



Ausschuss für Planungsangelegenheiten am 09.04.2024



Tagesordnungspunkt 1.

Eröffnung der Sitzung,
Feststellung der Ordnungsmäßigkeit der Einladung und der
Beschlussfähigkeit

Tagesordnungspunkt 2.

Feststellung der Tagesordnung

Tagesordnungspunkt 3.

Einwohnerfragestunde

Tagesordnungspunkt 4.

Entscheidung über Einwendungen gegen die Niederschrift
und Bestätigung der Niederschrift vom 12.03.2024

Tagesordnungspunkt 5.

Beschlussvorlagen

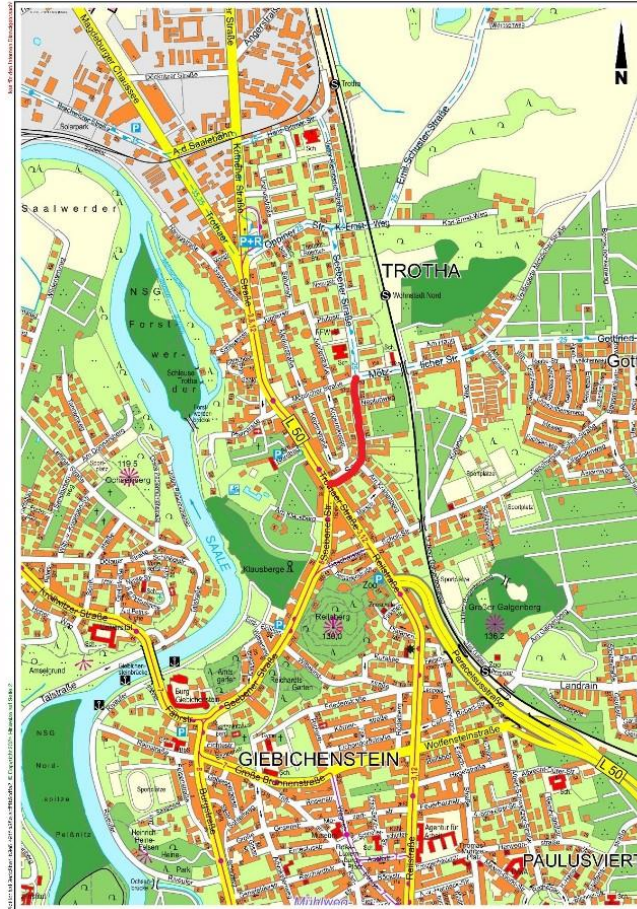
Tagesordnungspunkt 5.1.

Variantenbeschluss für die Umgestaltung der westlichen Radverkehrsanlagen in der Seebener Straße zwischen Mötzlicher Straße und des Radweges von der Kreuzung Trothaer Straße bis Am Krähenberg

Vorlage: VII/2024/06789

Auswahlkriterien

- Alternativrouten für Familien, abseits von Hauptverkehrsstraßen – Wichtiges Ziel im Ganzheitlichen Mobilitätskonzept
- Alternative zur Trothaer Straße
- Schlechter Zustand des Radweges
- Baumerhalt



Zustand



**Parken am Straßenrand, hoher Parkdruck,
Gefahr von Dorring-Unfällen**

**Bepflanzung nah des bestehenden
Radweges, Wurzelbereiche versiegelt**



Zustand

**Allgemein schlechter Zustand der
Radverkehrsanlage**

**Aufhöhungen/ Aufwölbung durch
Wurzeleinwüchse**

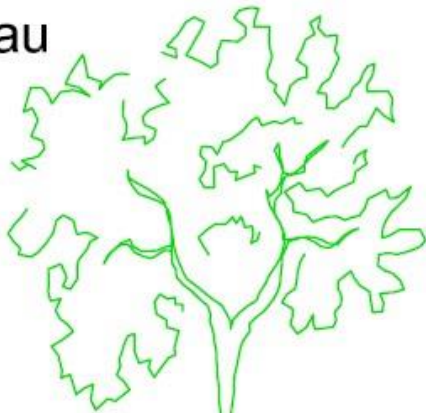


Projektstand

- Planung noch nicht vergeben
- Variantenuntersuchung im Haus durchgeführt
- Verkürzte Planungszeit angestrebt (Verzicht auf Vorplanung, ...)
- 90 % Förderung in dieser EFRE-Periode (bis 2027) angestrebt



Seebener Straße I-I -Neubau



Vorteil:

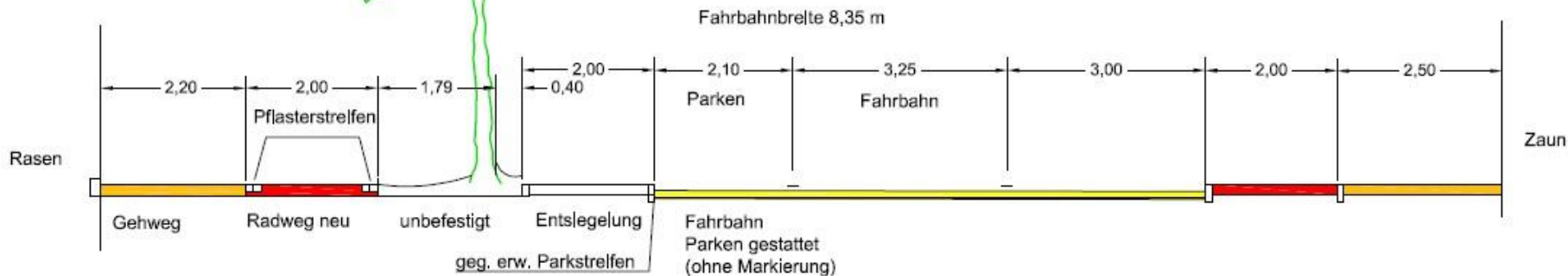
- Trennung Geh-/ Radweg
- Trennung vom Parkstreifen
- Parksituation bleibt erhalten
- Entsiegelung des alten Radweges in unmittelbarer Nähe der Bäume
- Platz für neuen Radweg vorhanden

Nachteil

- Versiegelung bzw. Teilversiegelung
- Fällen von abgängigen Bäumen

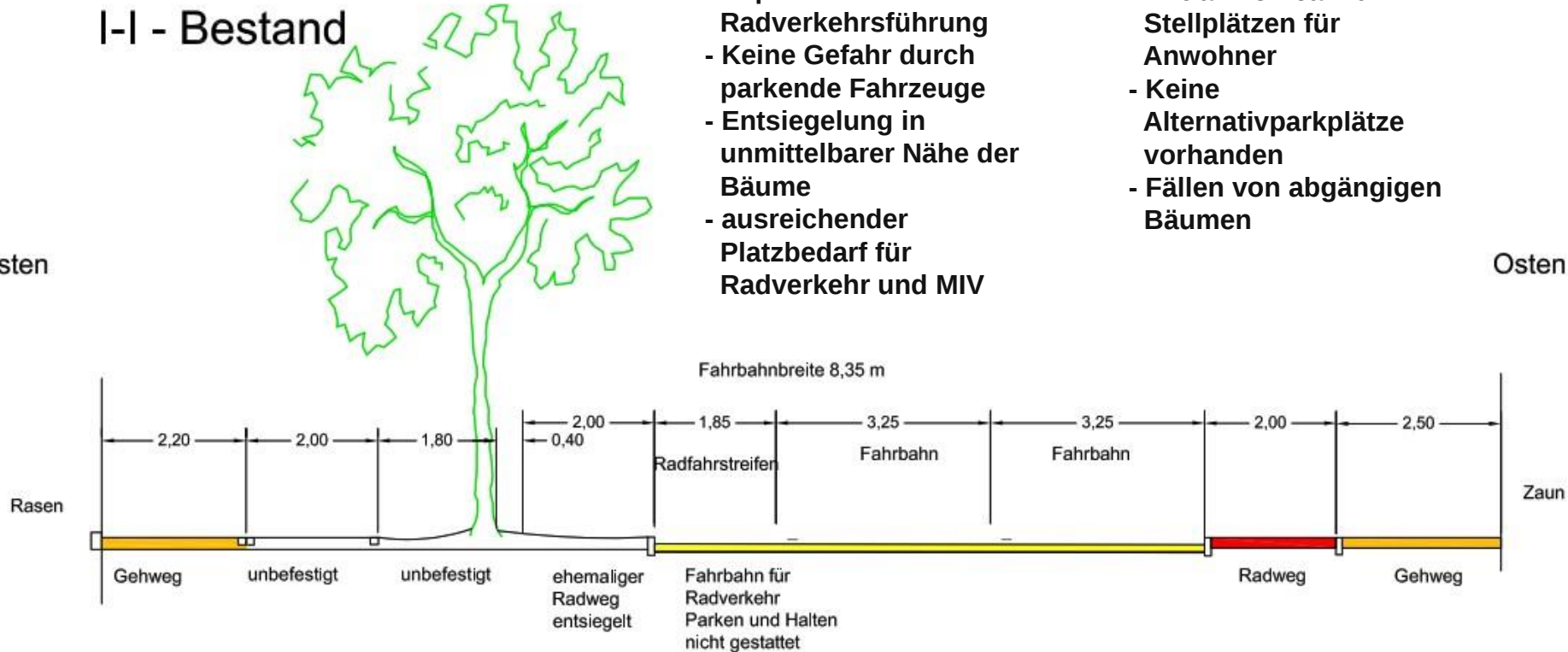
Westen

Osten



Seebener Straße I-I - Bestand

Westen



Vorteil:

- Separate Radverkehrsführung
- Keine Gefahr durch parkende Fahrzeuge
- Entsiegelung in unmittelbarer Nähe der Bäume
- ausreichender Platzbedarf für Radverkehr und MIV

Nachteil:

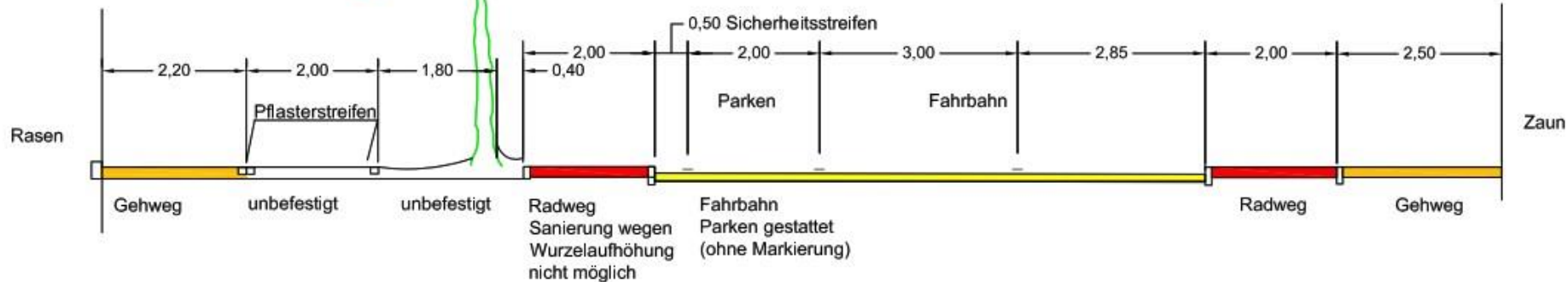
- Entfall von ca. 40 Stellplätzen für Anwohner
- Keine Alternativparkplätze vorhanden
- Fällen von abgängigen Bäumen

Seebener Straße I-I - Bestand

Vorteil:
- Parksituation
bleibt unverändert

Nachteil:
- kein Sicherheitsstreifen
zu parkenden Fahrzeugen
- erhebliche Eingriffe in
Baumbestand und
Wurzelwerk
- keine Entsiegelung
- bedingt durch
Wurzelaufhöhungen keine
Sanierung in
Teilbereichen möglich

Westen



Osten

Vor- und Nachteile

Variante/Bewertungsmerkmal	Variante 1 getrennter Rad/ Gehweg	Variante 3 Radfahrstreifen auf Fahrbahn ohne Parkstreifen	Variante 4 Ausbau des bestehen Radweges
Verkehrssicherheit	taktile Trennung Geh/Radweg, Sicht an Einmündungen gegeben	separate Radverkehrsführung	durch Begrenzung vo Bäumen und parkend Fahrzeugen eingeschränkt
Sicherheitsabstand zu parkenden MIV	räumliche Trennung	keine parkenden Fahrzeuge mehr vorhanden	Einrichten eines Sicherheitsabstandes nicht möglich
Parksituation des MIV	unverändert	Entfall von 40 Parkplätzen, keine Alternativen für Anwohneenden und Andienung vorhanden	unverändert
Baumerhalt	geringer Eingriff, lediglich Teilversiegelung und Entsiegelung, Fällen von abgängigen Bäumen und Ersatz	kein Eingriff, Fällen von abgängigen Bäumen und Ersatz	erhebliche Eingriffe in Teilbereichen erforde
Revitalisierung Allee	Entsiegelung des bestehenden Radweges, bei Bedarf Wurzelbrücken für neuen Radweg	Entsiegelung des bestehenden Radweges	nicht umsetzbar
Platzbedarf	unbefestigter Bereich zwischen Gehweg und einseitige Baumreihe vorhanden	Fahrbahnbreite ausreichend	mangelnder Platz für Radverkehr und parkenden MIV wege fehlenden Sicherheits abstand vorhanden
Kosten	ca. 2.400.000 Euro	ca. 1.190.000 Euro	entfällt
Rangfolge	1	2	nicht umsetzbar

Kosten und Finanzierung der Vorzugsvariante

Radweg mit Sanierung des Gehweges:	1.666.000 Euro
Beleuchtungsanlage:	309.000 Euro
Planungskosten:	392.000 Euro
<u>Baumgutachten/ ökologische Baubetreuung:</u>	<u>11.000 Euro</u>

Gesamtkosten **2.380.000 Euro**

Da lediglich eine Verlagerung der befestigten Flächen erfolgt, erhöhen sich die Unterhaltungskosten nur im Bereich der Beleuchtungsanlagen.

Weiteres Vorgehen

- | | |
|--|----------------------|
| ➤ VOF - Verfahren zur Auswahl eines Ingenieurbüros | II/ III Quartal 2024 |
| ➤ Vergabebeschluss zur Beauftragung des Büros | IV Quartal 2024 |
| ➤ Entwurfs-/Genehmigungsplanung | I / II Quartal 2025 |
| ➤ Baubeschluss | III Quartal 2025 |
| ➤ Ausführungsplanung | IV Quartal 2025 |
| ➤ Ausschreibung / Vergabe der Bauleistung | I Quartal 2026 |
| ➤ Vergabebeschluss Bauleistung | II Quartal 2026 |
| ➤ Bauausführung | ca. 7 Monate |

Tagesordnungspunkt 5.2.

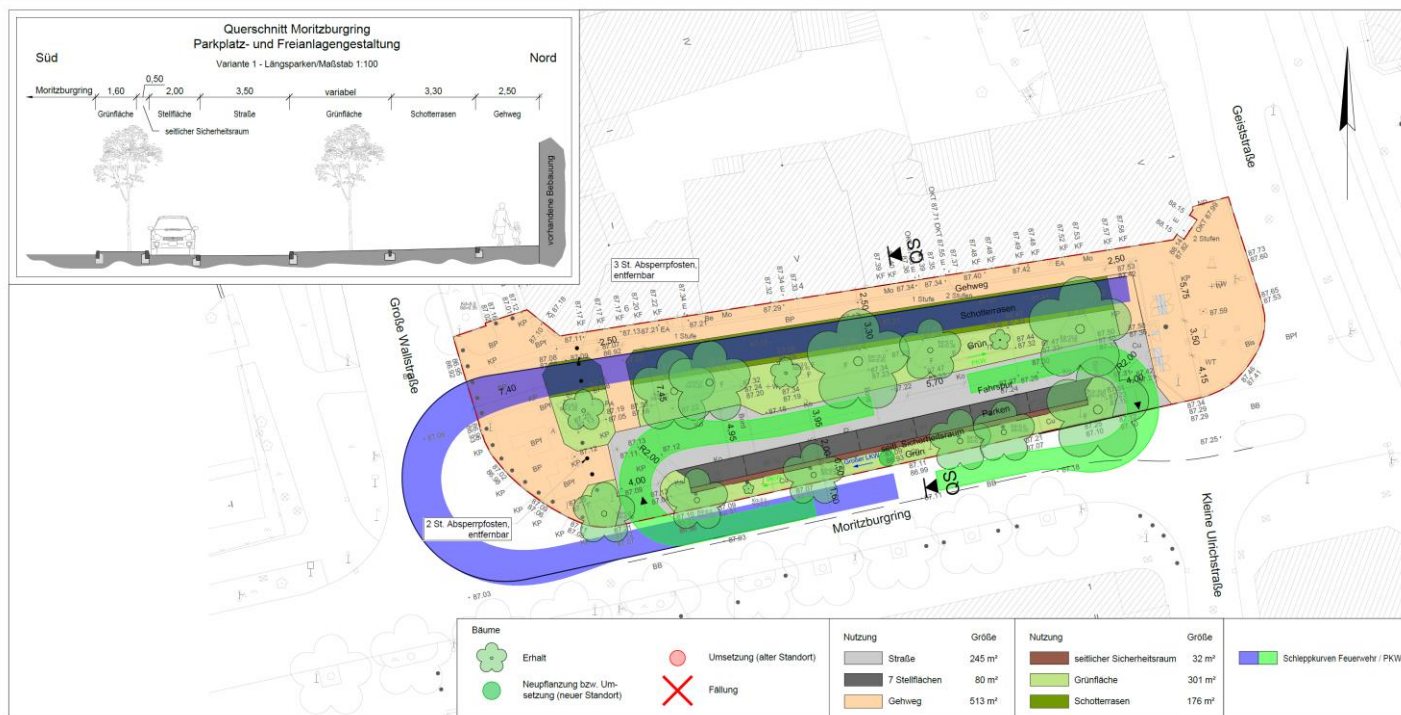
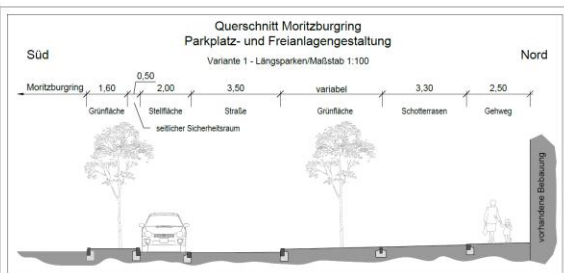
Variantenbeschluss Freiflächengestaltung Moritzburgring

Vorlage: VII/2024/06683

Tagesordnungspunkt 5.2.1.

Änderungsantrag der AfD-Stadtratsfraktion zum
Variantenbeschluss Freiflächengestaltung Moritzburggring

Vorlage: VII/2024/07100



 sigma Umwelttechnik Ingenieurgesellschaft mbH	Mühling 46 06114 Halle (Saale)	<table> <tr> <th></th> <th>Datum</th> <th>Zeichen</th> </tr> <tr> <td>bearbeitet</td> <td>14.06.2023</td> <td>Engler</td> </tr> <tr> <td>gezeichnet</td> <td>14.06.2023</td> <td>En/Sal</td> </tr> <tr> <td>geprüft</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		Datum	Zeichen	bearbeitet	14.06.2023	Engler	gezeichnet	14.06.2023	En/Sal	geprüft		
		Datum	Zeichen											
	bearbeitet	14.06.2023	Engler											
gezeichnet	14.06.2023	En/Sal												
geprüft														
Telefon : 0345 / 23 31 510 Telefax : 0345 / 23 31 516														
E-Mail : info@sigma-unt.de Internet : www.sigma-unt.de		_____ Stork												

Stadt Halle (Saale) Geschäftsbereich II, Stadtentwicklung und Umwelt Fachbereich Städtebau und Bauordnung Neustädter Passage 18 06100 Halle (Saale)	Bearbeitet:
	Geprüft:
	Projekt-Nr.:

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

VORUNTERSUCHUNG

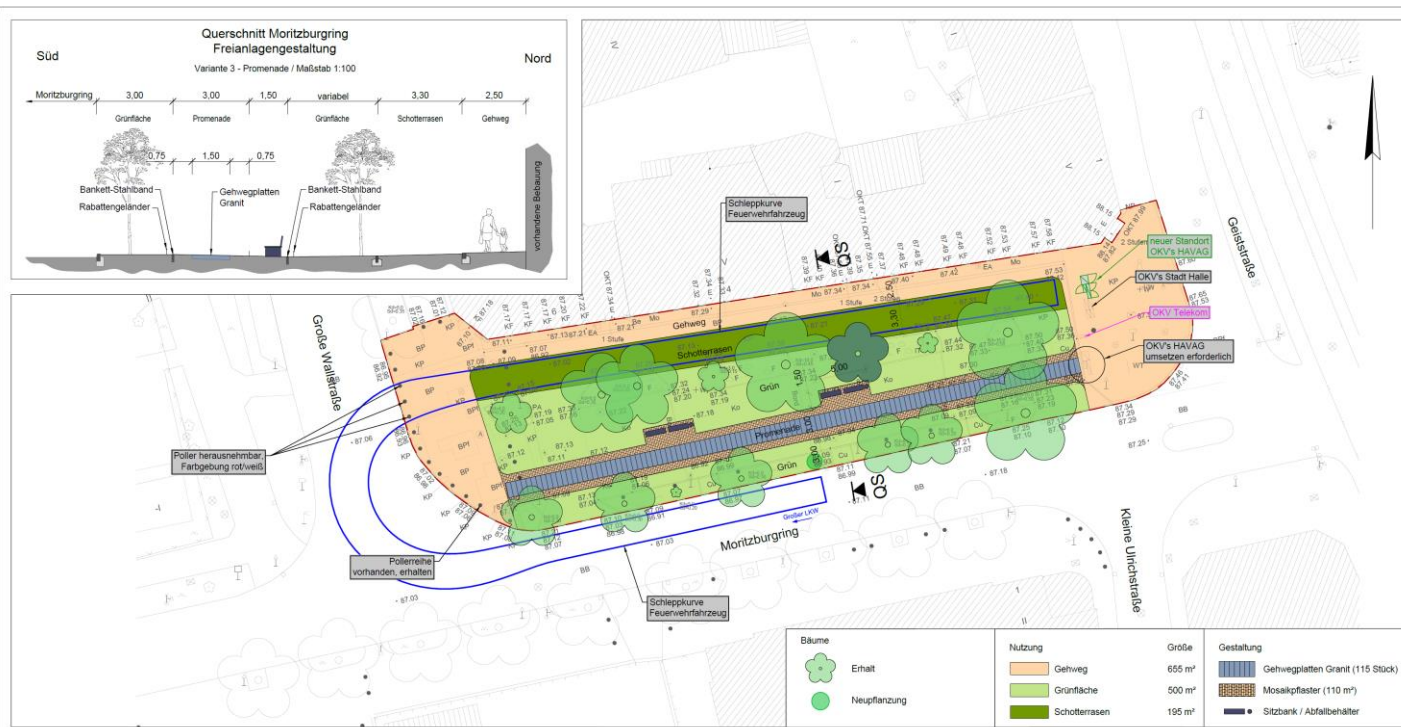
Straßenbauverwaltung Stadt Halle (Saale)	Unterlage / Blatt-Nr.: 5.1 Lageplan Variante 1
Straße / Abschn.-Nr. / Station: Peißnitzstraße PROJIS - Nr.:	Maßstab: 1:250

Moritzburgring
Parkplatz- und Freianlagengestaltung
Varianten 1 - Einparken

Aufgestellt: VOR

Halle (Saale), den 14.08.2023

Ordnungs-Nr. / Station: Peißnitzstraße	Unterlage / B Lageplan
Moritzburg Parkplatz- und Freizeitanlagegestaltung Moritzburg - Zentralsparken	Maßstab:



 sigma Umwelttechnik Ingeneurgesellschaft mbH	Mühlweg 46 06114 Halle (Saale) Telefon: 0345 / 23 31 510 Telefax: 0345 / 23 31 518 E-Mail: info@sigma-uni.de Internet: www.sigma-uni.de	Datum 11.12.2023	Zeichen Engler
		bearbeitet 11.12.2023	Engler
		gezeichnet 11.12.2023	Engler
		geprüft	
		Stork	

Stadt Halle (Saale) Geschäftsbereich II, Stadtentwicklung und Umwelt Fachbereich Städtebau und Bauordnung Neustädter Passage 18 06100 Halle (Saale)	Bearbeitet:		
	Geprüft:		
	Projekt-Nr.:		
Telefon: 0345 / 221-4743 Telefax: 0345 / 221-4277			

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

VORUNTERSUCHUNG

Straßenbauverwaltung Stadt Halle (Saale)	Unterlage / Blatt-Nr.: 5.3 Lageplan Variante 3
Straße / Abschn.-Nr. / Station: Moritzburgring	Maßstab: 1:250
PROJIS - Nr.:	

Moritzburgring Parkplatz- und Freianlagengestaltung Variante 3 - Weiterführung Promenade Universitätstring	
Aufgestellt:	
Halle (Saale), den	

Tagesordnungspunkt 5.3.

Bebauungsplan Nr. 92, Biologicum Heideallee/Weinbergweg,
1. Änderung – Beschluss zur öffentlichen Auslegung

Vorlage: VII/2024/06919

Bebauungsplan Nr. 92 Biologicum Heideallee / Weinbergweg, 1. Änderung — **Verfahrensverlauf**

- Aufstellungsbeschluss 27.10.2021
- Erarbeitung des Vorentwurfes mit Ausgleichsbilanzierung 2022/2023
- Frühzeitige Beteiligung vom 05.12.2023 bis 19.01.2024
- Einarbeitung der Stellungnahmen und Erarbeitung Entwurf bis 15.03.2024

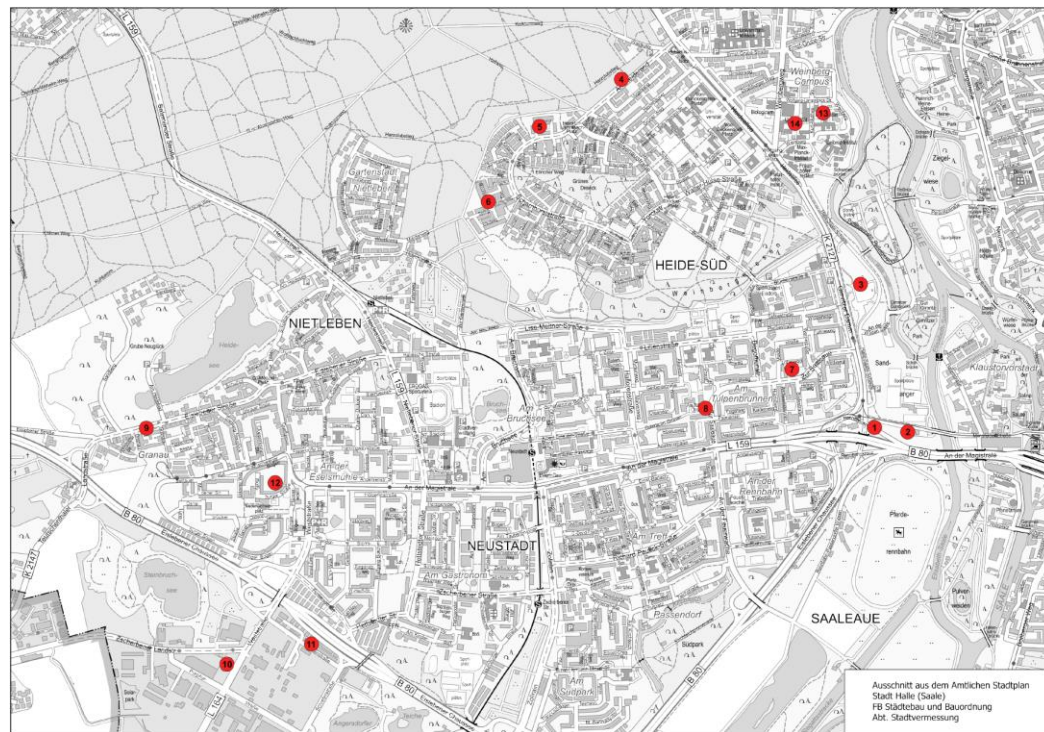
- **Offenlagebeschluss im Stadtrat am 24.04.2024**
- **Offenlage Mai — Juli 2024**

- Erarbeitung Satzungsfassung
- **Beschluss im Stadtrat 27.11.2024, nach Ausfertigung Rechtskraft**

Bebauungsplan Nr. 92 Biologicum Heideallee / Weinbergweg, 1. Änderung — **Ziele der 1. Änderung**

- **Zweck:** Schaffung langfristiger Entwicklungsmöglichkeiten für MLU + TGZ
- **Städtebau/Grünordnung:** Festsetzung der überbaubaren Grundstücksflächen und der Bauweise mit dem Ziel größtmöglicher Flexibilität, Regulierung der GRZ, Höhendominante im Süden, alleeartige Baumpflanzung am Weinbergweg, Erhalt Grünstreifen Heideallee
- **Umwelt:** Stärkung des Umwelt- und Klimaschutzes sowie der Klimaanpassung durch Baumpflanzungen, Sicherung der Ausgleichsmaßnahmen, Dachbegrünung, Erhalt der vorhandenen Gehölzstrukturen, Überdeckung von offenen Stellplätzen, hohe Regenrückhaltung auf Grundstück, Immissionsschutz

Planzeichnung und Übersichtsplan Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

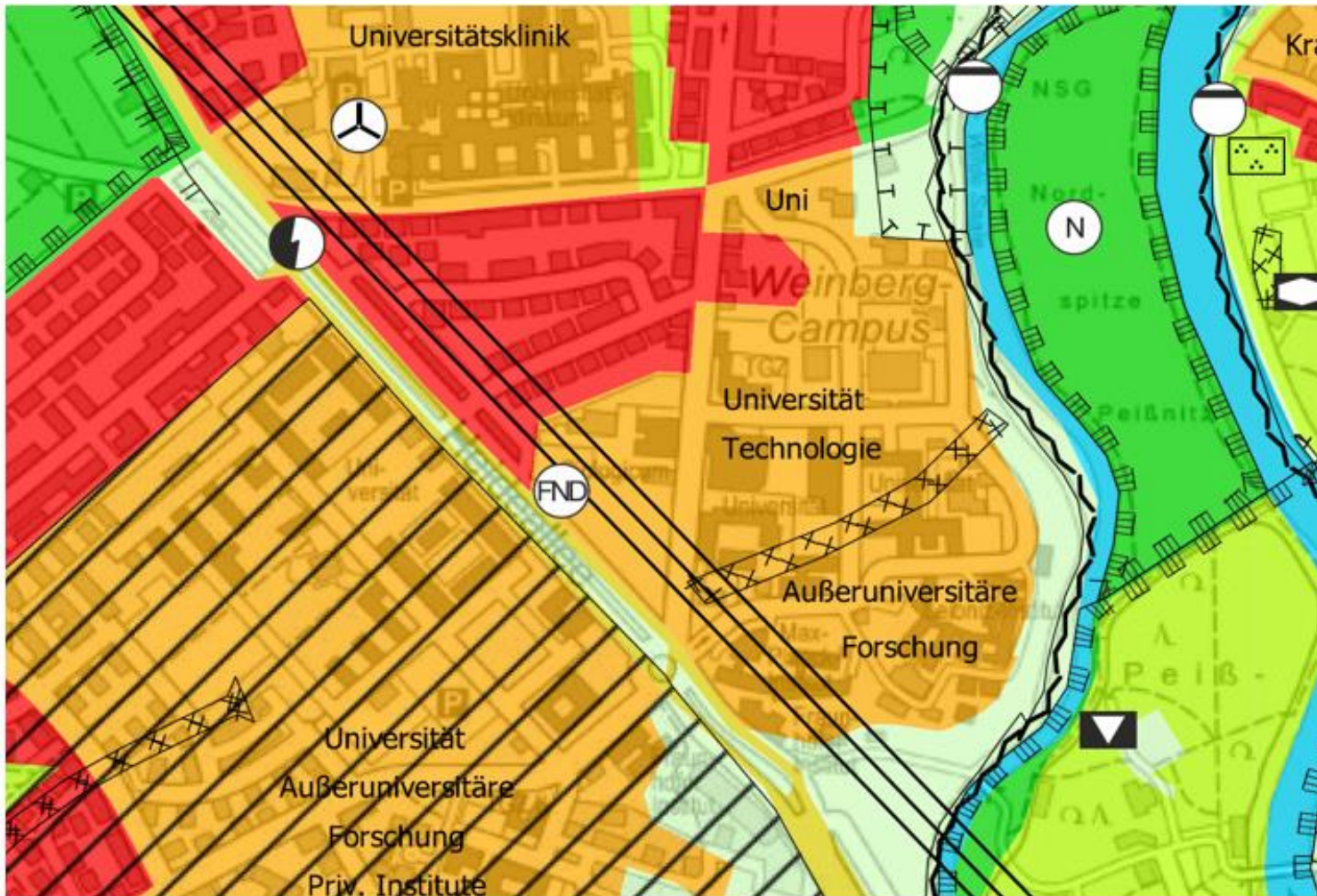




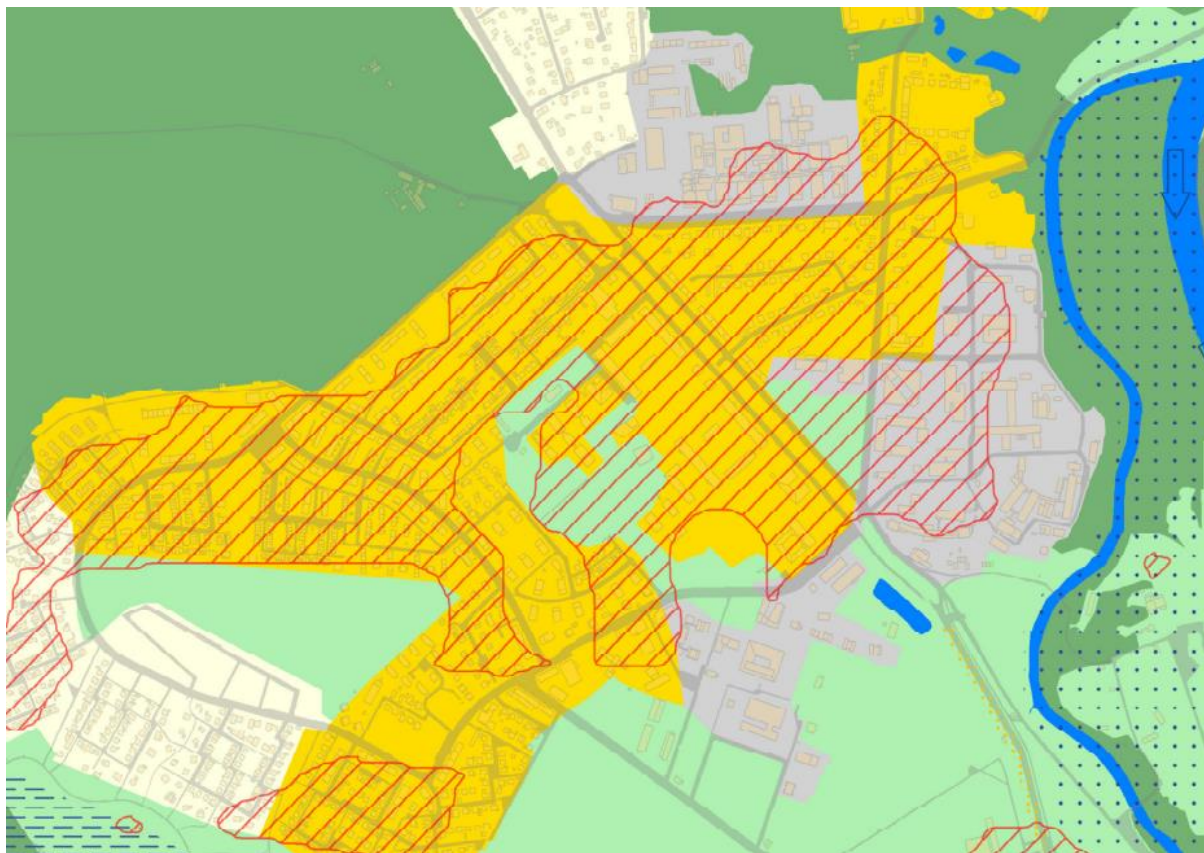
Übersicht der

1. Festsetzungen

Teilfläche	Größe in m² B-Plan 2023	Biotopwert Planung 1998 (je Sondergeb.) nachtr. Bilanz	Biotopwert Planung 2023	Differenz nach Verteilung in Sondergeb.
Sondergebiet SO 1	2.308	13.856	10.935	-2.921
Sondergebiet SO 2	12.471	69.045	52.528	-16.517
Sondergebiet SO 3	3.795	16.765	8.996	-7.769
Sondergebiet SO 4	7.128	34.017	52.888	18.871
Sondergebiet SO 5	5.261	32.108	37.097	4.989
Sondergebiet SO 6	3.484	23.864	35.598	11.734
Öffentliche Straßenverkehrsfläche	1.711			
Gesamt	36.158	189.655	198.042	8.387



FNP



Klimatope

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

Klimaeigenschaften

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

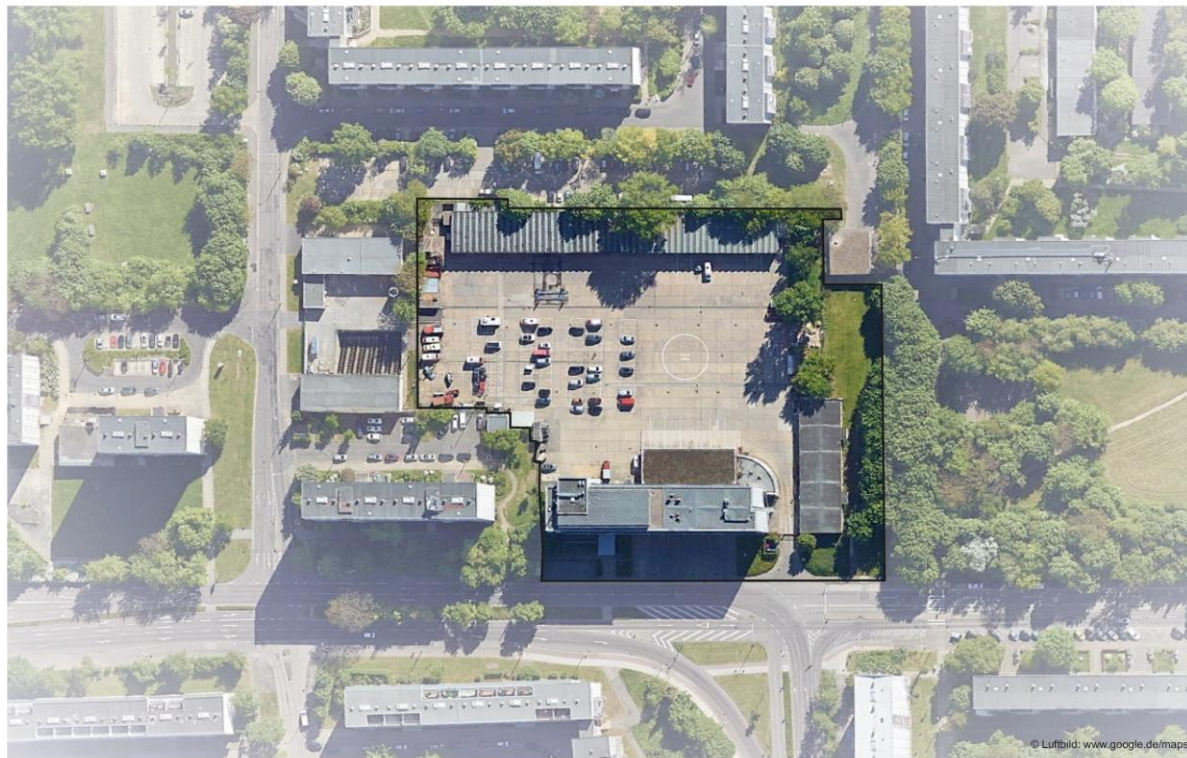
Straßen mit potenzieller Luftschadstoffbelastung

- ▨ Straße mit sehr hoher Verkehrsbelastung (DTV > 50.000)
- ▨ Straße mit hoher Verkehrsbelastung (DTV 30.001 - 50.000)
- ▨ Straße mit mäßiger Verkehrsbelastung (DTV 10.001 - 30.000)
- Anlagen nach BImSchV

Tagesordnungspunkt 5.4.

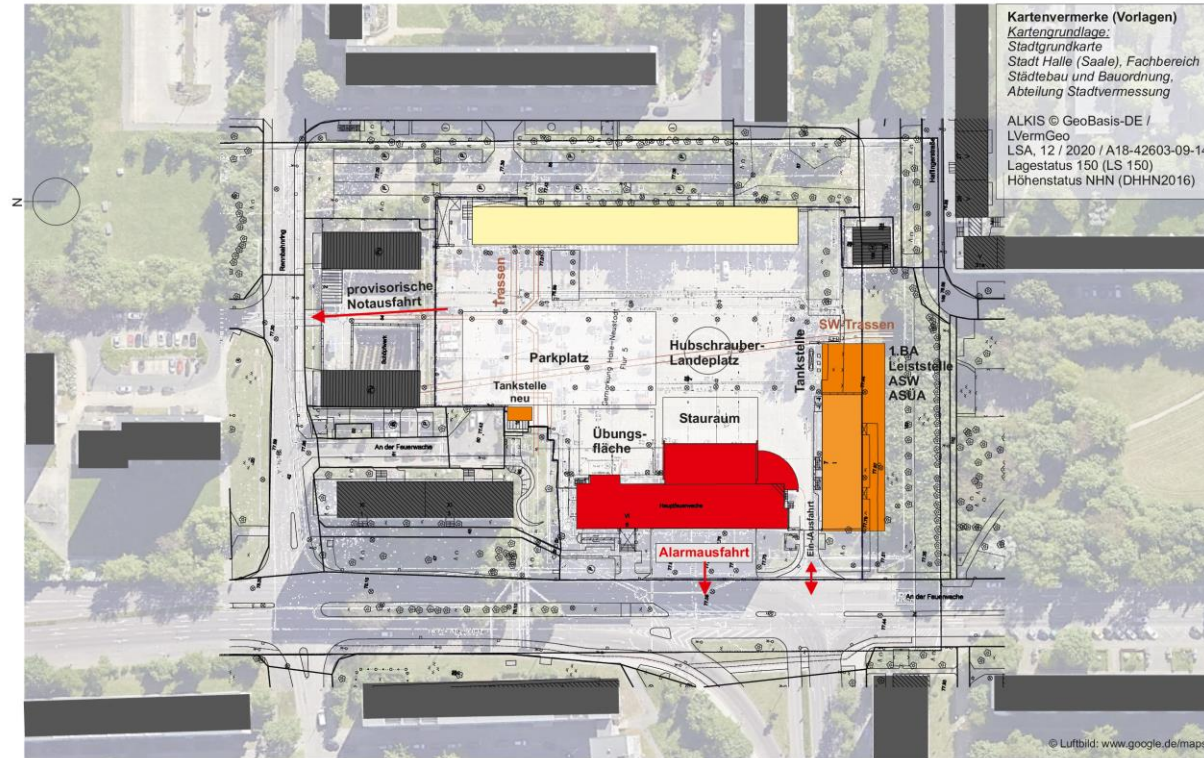
Verzicht auf Variantenbeschluss und Baubeschluss für den
Neubau einer Leitstelle mit Atemschutzwerkstatt und
Atemschutzübungsanlage am Standort AN der Feuerwache 5/7,
06124 Halle (Saale)

Vorlage: VII/2024/06912



© Luftbild: www.google.de/maps



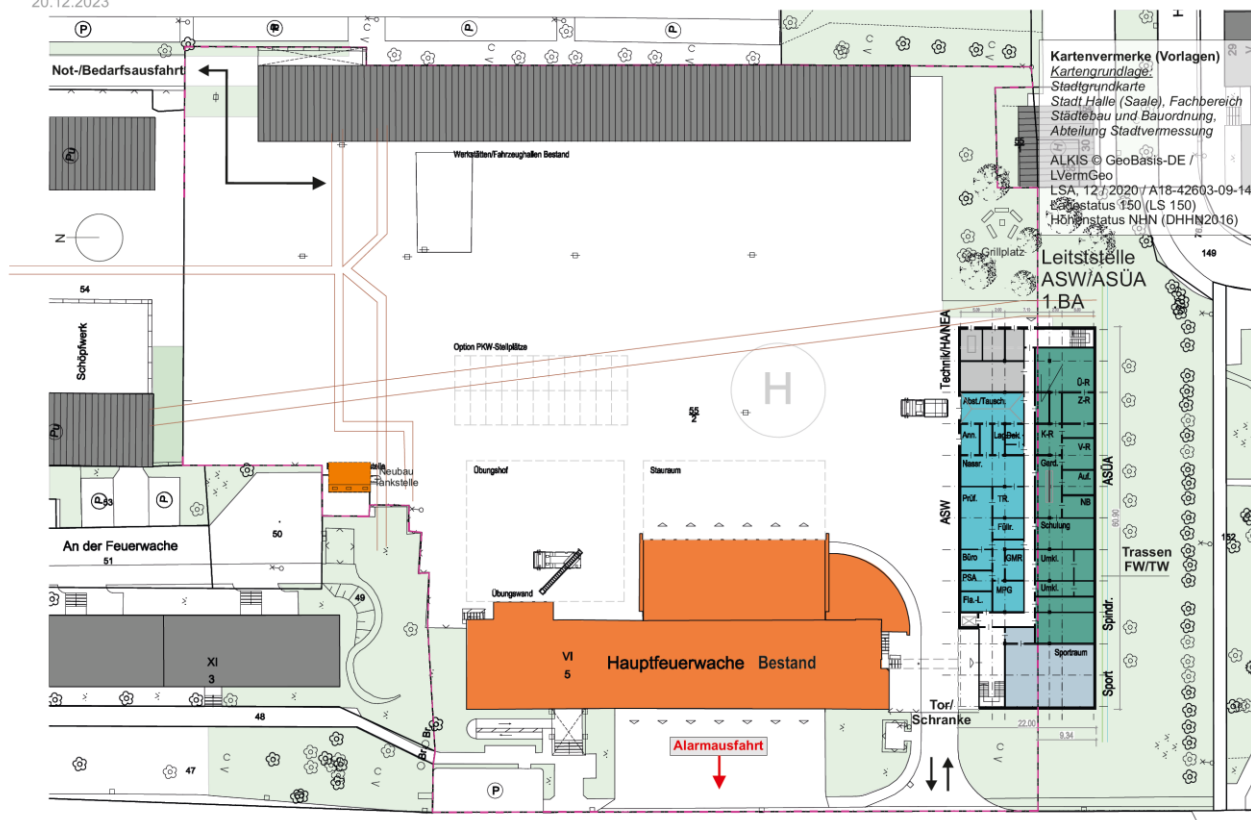




Machbarkeitsstudie

20.12.2023

NEUBAU LEITSTELLE AN DER FEUERWACHE HALLE



Schemagrundriss EG

M 1_500

An der Feuerwache

Atenschutzwerkstatt

Atenschutz-Übungsanlage

Sportbereich

agn



Machbarkeitsstudie

20.12.2023

NEUBAU LEITSTELLE AN DER FEUERWACHE HALLE



West Straßenansicht

Bestand

Erweiterung



Nord Innenhof

Erweiterung



Ansichten M 1_500 Prinzipschnitt M 1_250

Tagesordnungspunkt 5.5.

Ganzheitliches Mobilitätskonzept der Stadt Halle (Saale)

Vorlage: VII/2023/06633

Tagesordnungspunkt 5.5.1.

Änderungsantrag der AfD-Stadtratsfraktion zum
Ganzheitlichen Mobilitätskonzept der Stadt Halle (Saale)

Vorlage: VII/2024/07099

Ganzheitliches Mobilitätskonzept der Stadt Halle (Saale)

Agenda

- Auftrag
- Vorgehen, Aktivitäten & Beteiligung im Erarbeitungsprozess
- Funktion dieser Strategie
- Ziele
- Handlungsfelder

Auftrag

- Verlässlichkeit des Konzeptes insbes. im Hinblick auf **Langfristigkeit und Tragfähigkeit**
- **grundsätzliche** inhaltliche und **zukunftsorientierte Auseinandersetzung**
- Verschiedene **Perspektiven** (Nutzende etc.) einnehmen und **Einbindung + Dialog** mit Interessensgruppen / Akteuren
- **reale** kleinräumige Feldversuche / **Tests** ableitbar
- **Lebensqualität** / Nachhaltigkeit im Fokus, vor allem in Verbindung mit **Fuß- und Radverkehr**
- **zügige** Erarbeitung / Beschlussfassung
- Konzept **realisierbar und bezahlbar** → **ehrliche** Bearbeitung der **Finanzierungsmöglichkeiten**

Fazit aus Auftrag

- kein vom Gutachter und/oder der Verwaltung allein erarbeitetes Konzept verabschieden
→ sondern konsensfähige Erarbeitung notwendig
- Basiswissen vermitteln & Hintergründe den Beteiligten aufzeigen
- Verständnis für Abhängigkeiten (Zusammenspiel Verkehrsarten) und Potentiale schaffen
- Bandbreite soll Innovationen ermöglichen und fördern, aber auch sichere Grundlage für Pflichtaufgaben sein

→ Gemeinsame Erarbeitung mit Fraktionen / Interessengruppen notwendig
→ aufwendige Diskussion und mehrheitliche Unterstützung notwendig
→ kompaktes Papier, das klare Schwerpunkte setzt

Vorgehen I

Phase 0 (2020)

- Bildung der Arbeitsgruppe (Vertreter der Fraktionen, Verwaltung, HAVAG, Stadtwerke, IHK, HWK, Interessensvertreter ...) → bewusst breit angelegt
- Abstimmung auf Stadtentwicklungsplanung
- Sichtung bisheriger Konzepte
- umfassende Analyse der IST-Situation
- Feinkonzeption des Vorgehens

Phase 0
Vorbereitung & Sichtung



Phase 1
IST-Stand & Potentiale



Phase 2
Findung & Vermittlung

Vorgehen II

Phase I (2020/2021)

- Analyse Ist-Stand für jedes Modal/ Verkehrsmittel
- Basisanalyse und Wissensvermittlung
- Bewertung der Potentiale in Halle (Saale)
- Bedarfe aus Sicht von Interessensvertretungen (ADAC, Fuß e.V., ADFC, Seniorenvertretung etc.)

5 Online-Termine

Phase II (2022/2023)

- Erarbeitung:
 - Zielvorgaben
 - Vision
 - Handlungsfelder
 - Priorisierung
 - Erläuterung zum Klimaschutz
 - Erklärung zum Vorgehen
 - (Bezug zu E-Mobilitätskonzept)*
- Diskussion Umsetzbarkeit & Zielerreichung
- Priorisierung
- Öffentlichkeitseinbindung

Sitzungen:

2022:

17.06., 23.09., 21.10.

2023:

20.01.; 27.01.; 10.03.; 31.03.;
21.04.; 28.04.; 30.06.; 24.11.

* Erarbeitung in Verantwortung des
DLZ Klimaschutz, parallel zum GMK

Beteiligung

Öffentlichkeit:

11. Oktober 2023

13. November 2023



**KINDER-
& JUGENDRAT**
DER STADT HALLE (SAALE)



**1 Übergreifender
Workshop**

**2 Workshops in
Schulen**

**Umfrage(n)
in 2022**

SWH.
Hallesche
Verkehrs-AG

SWH. Stadtwerke Halle



**Handwerkskammer
Halle (Saale)**



**breite Einbindung
vieler Akteure und
Interessensvertreter
in zwei Stufen
mit
Gestaltungspotential
(Auszug)**



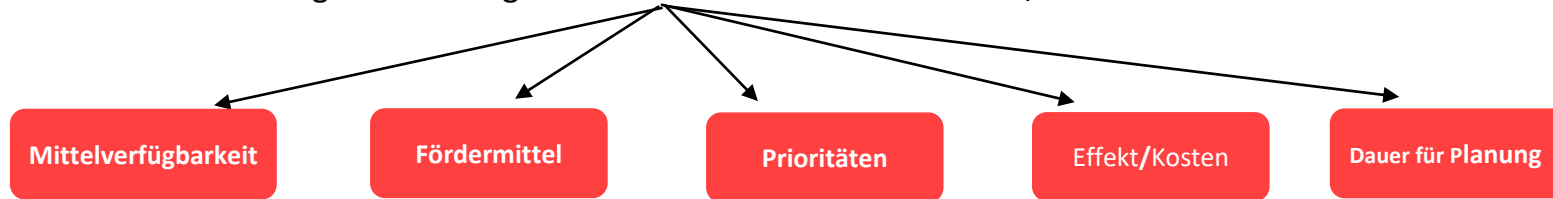
**ADAC
Niedersachsen/
Sachsen-Anhalt e. V.**



Funktion dieser Strategie

Warum eine Strategie – Einfach machen?!

Sofortige Umsetzung – Wunsch – aber nicht zielführend/machbar



- Sicherstellung der (zukünftigen) Mobilität ist eine enorme Aufgabe – finanziell, politisch und bzgl. des Personals
- Unterscheidung von planbaren Punkten mit sicherer Umsetzbarkeit und sinnvollen Optionen
- Schwerpunkte und Priorisierungen aus übergeordneter Perspektive für einen Handlungsrahmen notwendig
- Zielkonflikte auflösen; Bsp: Wirtschaftsverkehr mit Stellplatzbedarf oder mehr Plätze für Anwohner / Besucher
- Ansprüche in einzelnen Quartieren sind stark unterschiedlich + komplex => sie erfordern individuelle Konzepte
→ Planungen sind aufwendig, bedürfen Einbeziehung der Einwohnerschaft und dürfen nicht überaltern
- Beschluss mit hinterlegten Ressourcen entscheidend für Handlungsfähigkeit von Politik und Verwaltung in den angestrebten Zeiträumen (Planung, Fördermittel etc.)

Übergeordnete Ziele als Grundlage



1. Erreichtes sichern und fortentwickeln - den Umweltverbund stärken



2. Umweltverbund als Gesamtes betrachten und ausbauen



3. Zukunftsorientierte Mobilität als Mittel der Stadtentwicklung und Stadtgestaltung nutzen



4. Parkraumbewirtschaftung als Steuerungsinstrument verstehen



5. Wahlfreiheit des Verkehrsmittels



6. Einzelstrategien für jeden Modal



7. Quartiersbezogene Ansätze statt pauschaler Vorgaben



8. Herausstellen von positiven Effekten mit Testprojekten und Bürgerbeteiligung im Quartier



9. Digitalisierung in Planung, Kontrolle und Nutzung forcieren



10. Abstimmung und Zusammenarbeit aller Akteure



11. Unterstützung der Klimaschutzziele



12. Notwendige Ressourcen müssen bereit stehen

Übergeordnete Ziele als Grundlage

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.

Übergeordnete Ziele als Grundlage

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 muss generell aktiver genutzt werden, 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 ... 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. ...**

Übergeordnete Ziele als Grundlage

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 Parkplatzangebotes. 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-Besitzer dar, die nicht regelmäßig ein Auto nutzen. Für etwas 1/3 der bisherigen privaten Fahrzeuge besteht damit längerfristig hohes Carsharing-Potential. Dafür müssen Angebote geschaffen werden.

Übergeordnete Ziele als Grundlage

7. Quartiersbezogene Ansätze statt pauschaler Vorgaben

Die Unterschiede bezüglich Strukturen, Rahmenbedingungen und Handlungs-Notwendigkeiten 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.

Handlungsfelder mit jeweiliger Priorisierung



- **Radverkehr**
- **Fußverkehr**
- **ÖPNV**
- **Autoverkehr**
- **Wirtschaftsverkehr**
- **Sharing**

Radverkehr

Quartiersbezogenes Vorgehen: Einbindung der Bürger*innen in den Konzeptionsprozess und Pilottest



Vielen Dank
für Ihre
Aufmerksamkeit

Tagesordnungspunkt 6.

Anträge von Fraktionen und Stadträten

Tagesordnungspunkt 6.1.

Antrag der Fraktion Die Linke im Stadtrat Halle (Saale) zur Entwicklung eines halleschen Sturzmelders- eine Meldeplattform zur Verbesserung der Infrastruktur und Sicherheit im Rad-und Fußverkehr

Vorlage: VII/2024/06828

Tagesordnungspunkt 6.2.

Antrag der Fraktion MitBürger zur
Aufstellung einer Gestaltungssatzung für den Bereich der Altstadt

Vorlage: VII/2024/06465

Tagesordnungspunkt 6.3.

Antrag der Fraktion MitBürger zur
Anlage eines Stadtplatzes in Glaucha

Vorlage: VII/2024/06836

Tagesordnungspunkt 6.4.

Antrag der Fraktion „Die PARTEI Halle (Saale), unabhängig“ zur Umbenennung eines Teilstücks der Karl-von-Thielen-Straße

Vorlage: VII/2024/06706

Tagesordnungspunkt 6.5.

Antrag der Fraktion Die PARTEI Halle (Saale), unabhängig zur Bewerbung der Stadt Halle (Saale) um die Aufnahme der Hochstraße und des Riebeckplatzes in die Liste des UNESCO-Welterbes

Vorlage: VII/2024/06798

Tagesordnungspunkt 6.6.

Antrag der Fraktion Hauptsache Halle & FREIE WÄHLER zur
Aufhebung des Beschlusses Grundsätze zur
Parkraumbewirtschaftung in Halle (Saale)
(Beschluss-Nr.: 97/I-29/533)

Vorlage: VII/2022/03903

Tagesordnungspunkt 7.

Mitteilungen

Tagesordnungspunkt 7.1.

Information zum Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zur Transparenz städtischer Bauvorhaben – VII/2023/06457

Vorlage: VII/2024/07091

Tagesordnungspunkt 8.

Anfragen von Fraktionen und Stadträten

Tagesordnungspunkt 8.1.

Anfrage der Stadträtin Yvonne Winkler (MitBürger) zum Sachstand der Einbringung des ganzheitlichen Mobilitätskonzepts in die Stadtratsgremien

Vorlage: VII/2024/07021

Tagesordnungspunkt 9.

Anregungen



Ausschuss für Planungsangelegenheiten am 09.04.2024

Nicht Öffentlich

