepreisung im öffentlichen Raum/Anwohnerbereich. Landesrechtliche Regelungen wie in anderen Bundesländern anstreben.

Privates Parken auf private Flächen verlagern und existierende Parkhäuser nutzen

Anwohnerparken weiterhin umsetzen wo Parkdruck vorhanden

Parkraummanagement/Verkehrssystem der Stadt überarbeiten und optimieren, um Parksuchverkehr zu reduzieren

Anzahl Pkw Reduktionsziele auf Bundesebene als Referenz

Überwachungsdruck erhöhen, um Umsetzungen der Maßnahmen und angestrebte Sicherheit zu ermöglichen

Betriebliches Mobilitätsmanagement in Unternehmen muss forciert werden. (Ggf. Aktivitäten der Landesenergieagentur Lena nutzen)



Untersuchungsauftrag: Ob und in welcher Qualität Ladeinfrastruktur für Anwohnende durch Sondernutzung öffentlicher Flächen eingeräumt werden soll

Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit

# Herausforderungen Wirtschaftsverkehr

Alternative  
Lieferwege/  
-arten

Netzausbau

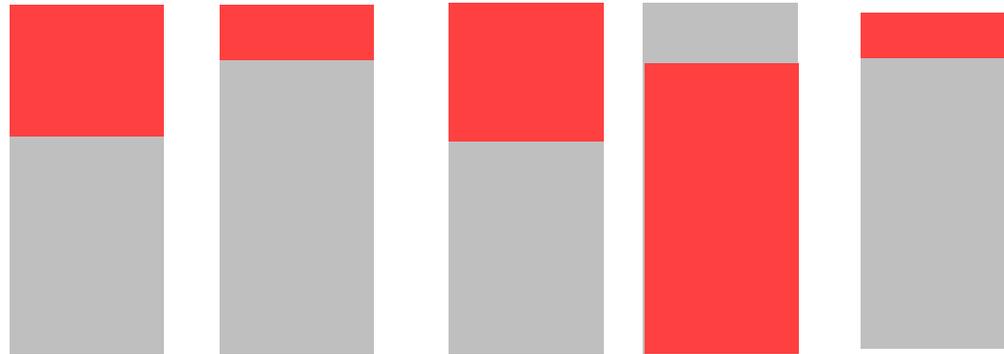
Park-/Abstell-  
möglichkeit

Verfügbarer  
Platz

Versorgung sichern und  
Lenkungsinstrumente für  
Wirtschaftsverkehr  
sinnvoll einsetzen  
*Herausforderung*

Vision

Ist-  
Stand



(kurzfristige) Verkehrsbehinderungen durch Lieferverkehr führen zu Konflikten



Instandhaltungsbedarfe des Straßennetzes werden durch zunehmenden Lkw-Verkehr vermehrt



Spezifische Park- und Abstellmöglichkeiten sowohl für Lfw als auch Lkw nicht überall ausreichend vorhanden

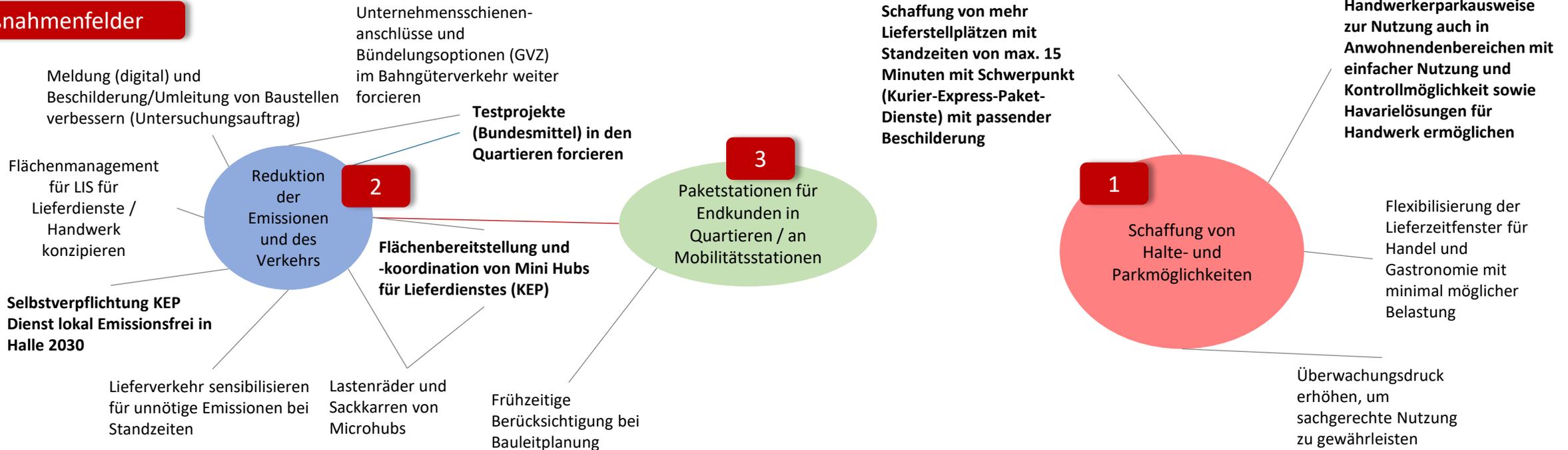


Sammelanlieferungen und zeitliche Sperrungen nur sehr begrenzt anwendbar



Keine realistischen Möglichkeiten für GVZ; Ansätze für händler-eigene Lieferketten nicht gegeben

## Maßnahmenfelder



# Herausforderungen Sharing in Quartieren + private E-Roller/E-Scooter

Angebots-  
ausbau

Anteil am  
Modal Split

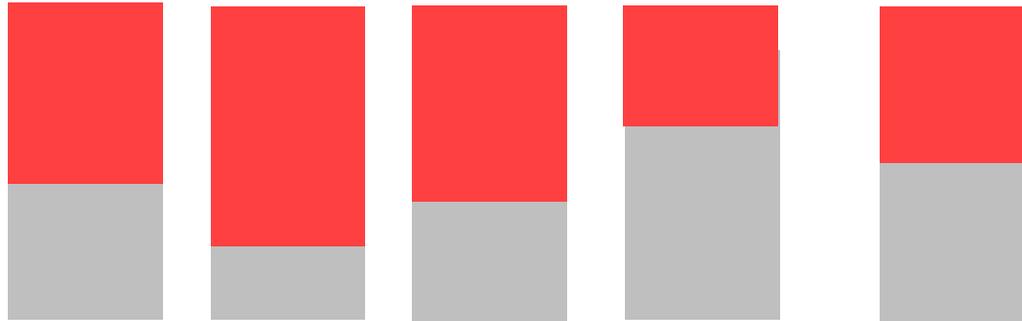
Abstell-  
möglichkeit

Bereitstellung  
Flächen bei  
vielfältigem  
Bedarf

Bereitstellung auch in  
Bereichen mit aktuell  
geringer Nachfrage aber  
hohem Einzelnutzen  
*Herausforderung*

Vision

Ist-  
Stand



 Wachsendes Angebot an E-Tretrollern und Carsharing. Bikesharing-Angebot im Rahmen von STADTLand+ ist in Planung.

 Aktuelle Sharingangebote als Baustein des Umweltverbundes geeignet als (Teil-)Ersatz für Privat-Pkw Besitz

 Keine Abstellflächen mit Beschilderung für eScooter-Sharing. Oft Hindernisse für andere Verkehrsteilnehmende (insb. Fußverkehr)

 Platzbereitstellung für neue Sharingangebote insbesondere in verdichten Quartieren; oft aber eine Herausforderung

 Aktuelle Nutzung gut, aber Angebot noch nicht in allen Teilen der Bevölkerung bekannt

## Maßnahmenfelder

Institutionen und Arbeitgeber als Zielgruppen ansprechen

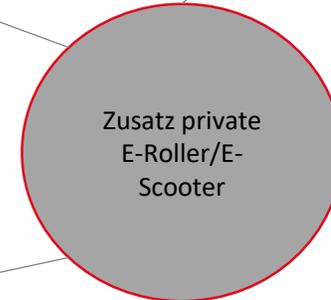
Angebote auch für schlechte ÖV-Relationen und verschiedene Nutzungen (Lastenräder etc.) nach Bedarf

Ausweitung von stationären Carsharing Pkw-Sondernutzungsstellplätzen in Quartieren (500 Meter als Standard) und an Haltestellen (Mobilitätsstationen) mit bester Zugänglichkeit mit Möglichkeit mittelfristig Elektroladeinfrastruktur Lösungen für Sharing ermöglichen / schaffen.

Freefloating-Angebote nur dort wo ausreichend Platz vorhanden ist.

Feste baulich getrennte Stationen (zu Fußverkehr) für Anbieter schaffen.

Abstellmöglichkeiten an Wohnquartieren



Stellplatzsatzung der Stadt Halle (Saale) soll so angepasst werden, dass Sharingangebote als Möglichkeit der Reduzierung des bauordnungsrechtlichen Stellplatzbedarfes herangezogen werden können

Einfache Nutzung durch mglst. übergreifenden Tarif mit ÖPNV und einheitlicher App ermöglichen

Information und Verbreitung durch kommunikative Maßnahmen, gezieltes Marketing und Beschilderung unterstützen

Flexible Pkw-Angebote nicht mit Verzicht auf Parkgebühren oder Rahmenabrechnung fördern. Fokus auf stationären Angeboten.

Nutzungsdaten einfordern und Angebot daraufhin optimieren/Einflussnahme

Ordnungsdienste und Überwachung verbessern

## Visionspapier Mobilität 2040+ in Halle (Saale)

Unsere Stadt Halle (Saale) profitiert aufgrund ihrer zentralen Lage und vieler historisch gewachsener Verknüpfungen in der Metropolregion Mitteldeutschland zwar von vielfältigen, aber nicht durchgängig leistungsstarken Mobilitätsangeboten. Aufgrund der kompakten Stadtstruktur besteht die Möglichkeit, viele tägliche Dinge auch im näheren Wohnumfeld schnell zu erledigen. Das heißt: Die Stadt der kurzen Wege als Voraussetzung für alltägliche Mobilität ist grundsätzlich gegeben. Mobilität im Alltag wird jedoch sehr unterschiedlich gelebt und beeinflusst so die Lebensqualität erheblich und in vielfältiger Weise.

Gesellschaftliche Trends und Mobilitätsstile, zum Beispiel in Bezug auf Auto- und Führerscheinbesitz bei Teilen der jüngeren Bevölkerung, beeinflussen zunehmend die Verkehrsmittelnutzung – und in Folge davon somit den Bedarf an Mobilitätsangeboten und Infrastrukturen. In der Stadt Halle (Saale) zeigt sich die Nutzung des privaten Pkw mit 31 % Anteil an allen täglichen Wegen innerhalb des Stadtgebiets schon jetzt deutlich unter dem Bundesdurchschnitt. Der Anteil der Wege, die im sogenannten Umweltverbund zurückgelegt werden – also mit dem Fahrrad, zu Fuß, mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowie per Carsharing – ist somit weit überwiegend. Aber dennoch ist etwa jede dritte Fahrt, die im Stadtgebiet von Halle (Saale) mit dem Pkw gefahren wird, kürzer als 5 km – also in vielen Fällen ersetzbar durch Mobilität im Umweltverbund.

Neben dem bestehenden städtischen Verkehrsangebot, dessen Rückgrat nach wie vor öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) sowie Fuß- und Radverkehr bilden, drängen im Zuge der Digitalisierung neue Formen individueller Mobilität in die Städte, auch nach Halle (Saale). Hierzu zählen neue Mobilitätsangebote, wie zum Beispiel Car-, Ride- und Bikesharing oder E-Roller. Diese Angebote lassen neue räumliche Nutzungsansprüche entstehen: für Mobilitätsstationen, Fahrradabstellanlagen und Ladeinfrastrukturen. Für die Einwohnerschaft bietet sich so eine immer breiter werdende Palette von Mobilitätsangeboten, die multimodales Verkehrsverhalten ermöglichen, also die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel. Dadurch kann die Abhängigkeit vom privaten Auto sinken, ohne die Mobilitätsoptionen einzuschränken. Zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehr weisen diese Trends im städtischen Personenverkehr in die notwendige Richtung und sollen auch in Halle (Saale) politisch flankiert, gefördert und verstetigt werden. Mehr Angebote bedeutet auch potenziell mehr Nutzungskonflikte (z. B. durch unsachgemäßen Gebrauch von E-Rollern). Diese sind frühzeitig mit geeigneten Maßnahmen zu begegnen.

Sowohl in den Mobilitätsangeboten des Stadt-Umland-Verkehrs als auch im städtischen Wirtschaftsverkehr existieren deutlich größere Herausforderungen. Beides sind wesentliche Voraussetzungen für die Funktionsfähigkeit von Städten. Der stark gestiegene Online-Handel und Lieferdienste führen zu anhaltend wachsenden Zustellverkehren. Den positiven Auswirkungen der Adressaten stehen negative Auswirkungen auf Lärm- und Schadstoffimmissionen, auf die Flächeninanspruchnahme und auf die Abnutzung der Infrastruktur gegenüber. Auch zu diesen lokalen Herausforderungen muss die Kommunalpolitik Antworten finden.

### **Attraktive lebenswerte Städte sind anders als autogerecht.**

Das Leitbild der „autogerechten Stadt“, das in den ersten Jahrzehnten der Nachkriegszeit oftmals städtebauliches Ideal beim Wiederaufbau war, stellte das Auto in den Mittelpunkt. Halle (Saale) hatte das Glück, nach dem Krieg den Stadtgrundriss mit engeren Straßenräumen und kompakten Wegestrukturen im Wesentlichen bewahren zu können. Somit gibt es nur wenig gebaute Beispiele einer autogerechten Stadt- und Verkehrsplanung, sondern nahezu flächendeckend schon „traditionell“ Kompromisse in knappen Räumen zwischen den einzelnen (Mobilitäts-) Ansprüchen der Einwohnerschaft sowie Besucherinnen und Besucher.

Das Bild der „lebenswerten Stadt“ als attraktiver Aufenthalts-, Wohn- und Arbeitsort erfährt nicht nur in nationalen und internationalen Standortwettbewerben verstärkte Aufmerksamkeit, sondern ist inzwischen allgemeingesellschaftlicher Konsens, so auch in der Stadt Halle (Saale). Siedlungsentwicklung und Verkehrsplanung sind stets zusammenzudenken und müssen sich am Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ orientieren. Kompakte Siedlungsstrukturen und die Mischung unterschiedlicher städtischer Funktionen in qualitativvoller Dichte begründen in Halle (Saale) verkehrsmindernde Raumstrukturen. Sie bieten gute Voraussetzungen für die Vermeidung und Verlagerung von Kfz-Verkehr, für einen geringeren Flächenverbrauch, aber auch für Angebote neuer Mobilitätsdienstleistungen. Vom Autoverkehr dominierte Strukturen können standortgerecht in Flächen für den Rad- und Fußverkehr oder in Aufenthalts- und Grünflächen umgewidmet werden und rücken dann den Menschen wieder stärker in den Mittelpunkt.

### **Gemeinsam mit dem Auto soll der Umweltverbund zum Mobilitätsverbund weiterentwickelt werden.**

Ein auch in Zukunft qualitativ hochwertiger öffentlicher Verkehr bleibt Bedingung für eine zukunftsorientierte wie klimagerechte Stadtentwicklung in Halle (Saale). Insbesondere ist der Straßenbahnverkehr für die Erzeugung urbaner Lebensqualität und guter Mobilitätsangebote ebenso unverzichtbar wie die S-Bahn und der Regionalbusverkehr für die Funktionsfähigkeit von Halle (Saale) als Oberzentrum in dieser Region. Ein zielgerichtet ausgebauter ÖPNV insgesamt soll künftig weiterhin sichere, verlässliche und leistbare Mobilitätsoptionen für alle bieten: Multimodalität – also unterschiedliche, leicht zugängliche und bezahlbare Mobilitätsangebote möglichst aus einer Hand – heißt hier die Ziel-Überschrift.

Bereits eingeleitete technologische Transformationen durch die Elektromobilität bieten zudem das Potenzial, die Attraktivität des ÖPNV auch in der Fläche noch zu verbessern: Elektrobusse fahren ruhiger und im Betrieb abgasfrei. In sensiblen Bereichen und Wohnquartieren können sie die Akzeptanz von Durchfahrten und Haltestellen erhöhen – vorausgesetzt, sie sind optimal ins Taktsystem des Straßenbahnverkehrs eingebunden.

Trotz dieser technischen Verbesserungen muss sich der ÖPNV als systembedingt eher starres Massentransportmittel in den kommenden Jahren weiterentwickeln und aktuellen Trends anpassen. Neue Entwicklungen prägen seit einigen Jahren auch in Halle (Saale) den Verkehrsmarkt und in der Folge das Verkehrsverhalten: So steht den Menschen ein immer breiteres Spektrum an Mobilitätsoptionen (z. B. Car- und Bikesharing, Ridesharing, Fernbusse, E-Roller etc.) zur Verfügung; diese Optionen spielen ihre Vorteile insbesondere durch die Vernetzung mit dem klassischen Umweltverbund aus. Das Ermöglichen von einfacher und spontaner Verkehrsmittelnutzung wird in Zukunft noch mehr an Bedeutung gewinnen. Mit neuen Mobilitätsangeboten verknüpft, kann aus dem klassischen ÖPNV ein umfassender Mobilitätsverbund werden. Unabhängig vom privaten Auto soll die Einwohnerschaft aus verschiedenen Mobilitätsoptionen ihren optimalen Verkehrsmittelmix auswählen können. Durch den Ausbau von Carsharing-Fahrzeugen und Ridesharing-Angeboten entsteht z. B. eine verlässliche automobiler Option, die die Abhängigkeit vom eigenen Pkw verringern kann. Das bedeutet jedoch nicht, dass das Auto als individuelles, flexibles und damit attraktives Verkehrsmittel seine große Bedeutung im alltäglichen Mobilitätsverhalten generell verliert.

Aber es muss durch stadtverträgliche Geschwindigkeiten (Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit, Tempo 40/50/60 nur auf Hauptverkehrsachsen, wo dies aus Gründen der Sicherheit und Stadtverträglichkeit sinnvoll möglich ist) und durch intelligente Steuerung auf den meist im Mischverkehr betriebenen Verkehrsflächen in Zukunft eine möglichst behinderungsfreie Fahrt des Umweltverbundes und des Wirtschaftsverkehrs gesichert werden.

Wesentlich für die Akzeptanz eines solchen Mobilitätsverbunds ist die flächenhafte Ausweitung der Mobilitätsangebote. Nicht nur die Einwohnerschaft in der Innenstadt, sondern auch die am Stadtrand und in der Region Lebenden müssen künftig von solchen Angeboten profitieren

können. Darüber hinaus müssen die Angebote zuverlässig, einfach zugänglich und bezahlbar sein. Hierfür benötigt der ÖPNV kalkulierbare Rahmenbedingungen, vor allem ein dauerhaft verlässliches finanzielles Rückgrat.

### **Mehr Fuß- und Radverkehr sind ein Gewinn für jede Stadt,**

so auch für Halle (Saale). Der Fuß- und Radverkehr ist bezahlbar, gesundheitsfördernd und schließt kaum jemanden von der Teilnahme aus. Er ist emissionsfrei, benötigt wenig Fläche und ist allen anderen Verkehrsarten in Hinblick auf Lärm, Abgase und Feinstaub überlegen. Städte mit einem hohen Radverkehrsanteil zeichnen sich meist auch durch ein geringeres Staugeschehen aus. Aus diesem Grund spielt die Nahmobilität, so der Sammelbegriff für den Fuß- und Radverkehr, eine zentrale Rolle, wenn es um umwelt- und klimaverträgliche Mobilität und die Lebensqualität in Städten geht.

Das Fahrrad als individuelles und höchst flexibles Fahrzeug ist auf innerstädtischen Distanzen bis zu 5 km im Zeitbudget ein durchaus mit dem Auto vergleichbares, attraktives Verkehrsmittel. Und in den vergangenen Jahren hat das Fahrrad in der gesellschaftlichen Bedeutung starken Zuwachs erfahren – schon grundsätzlich vor der Zeit der Pandemie, aber besonders stark währenddessen. Die Anzahl der mit dem Rad zurückgelegten Wege wächst, ebenso wie ihre Länge. Für das Ziel einer „lebenswerten Stadt“ ist es auch in Halle (Saale) deshalb entscheidend, diese positive Entwicklung fortzusetzen. Voraussetzung dafür ist eine sichere und bedarfsgerechte Radverkehrsinfrastruktur. Sind gute Radverkehrsanlagen und attraktive Nebennetze und -routen vorhanden, werden sie auch genutzt. So steigt der Radverkehrsanteil. Dies zu erreichen, setzt eine kontinuierliche und verlässliche Finanzierung voraus.

Der Fußverkehr als natürlichste Fortbewegungsart ist hierbei auf kurzen Distanzen ähnlich vorteilhaft wie der Radverkehr: durch Schaffung bzw. Erhaltung guter Infrastruktur, beispielsweise durch grüne durchgängige Wegenetze, lässt sich dieser Trend verstärken. Außerdem steht der Fußverkehr regelmäßig am Anfang und am Ende von Wegen, die mit dem ÖPNV aber auch mit dem Auto zurückgelegt werden.

Für die Einwohnerschaft aber auch für „Durchreisende“ gilt es, die Aufenthaltsqualitäten zu verbessern, Grünräume, schattenspendende Elemente, Sitzmöglichkeiten und vieles mehr zu schaffen, was urbanes Leben ausmacht. Auf diese Weise kann der gesamte Anteil nichtmotorisierter Wege im Stadtverkehr deutlich über die bereits heute guten 50 Prozent gesteigert werden.

### **Weniger private Autos schaffen wertvollen öffentlichen Raum.**

Städtische Flächen sind knapp und wertvoll. Ganz besonders in einer kompakten Stadt wie Halle (Saale). Die Art ihrer Nutzung entscheidet darüber, ob eine Stadt lebenswert, attraktiv und damit letztlich auch als Standort begehrt ist. Nutzungskonkurrenzen unterschiedlicher Gruppen führen erfahrungsgemäß oft zu Konflikten. Die größten Nutzungsansprüche am öffentlichen Raum stellt bisher der motorisierte Individualverkehr (MIV). Gemessen am Anteil am Verkehr (Modal Split) beansprucht er Flächen im Übermaß. Insbesondere der ruhende Verkehr nimmt überproportional viel Fläche in Anspruch und beschneidet den Raum, den der Fußgänger-, Radfahrverkehr und spielende Kinder haben.

Auch in Halle (Saale) übersteigt hingegen die Nachfrage nach kostenfreien und günstigen Autostellplätzen das vorhandene bzw. realistisch erweiterbare Angebot und beeinträchtigt den öffentlichen Raum in seiner Qualität, Attraktivität und Funktionsfähigkeit vor allem der Innenstadt.

Die Kommunen in Sachsen-Anhalt verfügen im Gegensatz zu anderen Bundesländern bisher noch nicht über alle Instrumente, mit denen sie die Flächennutzung im öffentlichen Verkehrsraum gezielt steuern können, zum Beispiel im Bereich des ruhenden Verkehrs. Gerade das Parkraummanagement nimmt in einer integrierten gesamtheitlichen Verkehrsplanung eine Schlüsselrolle ein. Neben der Verkehrslenkung legt es den Umgang mit Flächen und ihre Nutzungsbedingungen fest. So lassen sich die insgesamt benötigten Flächen beschränken, Parkvorgänge zum Beispiel für Wirtschafts-, Liefer- und Anwohnerverkehre priorisieren und Lärm- und Schadstoffimmissionen reduzieren.

Die Förderung von Carsharing führt gerade in hochverdichteten Innenstadtquartieren zu einer niedrigeren Besitzquote privater Pkw und reduzierten Flächenbedarfen. Die Nutzung und Gestaltung der öffentlichen Stadt- und Verkehrsräume wirkt sich im Ergebnis dann auch positiv auf die Konkurrenzfähigkeit von Halle (Saale) im Standortwettbewerb um Einwohnerschaft, Arbeitende und Unternehmen aus.

### **Der Wirtschaftsverkehr kann auch klimaverträglicher organisiert werden.**

Städtisch geprägter Wirtschaftsverkehr ist in den vergangenen Jahren stark angestiegen und derzeit muss von einem weiter anhaltenden Wachstum ausgegangen werden, getrieben durch Paket- und Lieferdienste vor allem im rasant wachsenden Internet-Versandhandel. Nicht nur die gesundheitsschädlichen Immissionen durch den wachsenden Lieferverkehr stellen die Städte, so auch Halle (Saale) vor Herausforderungen, sondern auch die zunehmende Behinderung von Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit. Das allgemein gültige Ziel formuliert die EU-Kommission in ihrem Weißbuch Verkehr: eine „im Wesentlichen CO<sub>2</sub>-freie Stadtlogistik in größeren städtischen Zentren bis 2030“.

Lösungsansätze dafür sind zwar schon vorhanden, benötigen aber eine starke und zielgerichtete Zusammenarbeit der Hauptakteure in der Privatwirtschaft. Erst dann könnten Anbieter übergreifend entwickelte City-Logistik-Konzepte zumindest teilweise die Möglichkeit eröffnen, Warenströme vor dem Stadtgebiet zu sammeln und dann gebündelt mit E-Fahrzeugen zu verteilen, beispielsweise an „Urban Hubs“, innerstädtischen Distributionsflächen.

### **Städte brauchen mehr Unterstützung, Halle (Saale) ganz besonders.**

Viele Herausforderungen für eine Stadt der Zukunft existieren, die in den nächsten Jahren angegangen werden müssen. Dies betrifft nicht nur die Mobilität für sich betrachtet. Gerade in Zeiten, in denen Städte, Gemeinden und Kreise zunehmend unter dem Druck stehen, Kosten zu senken und zugleich ihre Leistungen qualitativ und quantitativ zu erhalten oder gar zu steigern, stellt die interkommunale Zusammenarbeit eine wichtige kommunale Handlungsoption dar. Neben personellen, finanziellen und zeitlichen Ressourcen sind zu diesem Zweck Akteurs-Allianzen notwendig. Nur weitgehend gemeinsam können Politik, Verwaltung, Privatwirtschaft, Einwohnerschaft, Wissenschaft und Medien die notwendige breite Unterstützung und Akzeptanz für kommunalpolitische Ziele erreichen. Einen allgemein gültigen Königsweg kann und wird es nicht geben.

Die Stadt Halle (Saale) benötigt, wie alle anderen Kommunen auch, Planbarkeit bei der langfristigen Finanzierung des kommunalen Verkehrs ebenso wie erweiterte Spielräume kommunalen Handelns. Stadtplanung und Verkehrsplanung benötigen ebenso auch Rechtssicherheit. Die StVO und die Straßengesetze der Länder müssen dahingehend erneuert werden, dass sie innovative sowie nachhaltige (Stadt-) Entwicklungen ermöglichen. Die Maßnahmen und Instrumente sollten nicht nur flexibel in der Anwendung sein, sondern auch an ihrem Beitrag für Umwelt- und Klimaschutz sowie für das Gemeinwohl gemessen werden.

Über den Erfolg der Mobilitätswende wird aber auch im Verhältnis zwischen Stadt und Umland entschieden. Gute Erreichbarkeit und Mobilitätsangebote für die Menschen sind daher innerhalb der Metropolregion Mitteldeutschland um das Oberzentrum Halle (Saale) sicherzustellen.

**Fazit:**

Es herrscht großes Interesse und breiter politischer Konsens, dass mehr Mobilitätsangebote in einer noch besseren Qualität notwendig sind, um Halle (Saale) zukunftsgerecht weiterentwickeln zu können. Bisher Erreichtes gilt es zielgenau auszubauen und zu ergänzen. Ein deutlich besseres Angebot über alle Mobilitätsformen soll attraktive Alternativen zum Pkw bieten – so, dass Einwohnerschaft und Besucherschaft keinen Zwang, sondern einen Anreiz zum Umstieg spüren. Direkt sichtbare positive Veränderungen im öffentlichen Raum müssen realisiert und kommuniziert werden, um breite Akzeptanz zu schaffen. Einschränkungen für die lokale Wirtschaft sind auf einem geringstmöglichen Maß zu halten.

Finanzielle Zwänge ermöglichen der Stadt Halle (Saale) aktuell aber noch nicht ein Mobilitätsangebot zu schaffen, wie es politisch gewünscht, fachlich für die Zukunft erforderlich und für die Zielerreichung existierender Beschlüsse/Gesetze notwendig ist. Konkurrierende Aufgaben der Daseinsvorsorge und Zukunftsfragen streiten um sehr knappe Mittel. Die vorhandenen und häufig sehr bürokratischen Förderprogramme mit sehr knapp bemessenen Umsetzungszeiträumen stehen aber oft im krassen Widerspruch zu den vom Gesetzgeber ebenfalls geforderten umfangreichen Planungsabläufen, Beteiligungsumfängen oder zu Vorgaben des Vergaberechts. Auch dies sollte die Politik aufgreifen.

Unsere Vision 2040+ umfasst ein hochattraktives wie leistungsfähiges Angebot im Umweltverbund, welches konfliktarm sowohl Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV ermöglicht und miteinander verknüpft. Die Stadt Halle (Saale) ist durch mehr Nahmobilität und kurze Wege belebt. Dieses ist eingebettet in eine Umgebung, die eine hohe Aufenthaltsqualität bietet und das Mikroklima verbessert hat.

Die Infrastruktur für alle Verkehrsarten ist bestmöglich ausgebaut und wird dauerhaft instandgehalten. Die Stadt ist trotz der hohen Altbausubstanz weitgehend barrierefrei gestaltet und bietet somit gerade dem Fußverkehr eine hohe Qualität. Für spontane Mobilitätswünsche sind attraktive Optionen einfach zugänglich. Auch die Randbereiche und benachbarte Gemeinden bzw. Gewerbeansiedlungen sind attraktiv erschlossen.

Alle Bevölkerungsgruppen sind mobil, erreichen ihre Ziele einfach und sicher. Das Angebot im Umweltverbund ist durchgehend verfügbar und tageszeitlich sinnvoll gestaffelt. Es ermöglicht somit auch den Gruppen, die nicht über einen Pkw verfügen, immer ein gutes Mobilitätsangebot. Dies wird durch Hilfestellungen für mobilitätseingeschränkte Personen ergänzt. Die Kosten für die Nutzung des ÖPNV stellen keine Zugangsbarriere dar.

Das Angebot, das der Besucherschaft sowie Einwohnerschaft der Stadt durch den Umweltverbund zur Verfügung steht, hat zu deutlich weniger Stellflächen für Pkw im öffentlichen Raum geführt. Dies geschieht Hand in Hand mit weitgehend konfliktarmen Flächenerweiterungen für den Umweltverbund. Weitere frei gewordene, hochwertige öffentliche Flächen werden zugunsten von Maßnahmen für eine multifunktionale lebenswerte Stadtgestaltung genutzt. Flankiert wird dies durch aktives Parkraummanagement in den Innenstadtquartieren sowie eine gesamtheitlich konzipierte E-Mobilitäts-Strategie.

Unternehmen als wichtige Gestalter und Partner haben überwiegend ein aktives Mobilitätsmanagement, welches nahtlos an die öffentlichen Angebote anschließt.

Die Finanzierung aller Maßnahmen ist sicher und langfristig gewährleistet. Dafür stehen neue Finanzierungsquellen zur Verfügung, welche nicht in Konkurrenz zu anderen Fragen der Daseinsvorsorge stehen.

Die Stadt mit Verwaltung und Politik sieht sich, wie in der Vergangenheit so auch in der Zukunft als Vorreiterin einer nachhaltigen Entwicklung, in der Förderprojekte, Erprobungen und Versuche Teil der zukünftigen Entwicklung sind.

## **Wirkungskreis des Ganzheitlichen Mobilitätskonzeptes (GMK) Halle (Saale)**

Im Zielsegment Mobilität existieren zwei übergeordnete „Stellschrauben“ für eine signifikante Absenkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen bzw. deren Ausgleich durch kompensierende Maßnahmen. Dies sind zum einen Maßnahmen zur Nutzung klimaneutraler Verkehrsangebote wie Fahrrad- und Fußverkehr sowie dem emissionsmindernden ÖPNV und zum anderen die Reduktion der Emissionen durch emissionsärmer angetriebenen Pkw- und Güterverkehr.

Im Hinblick auf eine steigende Verbreitung solcher Fahrzeuge (Hybrid, E-Antrieb etc.) sind die Einflussmöglichkeiten der Stadt Halle (Saale) stark begrenzt. Hier sind in erster Linie breite Akzeptanz und Annahme in der Nutzerschaft notwendig.

Daher muss die Beurteilung der Maßnahmen in Bezug auf den kommunalen Klimaschutz auf den von der Stadt Halle (Saale) auch tatsächlich beeinflussbaren Aspekten liegen.

Vor diesem Hintergrund ist der vom Stadtrat im Klimaschutzkonzept angestrebte Modal-Split von 75% des Umweltverbundes und der hiermit auch verknüpfte Rückgang der Emissionen um 48% im Verkehrssektor bis 2030 nach fachlicher Einschätzung nicht möglich. Die bis dahin realistisch zu erwartenden Neubeschaffungen von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben sowie die Nutzungssteigerungen im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zugunsten des Umweltverbundes reichen hierfür bei Weitem nicht aus.

Die hier im Rahmen des Ganzheitlichen Mobilitätskonzeptes erarbeiteten Ziele und vorgeschlagenen Maßnahmen bieten jedoch einen Rahmen für die strategische Ausrichtung der künftigen Verkehrspolitik und ein Angebot an die Bevölkerung. Hinsichtlich des Umfangs ist es so ausgelegt, dass dies durch die Verwaltung und die Akteure realistisch umsetzbar erscheint. Im Hinblick auf seine CO<sub>2</sub>-relevanten Auswirkungen wird es aber auf Verhaltensänderungen und ein geändertes Kfz-Kaufverhalten ankommen.

Die im Ganzheitlichen Mobilitätskonzept beschriebenen Rahmenbedingungen und Maßnahmen stellen demnach den Weg hin zur Klimaneutralität dar. Für deren Erreichung bedarf es aber entscheidender externer Faktoren (Förderpolitik, regulatorische Vorgaben etc.), die von der Stadt Halle (Saale) in der Regel nicht direkt beeinflusst werden können.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass das Ganzheitliche Mobilitätskonzept bei Umsetzung der darin formulierten Maßnahmen dennoch einen wichtigen Beitrag dazu leisten kann, die Klimaschutzziele der Stadt Halle (Saale) zu erreichen.