

# Stadt Halle (Saale)



1997

## Verkehrspolitisches Leitbild der Stadt Halle (Saale)

Beschlußtext

Stadtplanungsamt

# **Verkehrspolitisches Leitbild der Stadt Halle (Saale)**

Beschluß des Stadtrates  
der Stadt Halle (Saale) vom 8. Januar 1997



HALLE (SAALE) ★ *Stadtplanungsamt*

## VORWORT

In zwei Etappen hat der Stadtrat der Stadt Halle mit großer Mehrheit das Verkehrskonzept für die Altstadt und das gesamtstädtische Verkehrspolitische Leitbild der Stadt Halle beschlossen, (Ende 1996, Anfang 1997). Damit ist nach intensiven Debatten innerhalb der Verwaltung, mit der Öffentlichkeit und schließlich in den Ausschüssen das Ergebnis eines mehr als 5-jährigen Arbeitsprozesses in eine politische Form gegossen worden.

Viele, die mit großem Elan kurz nach der Wende zur Zeit der Runden Tische dabei waren, mögen das eine oder andere Liebgewonnene vermissen; manchen ist das beschlossene Ergebnis gleichwohl noch zu „grün“. Dennoch:

Das Verkehrspolitische Leitbild ist Ausdruck einer mehrjährigen Zielkontinuität; die wesentlichen Bausteine und Akzente wurden beibehalten, trotz notwendiger Kompromisse.

Schließlich wollen wir kein Lehrbuch schreiben, sondern Handlungsformen formulieren, die tatsächlich umsetzbar sind.

Das Verkehrspolitische Leitbild verdankt seinen methodischen Aufbau und seine wesentlichen Inhalte der intensiven Zusammenarbeit des Planungsrings Halle mit der Verwaltung, insbesondere der Vorarbeit des Büros BIS (Bonn), die ihren Niederschlag bereits 1995 in einem Werkstattbericht gefunden hat.

Dem Leser wird nicht entgehen, daß wir uns bemüht haben, auf modische Schlagworte zu verzichten. Statt dessen haben wir Wert darauf gelegt, die spezifischen Chancen und Konflikte unserer Stadt undogmatisch herauszuarbeiten und zu differenzieren.

Es ist erfreulich, daß eine große kommunalpolitische Einigkeit darin besteht, das gute ÖPNV-Angebot unserer Stadt - insbesondere die Straßenbahn - als große Zukunftschance zu begreifen und weiter auszubauen. Dies ist eine bereits gut funktionierende Säule des Umweltverbundes, während noch Nachholebedarf im Bereich Fuß- und Radwege besteht.

Ebenso unbestritten ist aber auch, daß es einige gravierende Halle-typische Probleme im Straßenverkehr und im ruhenden Verkehr gibt, die allein durch die Stärkung des Umweltverbundes nicht gelöst werden können.

Es ist so schnell gesagt, daß der Verkehr eine dienende Funktion hat und wem er alles zu dienen habe. Entscheidend ist, daß die beabsichtigte Wirkung auch tatsächlich geprüft wird. Deshalb sind die sogenannten Wirkungsanalysen ein sehr entscheidendes Element dieser Leitlinien. Mit geeigneten Methoden soll analysiert werden, ob verkehrswirksame Projekte die beschlossenen Ziele zur Verkehrsmittelwahl tatsächlich unterstützen oder nicht.

Kommunale Verkehrspolitik und Umweltpolitik mag noch so modern und wohlsonnen sein, sie findet allemal ihre Grenzen in der globalen Verkehrspolitik und Umweltpolitik, also auf Bundesebene und europäischer Ebene. Energisches lokales Handeln darf nicht darüber hinwegtäuschen, daß der verkehrspolitische Handlungsspielraum der Kommunen angesichts globaler Handlungsdefizite recht beschränkt ist.

Die klassischen Umweltprobleme des Verkehrs, der inzwischen auch in den neuen Bundesländern zum Umweltproblem Nr. 1 geworden ist, werden jedenfalls durch die Liberalisierung des Europäischen Binnenmarktes und die dadurch erzeugte Vermehrung des grenzüberschreitenden Straßen- und Güterverkehrs noch verschärft werden. Die Abgasnormen sind zu weich. Das Verursacherprinzip, eigentlich eine tragende Säule bundesdeutscher Umweltpolitik, verschont den motorisierten Individualverkehr - sowohl den ruhenden wie den fließenden - weitgehend. Die Baulandpolitik stärkt nach wie vor die verkehrserzeugende Zersiedlung im Umfeld der Städte. Die Kommunen, wichtigster Aktionsraum des Verkehrsgeschehens und verkehrsbedingter Umweltbelastungen, tragen auf diese Weise weiterhin eine überproportionale Kostenlast für Infrastruktur und Immissionsschutz. Sie müssen sich täglich durch die Verkehrsmisere mit taktischen Raffinessen hindurch laviieren und versuchen, durch Appelle an die Vernunft der Bürger den Mangel an umweltfreundlicher Steuerpolitik im Verkehrsbereich ein wenig zu kompensieren.

Vor diesem Hintergrund ist das Bemühen, das Verkehrsgeschehen in einer Stadt wie Halle mit ihrer hohen baulichen Verdichtung, ihrem relativ kleinem Straßennetz bei gleichwohl hoher Motorisierung und Mobilität, ihrem enormen Investitionsbedarf für die Instandsetzung der Verkehrsinfrastruktur, ihrem Kampf gegen die Einzelhandelsexpansion auf der grünen Wiese - um nur einige Probleme zu nennen - wahrhaftig eine spannende Sache.

Unser Verkehrspolitisches Leitbild artikuliert dieses Bemühen. Es wird nur Frucht tragen, wenn es gestützt wird von den Bürgern und Verkehrsteilnehmern, von den Politikern aller Ebenen und nicht zuletzt von der durchführenden Verwaltung.



Dr. Busmann,  
Beigeordneter für Planen und Umwelt

## Impressum

Herausgeber: Stadt Halle (Saale)  
Dezernat Planen und Umwelt  
Stadtplanungsamt

Fotos: Gudrun Hensling, außer Bild 6: Stadtvermessungsamt

Abbildungen: Druckerei John, außer  
Abbildung 8: Stadtplanungsamt  
Abbildung 10: BiS Bonn, PTV Karlsruhe  
Abbildung 12: Umweltamt  
Abbildung 6, 15, 18: Planungsgruppe MWM, Aachen  
Abbildung 16: Vorbereitungsbüro zur Gründung des  
„Mitteldeutschen Verkehrsverbundes“ GbR  
Abbildung 17: Ö-Konzept, Atelier für Gestaltung, Halle

Satz und Druck: Druckerei Heinrich John, Halle

Halle (Saale), Dezember 1997

<b>INHALTSVERZEICHNIS</b>	<b>SEITE</b>
<b>1. Ausgangssituation</b>	<b>7</b>
1.1 Bisherige Vorarbeiten zur Verkehrsentwicklungsplanung	7
1.2 Veränderung des Verkehrsverhaltens	7
1.3 Öffentlicher Verkehr	12
1.3.1 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	12
1.3.2 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	14
1.3.3 Personenfernverkehr	15
1.4 Fußwegenetz	15
1.5 Radverkehrsnetz	16
1.6 Straßennetz	17
1.6.1 Vorhandenes Straßennetz	17
1.6.2 Verkehrsaufkommen	18
1.6.3 Bundesfernstraßenplanungen in der Region	19
1.7 Umweltbelastungen	21
<b>2. Ziele</b>	<b>23</b>
2.1 Oberziele	23
2.2 Verkehrsmittelwahl	24
2.3 Raumplanung	26
2.4 Öffentlicher Personennahverkehr	26
2.5 Schienenpersonennahverkehr	27
2.6 Fußgänger- und Radverkehr	27
2.7 Motorisierter Individualverkehr	28
2.8 Wirtschaftsverkehr	29
2.9 Immissionsschutz	29
<b>3. Maßnahmen zur Umsetzung der Ziele</b>	<b>31</b>
3.1 Öffentlicher Personennahverkehr	31
3.1.1 Netzverbesserung und -erweiterung	31
3.1.2 Organisatorische Maßnahmen	33
3.1.3 Mitteldeutscher Verkehrsverbund	34
3.2 Fußgängerverkehr	34
3.3 Radverkehr	36
3.4 Motorisierter Individualverkehr	37
3.5 Wirtschaftsverkehr	39
3.6 Ruhender Verkehr	39
3.7 Begleitende Maßnahmen	39
<b>Verzeichnis der Abbildungen</b>	<b>41</b>
<b>Verzeichnis der Abkürzungen</b>	<b>43</b>

## 1. AUSGANGSSITUATION

### 1.1 BISHERIGE VORARBEITEN ZUR VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANUNG

Bereits im September 1991 wurde von der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Halle eine **Gesamtverkehrskonzeption** und ein Verkehrspolitisches Leitbild beschlossen. Diesem Grundsatzbeschluß folgte eine Reihe von weiteren Beschlüssen, die einen Teilbereich der Gesamtverkehrskonzeption konkretisieren (vgl. Abb. 1).

Die Ergebnisse der bisherigen Verkehrsuntersuchungen in der Stadt Halle seit 1991 wurden 1995 durch die Verwaltung in einem **Werkstattbericht zum Verkehrsentwicklungsplan** zusammengestellt. Der Werkstattbericht bildet zusammen mit den Ergebnissen des **Verkehrsforums** vom November 1995, den bisherigen verkehrsrelevanten Beschlüssen seit 1991 sowie weiteren jüngeren Erkenntnissen die Arbeitsgrundlage für das vorliegende „**Verkehrspolitische Leitbild der Stadt Halle**“. Somit faßt das Verkehrspolitische Leitbild die bisherigen Überlegungen zur Verkehrsentwicklung in der Stadt Halle in einer aktualisierten Form zusammen. Dabei bildet eine komprimierte **Diagnose** des Verkehrsverhaltens, der räumlichen Voraussetzungen für den Verkehr in Halle und der Wirkungen von beidem auf Mensch, Stadt und Umwelt die **Voraussetzung für die Konzeptionierung der Ziele und Maßnahmen** im Verkehrspolitischen Leitbild.

Als **zeitlicher Zielhorizont** des Verkehrspolitischen Leitbildes gilt das **Jahr 2010**. Aufgeführt werden daher nur Maßnahmen, deren Durchführung bis zum Jahr 2010 **realistisch** erscheint. Weitere Maßnahmen werden als langfristiger Zielhorizont einbezogen und gegebenenfalls als Trassenvorsorge gekennzeichnet. Die **Fortschreibung** und **Anpassung** der Verkehrsplanung an die aktuellen Gegebenheiten der Stadtentwicklung und insbesondere die erforderlichen **Wirkungsanalysen zur Überprüfung der Effektivität der ausgewählten Maßnahmen im Sinne der formulierten Ziele können zwischenzeitlich Korrekturen der Maßnahmen** oder eine **Änderung der Prioritäten** erforderlich machen.

Aufgrund des **unterschiedlichen Arbeitsstandes** bezüglich wirkungsvoller Maßnahmen bei den einzelnen Verkehrsarten sind die Maßnahmen-

kapitel durch eine **unterschiedliche Tiefenschärfe** gekennzeichnet. **Im Zuge der laufenden Untersuchungen** - z. B. zum Fußgängerverkehr oder Güterverkehr - werden diejenigen Maßnahmenkapitel, zu denen derzeit noch keine hinreichenden Aussagen möglich sind, nach und nach **durch gesonderte Beschlüsse ergänzt**.

Für die Aufstellung von Verkehrsentwicklungsplänen existiert keine gesetzliche Grundlage. Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Halle dient daher der **Selbstbindung** der politischen Entscheidungsträger sowie der Verwaltung.

### 1.2 VERÄNDERUNG DES VERKEHRSS-VERHALTENS

- Die Verkehrspolitik und Verkehrsplanung stehen in Halle - ebenso wie in anderen Städten in den neuen Bundesländern - seit der Vereinigung der beiden deutschen Staaten vor einem **Grundkonflikt: Der Kfz-Verkehr in Halle hat innerhalb von wenigen Jahren stark zugenommen, ohne daß eine dieser Situation angemessene Infrastruktur bereitgestellt werden kann**. Eine für die Bevölkerung oft unerträgliche Stausituation auf dem unzureichend gewordenen Straßennetz ist die Folge. Ursachen für den Anstieg des Kfz-Verkehrs sind insbesondere
  - der seit der Vereinigung überproportional angewachsene **Kfz-Besitz**
  - die deutlich erhöhte **Kfz-Nutzung** durch die Bürger infolge veränderter Mobilitätsbedürfnisse und veränderter Mobilitätsanforderungen
  - eine Verlängerung der mit dem Pkw zurückgelegten **Fahrtweiten**
  - die Verlagerung hoher Anteile des **Güterverkehrs von der Schiene auf die Straße**
  - der Anstieg des die Stadt durchfahrenden **Kfz-Fernverkehrs**, für den keine großräumigen Umfahrungsmöglichkeiten bestehen.
- Während 1989 noch 91.000 Kfz registriert waren, stieg dieser Wert auf 121.300 Kfz im Jahr 1995. Dies entspricht einem **Anstieg des Motorisierungsgrades** der Bevölkerung in Halle von 283 auf 430 Kfz pro 1000 Einwohner innerhalb von sechs Jahren.

Beschluß	Jahr/Monat	Beschluß-Nummer
Aufstellungsbescheid zur Erarbeitung eines Flächennutzungsplanes gem. § 2 Abs. 1 BauGB	1990/09	90/I-07/74
Gesamtverkehrskonzeption und Verkehrspolitiches Leitbild	1991/09	91/I-19/351
Beitritt der Stadt Halle in das „Gesunde-Städte-Netzwerk“ der WHO	1991/11	91/I-21/414
Stellplatz-Ablösesatzung der Stadt Halle	1991/12	91/I-22/386
Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Halle, Teil I; Netz des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)	1992/12	92/I-33/699
Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Halle, Teil II; Netz des motorisierten Individualverkehrs (MIV)	1992/12	92/I-33/700
Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Halle, Teil III; Änderung der Stellplatz-Ablösesatzung durch Einführung von Beschränkungs-zonen	1992/12	92/I-33/701
Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Halle, Teil IV; Realisierung einer ersten Ausbaustufe des Saale-Radwanderweges	1992/12	92/I-33/702
Beitritt der Stadt Halle zum „Klima-Bündnis der Europäischen Städte mit den Indianervölkern Amazoniens zum Erhalt der Erdatmosphäre	1992/12	92/I-33/704
Leitlinien der ÖPNV-Entwicklung – erste Realisierungsstufen von Straßenbahnverlängerungen in Halle	1994/12	94/I-05/88
Flächenhafte Verkehrsberuhigung, Teil: Tempo-30-Zonen	1995/01	95/I-06/106
Radverkehrskonzeption	1995/08	95/I-11/208
Erarbeitung eines Fußwegekonzeptes für die Stadt Halle	1995/08	96/I-11/A-91
Beschluß zur Aufstellung des Nahverkehrsplanes	1996/01	96/I-16/287
Verbundmodell für die Nahverkehrsräume Halle und Leipzig (Mitteldeutscher Verkehrsverbund)	1996/02	96/I-17/300
Beschluß über die Verwendung von Ablösebeträgen gemäß Stellplatzsatzung der Stadt Halle für den Bau von Parkhäusern	1996/03	96/I-18/331
Aufbau eines Verkehrsleit- und Informationssystems in Halle	1996/05	96/I-20/330
Soforttrasse Saale-Radwanderweg in der Stadt Halle	1996/05	96/I-20/374

Abb. 1 Übergeordnete verkehrswirksame Ratsbeschlüsse der Stadt Halle seit 1990



- Trotz des erhöhten Kfz-Besitzes blieb die **Anzahl der Wege**, die ein Hallenser am Tag zurücklegte, **nahezu unverändert**. So wurden vor der Wiedervereinigung (1987) 2,96 Wege/Tag registriert, 1994 lag dieser Wert bei 2,91 Wegen/Tag.



Bild 1 Parksituation in der Gottesackerstraße

Diese Wege werden jedoch vor allem nach der Wiedervereinigung **in zunehmendem Maße mit dem Pkw zurückgelegt**, während der Anteil von Fußgängern sowie von Bus- und Bahn-Nutzern stark abgenommen hat (siehe Abb. 2).

Verkehrsmittel- anteil in % (Gesamtverkehr)	1982 (SrV)	1987 (SrV)	1991 (SrV)	1994 (SrV)	1991 (Kontiv)	1994 (Kontiv)
Bus und Bahn	33	35	23	23	20	19
zu Fuß	46	40	37	31	34	27
Fahrrad	5	6	6	10	10	10
Pkw*	16	19	34	36	36	44

\* incl. motorisiertes Zweirad

Abb. 2 Verkehrsmittelwahl der Wohnbevölkerung von Halle - Gesamtverkehr (Analyse)  
 KONTIV = Kontinuierliche Verkehrserhebung der BRD  
 SrV = System repräsentativer Verkehrsbefragungen  
 (Quellen: Socialdata - Sonderauswertung zum Mobilitätsverhalten in Halle, im Auftrag der Stadt Halle/Saale 1995; System repräsentativer Verkehrsbefragungen - Halle, Entwicklung der Mobilität 1982 - 1994)

- Bei den Wegen mit dem Ziel **Innenstadt** hat der **ÖPNV** aufgrund der außerordentlich guten Erreichbarkeit des Stadtzentrums mit der Straßenbahn immer noch eine **starke Stellung** (vgl. Abb. 3). Vor allem **Einkaufswegen** werden mit dem ÖPNV erledigt (40 % ÖPNV gegenüber

12 % Pkw-Selbstfahrer im Jahr 1994). Gleichzeitig hat allerdings auch die **Tendenz zugenommen, Ziele außerhalb der Stadt vorwiegend mit dem Pkw aufzusuchen**.

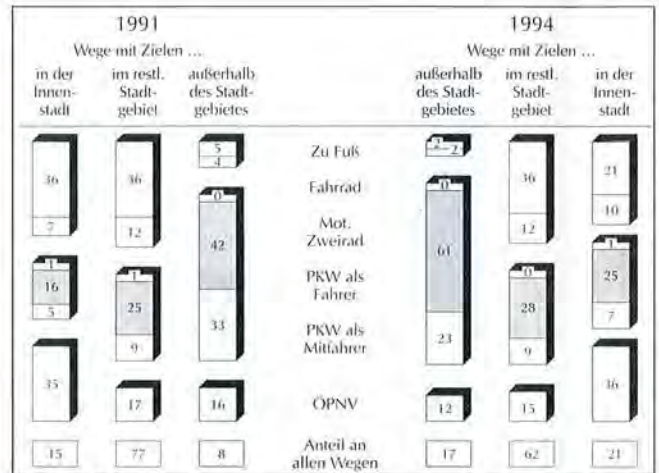


Abb. 3 Verkehrsmittelwahl der Wohnbevölkerung von Halle nach Zielen  
 (Quelle: HAVAG, Hrsg. 1996: Mobilität in Halle Band 3 - Zukunft der Innenstadt)

Der Anteil der Wege/Fahrten mit dem Ziel **Innenstadt** hat insgesamt trotz der Konkurrenz der „Grünen Wiese“ in letzter Zeit **zugenommen**. Auffallend ist aber auch hier wie beim Gesamtverkehr der starke **Rückgang des Fußverkehrs**.

Einige Ursachen hierfür sind die **mangelhafte fußläufige Erreichbarkeit** der Altstadt von den umgebenden Stadtquartieren aus sowie der teilweise **schlechte Zustand** der zuführenden Straßen mit Gehwegen.

- Auf die Gesamtstadt bezogen stiegen die Hallenser 1987 täglich etwa 185.000 Mal ins Auto, 1994 bereits über 300.000 Mal<sup>1)</sup> (vgl. Abb. 4). Dabei saßen sie 1987 mit durchschnittlich 0,52, 1994 hingegen nur mehr mit im Schnitt 0,3 weiteren Personen im Pkw. Somit wurde durch die Bürger Halles 1994 täglich **fast doppelt so häufig ein Pkw gestartet** als 1987 (ca. 234.000 Mal pro Tag im Jahr 1994 gegenüber 122.000 Mal im Jahr 1987).

Gleichzeitig ist die zurückgelegte Entfernung pro Fahrt mit dem Pkw kontinuierlich im Steigen begriffen. Somit hat sich die durch die Bürger Halles mit dem Pkw erzeugte **Verkehrsarbeit seit 1987 etwa verdreifacht** (1,9 Mrd. Kilometer im Jahr 1993 gegenüber 0,65 Mrd. Kilometer im Jahr 1987).

<sup>1)</sup> Werte basieren auf Ergebnissen des SrV.

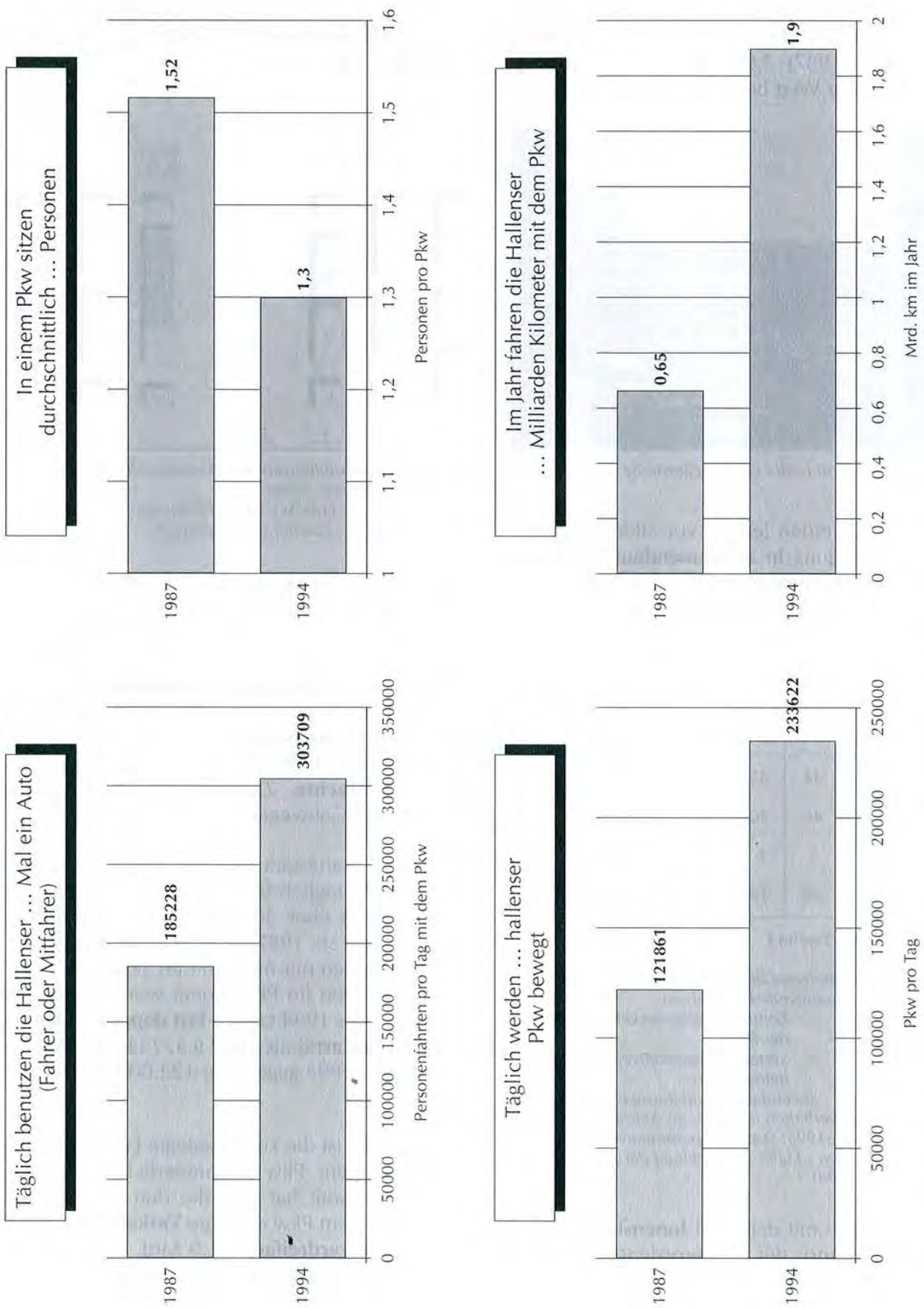


Abb. 4 Veränderung der Pkw-Nutzung der Wohnbevölkerung von Halle (Analyse)  
 (Quellen: System repräsentativer Verkehrsbefragungen - Halle, Entwicklung der Mobilität 1982-1994; Kommunalstatistik der Stadt Halle)

- Dieser sprunghafte Anstieg der privaten Pkw-Nutzung durch die Hallenser hat bei dem nur begrenzt anpassungsfähigen Infrastruktur-Angebot in Halle regelmäßige und ausgeprägte Stauerscheinungen zur Folge.
- Die Stauerscheinungen führen zu starken Behinderungen des Wirtschaftsverkehrs. Die Erreichbarkeit der Handels- und Gewerbestandorte in Halle verschlechterte sich dadurch innerhalb der letzten Jahre.



Bild 2 Stau in der Franckestraße

- Die verfügbaren öffentlichen Mittel für den Straßenbau sind aufgrund der starken Sanierungsbedürftigkeit der Verkehrsinfrastruktur in Halle zum großen Teil gebunden für die grundlegende Erneuerung und Instandsetzung vorhandener Straßen, Wege und Brückenbauten. Es bedarf daher erheblicher Anstrengungen, um die für Straßenneubau zusätzlich erforderlichen Mittel insbesondere in Form von Zuwendungen durch den Bund oder das Land sicherzustellen.
- Bei einer Erweiterung des Netzes für den Kfz-Verkehr ist zu beachten, daß der momentane Kapazitätsgewinn zusätzlichen Pkw-Verkehr erzeugen kann. Dies hätte zur Folge, daß
  - die erhoffte Verringerung des Staus sowie Entlastung der Anwohner auch bei erheblichen Netzerweiterungen langfristig nicht einträte,
  - der ÖPNV Fahrgastverluste und somit eine Erhöhung seines Defizits hinnehmen müßte und
  - sich die Verkehrsmittelwahl in Halle weiter zuungunsten von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr verschieben würde.

Die notwendige Entlastung sensibler Bereiche tritt durch die Ergänzung des Straßennetzes nicht automatisch auf. Dies ist eine der grundlegenden Erfahrungen großstädtischer Verkehrsentwicklung der letzten Jahrzehnte.

- Die Konsequenz der beschriebenen Problematik ist, daß die Schaffung von neuen Angeboten für den Kfz-Verkehr begleitet werden muß durch
  1. Maßnahmen, die auf die Vermeidung und Verlagerung zumindest von Teilen des nicht notwendigen Kfz-Verkehrs zielen. Dieser erreicht nennenswerte Größenordnungen.<sup>2</sup>;
  2. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zur Entlastung von Straßen mit sensiblem Umfeld und zur Entflechtung des ÖPNV vom MIV in staugefährdeten Bereichen;
  3. Wirkungsanalysen. Die Auswirkungen des Neubaus von Straßen und Parkplätzen auf die Anteile bei der Verkehrsmittelwahl müssen transparent gemacht werden. Wird eine Verschiebung der Verkehrsmittelwahl zuungunsten des Umweltverbundes festgestellt oder prognostiziert, müssen Handlungsalternativen aufgezeigt werden. Hierbei sind auch die Auswirkungen auf den Wirtschaftsverkehr anzuzeigen.



Abb. 5 Potentiale für den Umweltverbund in Halle (Quelle: HAVAG, Hrsg. 1996: Mobilität in Halle Band 3 - Zukunft der Innenstadt)

<sup>2</sup> Bei dem Versuch, „nicht notwendigen“ Kfz-Verkehr zu definieren, kommen verschiedene Untersuchungen zu unterschiedlichen Ergebnissen. Laut einer Studie der HAVAG für die Stadt Halle sind 58% der Fahrten, die ihr Ziel in der Innenstadt haben und mit dem Pkw zurückgelegt werden, prinzipiell auf den Umweltverbund verlagerbar (vgl. Abb. 5)

- Maßnahmen, die auf die **Vermeidung und Verlagerung von nicht notwendigem Kfz-Verkehr** zielen **sowie Verkehrsberuhigungsmaßnahmen** zur Entlastung von Straßen mit sensiblem Umfeld und zur Entflechtung des ÖPNV vom MIV in staugefährdeten Bereichen **müssen Priorität haben**.
- Trotz des großen Anstiegs der Motorisierung werden in Halle mit 64 % immer noch **weit über die Hälfte der Wege nicht mit dem Pkw zurückgelegt**.  
Daran gemessen bedeutet der **durch den MIV gebundene hohe Anteil an den öffentlichen und privaten Ausgaben** (für die Bereithaltung der beanspruchten Flächen, für den Bau und die Unterhaltung von Straßen, für die Behandlung von Unfallfolgen, für die Begrenzung von Schäden durch Lärm und Schadstoffe, für die Behebung von Mängeln im Stadtbild) einen **faktischen, nachhaltigen Vorrang des MIV**. Dieser wird zwar **auch in Zukunft nicht umzukehren sein**, da der MIV eine gesellschaftliche Basis-Komponente ist. Jedoch muß es in den kommenden Jahren darum gehen, den derzeit bestehenden **Nachrang des Umweltverbundes zu verringern**.

### 1.3 ÖFFENTLICHER VERKEHR

#### 1.3.1 ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR (ÖPNV)

##### Strecken- und Linennetz

- Beim ÖPNV verfügt Halle mit einem im Städtevergleich besonders **dichten Streckennetz** über relativ gute Ausgangsbedingungen. Derzeit verkehren in der Verkehrs- und Tarifgemeinschaft Halle (VTG) 10 Straßenbahnlinien mit insgesamt 177 km Länge, 22 Buslinien mit insgesamt 327 km Länge und eine S-Bahn-Linie mit 23 km Länge. Hinzu kommen der Schienenpersonenverkehr der DB AG und der Flughafentaxi zum Flughafen Leipzig-Halle.
- **Hauptträger des ÖPNV** in Halle ist die ausschließlich oberirdisch verkehrende **Straßenbahn**. Dem Bus obliegt die Zubringerfunktion zur Straßenbahn und die Erschließung der Stadtrandbereiche. Insofern wird hierfür auch

kein zentraler Busbahnhof benötigt. Eine Ausnahme bildet Halle-Neustadt, wo bis zur Inbetriebnahme der Straßenbahn der Bus das Hauptverkehrsmittel bleibt. Die S-Bahn stellt eine tangentielle Verbindung um die Kernstadt herum dar, die insbesondere die Großsiedlungen untereinander sowie mit dem Hauptbahnhof verbindet.

- Fast alle Linien des regionalen Busverkehrs werden zum regionalen Busbahnhof am Hauptbahnhof geführt.

##### Verkehrsaufkommen

- Im Verkehrs- und Tarifverbund Halle wurden **1995 ca. 63 Mio. Fahrgäste befördert**. Dies stellt im Vergleich zu anderen deutschen Städten mit ähnlicher Größenordnung eine relativ **gute Ausgangsposition** dar. Auch die wirtschaftliche Situation des stadteigenen Nahverkehrsunternehmens HAVAG kann im überregionalen Vergleich als positiv bezeichnet werden.
- Durch die Aufteilung der ÖPNV-Fahrten auf die einzelnen Verkehrsmittel des ÖPNV wird deutlich, daß **Halle Straßenbahn-Stadt** ist:
 

Straßenbahn	65,1 %
Bus	22,7 %
S-Bahn	6,6 %
Schienenpersonennahverkehr	5,6 %
- Der Knoten Marktplatz (einschließlich Kleinschmieden und Hallmarkt) mit ca. 98 Straßenbahnfahrten und ca. 40 Busfahrten je Spitzenstunde ist Halles wichtigster **ÖPNV-Knoten**.

##### Mängel

- Defizite im Strecken- und Liniennetz des ÖPNV ergeben sich insbesondere durch die **fehlende Anbindung von Halle-Neustadt an das Straßenbahnnetz und die nicht mehr vorhandene direkte Verbindung zwischen Hauptbahnhof und dem Stadtzentrum**. Das Innenstadtnetz der Straßenbahn ist insbesondere in den 60er- und 70er Jahren drastisch reduziert worden. Es besteht nur noch aus zwei Nord-Süd-Verbindungen und einer Ost-West-Verbindung. Bedingt durch das weitmaschige Netz, fehlende Wendemöglichkeiten und die daraus resultierenden extremen Streckenbelegungen (bis zu 72 Züge/h) ist gerade der **Betriebsablauf** im Innenstadtbereich sehr **störanfällig**.

**Nahverkehrsplan** wird erstmalig für 1997 aufgestellt und nach dem Geltungszeitraum von 5 Jahren fortgeschrieben.

Der Nahverkehrsplan der Stadt Halle wird mit den Nahverkehrsplänen der benachbarten Gebietskörperschaften und mit dem Plan des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) für das Land Sachsen-Anhalt abgestimmt.

Der Nahverkehrsplan stellt das „feinkörnige“ Planungsinstrument zur Detaillierung der „grobkörnigen“ Aussagen im Verkehrspolitischen Leitbild zum ÖPNV dar.

### 1.3.2 SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR (SPNV)

Der Schienenpersonennahverkehr umfaßt den Nahverkehr auf den Gleisen der DB AG und der nicht bundeseigenen Eisenbahnen.

- Beim regionalen SPNV ist aufgrund der zahlreichen in Halle zusammenlaufenden Strecken eine **vergleichsweise gute Erschließung der Region in der Fläche** gewährleistet. Aus dem Blickwinkel der wachsenden „Stadtflucht“ der Hallenser bieten diese Strecken die **Möglichkeit, Berufspendler auf die Schiene zu verlagern**, soweit es gelingt, die Siedlungsentwicklung im Umland tatsächlich auf die SPNV-Stränge zu konzentrieren. Grundlage dafür sind **P&R- und B&R-Plätze** und **Verknüpfungspunkte mit dem ÖPNV** an den umliegenden Bahnhöfen. Die **betriebliche Unterteilung des Hauptbahnhofes** in den westlichen „Nahverkehrsteil“ (Gleise 1 - 6) und den östlich gelegenen „Fernverkehrsteil“ (Gleise 7 - 12) dient der Verkürzung der Wege beim Umsteigen zwischen SPNV, Straßenbahn und S-Bahn.

- Die folgenden **Strecken** des SPNV sind für Halle von **besonderer Bedeutung**:  
- Halle - Bitterfeld - (Wolfen - Dessau),

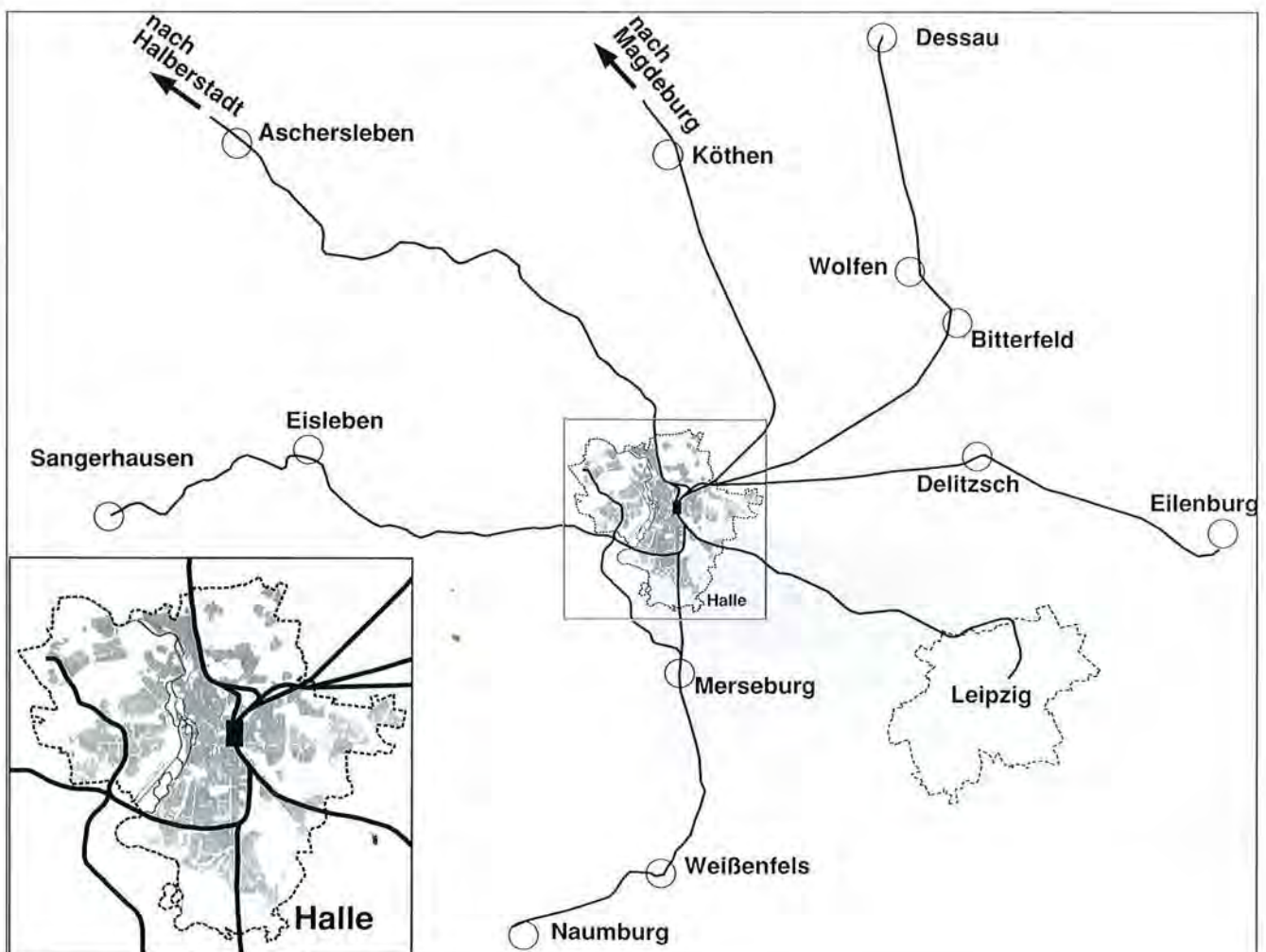


Abb. 6 Streckennetz des SPNV in und um Halle

- Obwohl Halle einen relativ hohen Anteil an Strecken mit besonderem Bahnkörper für die Straßenbahn aufzuweisen hat (derzeit 75,4 km), verbleiben **einige entscheidende räumlich nicht vom Kfz-Verkehr getrennte Abschnitte**. Dort sowie in Teilbereichen des Busnetzes führt die starke Zunahme des Kfz-Verkehrs zu **Behinderungen des Straßenbahn- und Linienbusverkehrs**. Insbesondere in den nördlichen und östlichen Bereichen entstehen für den Straßenbahnverkehr durch den noch vorhandenen straßenbündigen Bahnkörper erhebliche Qualitätseinbußen und somit wirtschaftliche Nachteile. Besonders **staugefährdete Abschnitte** ohne eigene Fahrwege für den ÖPNV sind dabei:
  - Trothaer Straße / Reilstraße
  - Burgstraße
  - Große Brunnenstraße
  - Torstraße
  - nördlicher Böllberger Weg
  - Kröllwitzer Straße / Dölauer Straße
  - Berliner Straße
  - Delitzscher Straße
  - Freimfelder Straße.
- Die **Erreichbarkeit vieler Haltestellen ist aus Sicht der Fahrgäste unzulänglich**. Dies ist überwiegend bedingt durch **fehlende Querungsmöglichkeiten**. Auch die Schaltungen der Ampeln an einigen Haltestellen sorgen durch lange Wartezeiten sowie nicht mit der Ankunft der Straßenbahn koordinierte Grünphasen für den Fußgänger für eine verminderte Erreichbarkeit der Haltestelle. Bezüglich der **Zugänglichkeit der Haltestellen und Fahrzeuge bestehen auch insbesondere für mobilitätsbehinderte Fahrgäste noch Mängel**.



Bild 3 Fußgänger überqueren Fahrbahn bei rot, um die Straßenbahn zu erreichen (Franckeplatz)

- Die Ausstattung der Haltestellen mit **zeitgemäßen Fahrgastunterständen, Spritzschutz, Informations- und Serviceeinrichtungen** ist noch lückenhaft. Die Information der Fahrgäste über Störungen und Umleitungen fehlt bisher völlig.
- Die **Regionalbuslinien** verkehren zum Teil **parallel** zu den städtischen Linien. Die Folge ist eine **Verringerung der Wirtschaftlichkeit** sowohl der städtischen als auch der regionalen Linien.
- **Umsteiger** vom städtischen ÖPNV zum ÖPNV der umliegenden Kreise und Städte **benötigen derzeit mehrere Fahrkarten** für ihre Fahrt. Dies ist für den Fahrgast **umständlich und teuer**. Da der Umsteigeranteil mit über 20 % im Raum Halle relativ hoch ist, stellt dies für Halle ein **besonderes Problem** dar.

### Chancen und Risiken des ÖPNV in Halle

- Aufgrund
  - der **kompakten** und somit ÖPNV-freundlichen **Siedlungsstruktur** Halles,
  - einem vergleichsweise dichten Netz und häufigen Fahrtenangebot und
  - einem Verkehrsverhalten der Hallenser, das sich trotz der gestiegenen Pkw-Nutzung immer noch stark an der Straßenbahn orientiert, bietet sich dem ÖPNV eine **gute Chance, seinen Anteil an der Verkehrsmittelwahl zu erhalten und allmählich zu vergrößern**.
- Eine Zunahme von Wohn-, Gewerbe-, Einkaufs- sowie Freizeitstandorten ohne eine ausreichende Erschließung oder Bedienungshäufigkeit des ÖPNV könnte jedoch diese günstige Ausgangsbedingung zunehmend in Frage stellen. Durch die **Zersiedelung im Umland** besteht die Gefahr **weiterer Fahrgastverluste** und somit eines **Anstiegs des Defizits** - derzeit bereits 70 Mio DM pro Jahr - für die HAVAG.
- Weitere Aussagen zur Situation und Entwicklung des ÖPNV wird der Nahverkehrsplan enthalten, der derzeit auf der Grundlage des am 1. Jan. 1996 in Kraft getretenen ÖPNV-Gesetzes des Land Sachsen-Anhalt erarbeitet wird. Dieser beinhaltet konkrete, abrechenbare Zielvorstellungen für die angestrebte Nahverkehrsentwicklung in der Stadt Halle bis zum Jahr 2002. **Der**

- Halle - Merseburg - Weißenfels - (Naumburg),
  - Halle - Leipzig,
  - Halle - Köthen - Magdeburg,
  - regionale Bahnangebote in den Raum Eisleben/Sangerhausen, in den Raum Halberstadt und in den Raum Delitzsch/Eilenburg.
- Die S-Bahn verbindet die Hauptsiedlungsschwerpunkte innerhalb von Halle tangential und stellt somit eine wichtige Ergänzung zum radialen Straßenbahnnetz dar. Das Fehlen eines regionalen Schnellbahnsystems bedingt eine noch ungenügende Verbindung der Gemeinden und Kreise untereinander sowie mit den Oberzentren Halle und Leipzig.

### 1.3.3 PERSONENFERNVERKEHR

- Der **Hauptbahnhof Halle** hat zentrale Funktion als **Verknüpfungspunkt** zwischen Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), SPNV und ÖPNV. Er ist **Knotenpunkt für eine Reihe von Hauptbahnen** des Eisenbahnnetzes der BRD. Um seine Leistungsfähigkeit und Qualitätsmerkmale an die zukünftigen Anforderungen anzupassen, ist der **Umbau** des Hauptbahnhofs Halle **geplant**.
- Die **Hauptbahnen** des Eisenbahnnetzes **erschließen den Norden, Osten und Süden der Stadt deutlich besser als den Westen**. Gleiches gilt für das Netz für den **Güterverkehr**.
- Der **Anschluß der Stadt Halle an das ICE-Netz** ist von großer Bedeutung für die Entwicklungschancen der Stadt. Für die **Neu- bzw. Ausbaustrecke Nürnberg - Erfurt - Halle/Leipzig - Berlin** („Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8“) liegen die ersten Planfeststellungsbeschlüsse vor.

Weitere für die Stadt Halle relevante Ausbaumaßnahmen im Fernverkehrsnetz sind die Strecken:

- Wittenberge-Magdeburg-Köthen-Halle/Leipzig
  - Eichenberg-Halle („Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 6“)
  - Halle-Halberstadt-Goslar-Hildesheim (Betrieb mit Neigetechnik).
- Der **Ausbau des Flughafens Leipzig - Halle** ist für die nächsten Jahre am vorhandenen Standort vorgesehen. Für die Bereitstellung weiterer Kapazitäten werden die erforderlichen Flächen

nördlich der A 14 freigehalten. Die **Anbindung des Flughafens an das Eisenbahnnetz ist im Zuge des „Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 8“** mit unterirdischem Haltepunkt am Flughafen geplant. Eine Anbindung des Flughafens an den Schienenpersonennahverkehr ist bislang nicht vorgesehen. Derzeit übernehmen **Busse die Zubringerfunktion zum Flughafen** aus der Region Leipzig-Halle. Dies ist unzureichend und wird weder der gegenwärtigen noch der zukünftigen Bedeutung des Flughafens für die Region Leipzig-Halle gerecht.

### 1.4 FUSSWEGENETZ

- Fußgängerzonen und andere fußgängerfreundliche Regelungen **innerhalb des Altstadt-kerns** und einiger anschließender Geschäftsstraßen ermöglichen Fußgängern eine relative **Bewegungsfreiheit beim Gehen** in diesen Bereichen. **Außerhalb** dieser Straßen werden Fußgänger jedoch infolge des dichten Kfz-Verkehrs zunehmend **auf Gehwegen behindert und gefährdet** (Sichthindernisse, Falschparker an Kreuzungen und Einmündungen). Die Erreichbarkeit der Altstadt vom Innenstadtgürtel aus wird zusätzlich durch die **schlechte Überquerbarkeit des Altstadtrings** herabgesetzt.
- In den **Großwohnsiedlungen** bestehen zwar **eigenständige Fußwegenetze**, diese sind allerdings oft **durchbrochen** durch schnell befahrene Sammelstraßen oder dicht beparkte Anliegerstraßen.
- In den **Hauptverkehrsstraßen** häufen sich **Unfälle mit Fußgängerbeteiligung**. Hier wird das zu Fuß gehen in der Regel auch stark durch Lärm und Abgase beeinträchtigt.
- In einigen Bereichen, vor allem in Fußgängerunterführungen, sorgen verlassen oder düster wirkende öffentliche Räume für ein **Unsicherheitsempfinden** bei vielen Passanten.
- Die **Gehwege** innerhalb des Stadtgebietes befinden sich vielerorts in einem schlechten baulichen Zustand und sind als stark **sanierungsbedürftig** einzuordnen.
- Die besonderen Belange von **Mobilitätsbehinderten** finden derzeit nur **geringfügige Berücksichtigung**.

- Die **kompakte Siedlungsstruktur** vieler Wohngebiete - vor allem der Großwohnsiedlungen - **begünstigt einen hohen Fußgängeranteil** bei wohnumfeldbezogenen Aktivitäten. Hierfür ist jedoch **Voraussetzung**, daß das **Wohnumfeld** auch **Ziele** für diese Aktivitäten wie Einkaufs- und Naherholungsmöglichkeiten **bietet**. Die derzeit stattfindende **Bündelung von Einkaufsmärkten** mit attraktivem Angebot an isolierten Standorten auf der „**Grünen Wiese**“ wirkt sich jedoch eher **ungünstig** auf die angestrebte Erhöhung des Fußgängeranteils aus. Der **hohe Verbrauch von öffentlichen (und privaten) Flächen** in innerstädtischen Wohngebieten durch parkende Autos begünstigt ein **verstärktes Bedürfnis der Stadtbewohner, ihre Freizeit in weiter entfernt gelegenen Freiräumen zu verbringen**.
- Aufgrund der starken Mängel beim Fußwegenetz beauftragte der Stadtrat die Verwaltung daher mit Beschluß vom August 1995, ein **Fußwegekonzept** zu erarbeiten. Dieses wird 1997 vorliegen.
- Neben fußgängerspezifischen Maßnahmen dienen auch **Maßnahmen zur Beruhigung des Kfz-Verkehrs** der Attraktivität des Fußverkehrs. Im Januar 1995 beauftragte der Stadtrat die Verwaltung mit dem Beschluß „Flächenhafte Verkehrsberuhigung - Teil: **Tempo-30-Zonen** - in der Stadt Halle“ zur Beschilderung von 99 Tempo-30-Zonen in Halle. Hiervon wurde bis dato etwa die Hälfte realisiert. Gleichzeitig wird die Verwaltung in dem Beschluß beauftragt, „vertiefende Untersuchungen mit dem Ziel durchzuführen, die bereits ausgeschilderten und geplanten **Tempo-30-Zonen schrittweise durch verkehrsbauliche Maßnahmen zu ergänzen, um die verkehrsberuhigende Absicht zu unterstützen**“. Als Ziel der verkehrsorganisatorischen und baulichen Maß-



Bild 4 Tempo-30-Zone ohne verkehrsbauliche Maßnahmen (Alte Heerstraße)

nahmen soll „**die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung des Wohnwertes durch Verdrängung von Fremdverkehr und zugleich die Schallpegel- und Schadstoffsenkung**“ erreicht werden. Die ersten baulichen Maßnahmen für Tempo-30-Zonen wurden bereits umgesetzt.

## 1.5 RADVERKEHRSNETZ

Der Rat der Stadt Halle beschloß im September 1995 eine **Radverkehrskonzeption** für Halle. Diese stellt in der Diagnose des Radverkehrsnetzes schwerpunktmäßig die folgenden Punkte fest:

- Die Radfahrbedingungen in der Stadt Halle sind von einem stark **lückenhaften bzw. qualitativ unbefriedigenden Radverkehrsnetz** geprägt. Dafür sorgen in der Summe fehlende, zu schmale und stark sanierungsbedürftige Radwege, mangelnde Kreuzungs- und Linksabbiegemöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen, unebene und stark beschädigte Fahrbahnen oder Netzlücken durch Einbahnstraßen. Die **Trennwirkung** von Bahntrassen, Schnellstraßen und Saalearmen schränkt die Bewegungsfreiheit von Radfahrern weiter ein. Gerade in der **Innenstadt** mit ihren aufgrund der Dichte von Zielen größten Potentialen für einen hohen Radverkehrsanteil weist das bestehende Radverkehrsnetz die **größten Lücken** auf. Am augenfälligsten ist dies am Riebeckplatz, der im Zusammenspiel mit Straßen und Bahnstrecken als weitflächig wirksames, für Radfahrer aus oder nach Halle-Ost kaum zu umfahrendes Hindernis wirkt.
- Als besondere **Schwachpunkte** der Radfahrbedingungen in Halle werden von den Hallensern der **Komfort des Radfahrens, die Reinigung der Radwege, der Umgang mit Falschparkern, die Fahrradwegweisung** und die **Aktivitäten der Stadt zur Fahrradförderung** bemängelt<sup>4</sup>.
- Die Unfallentwicklung mit Radfahrerbeteiligung weist als Strecken mit einem **auffällig hohen Unfallaufkommen** Straßen auf, die auf den **ersten Blick durch das Vorhandensein von Radwegen sicher erscheinen** und von vielen Radfahrern benutzt werden (z. B. Zur Saaleaue, Reilstraße, Paul-Suhr-Straße, Delitzscher Straße).
- Diebstahl- und standsichere, witterungsgeschützte und leicht zugängliche **Fahrradabstell-**

<sup>4</sup> Umfrage im Rahmen des bundesweiten „Fahrradklimatest“ der Zeitschrift „Radfahren“ im Jahr 1991





Bild 5 Radweg am Böllberger Weg

**anlagen fehlen weitgehend im Stadtgebiet.** Auch Haltestellen des ÖPNV sind nur ansatzweise mit Bike & Ride-Anlagen ausgestattet.

- Insgesamt hat Halle aufgrund der geringen **topographischen Höhenunterschiede** und der außerordentlich **kompakten und gegliederten Siedlungsstruktur gute Voraussetzungen für einen hohen Radverkehrsanteil.** Für die überwiegende Zahl der Hallenser liegen die Alltagsziele in einem Entfernungsbereich, der die Nutzung des Fahrrades ohne Zeitnachteil gegenüber der Nutzung des Pkws ermöglicht. Der - trotz des mangelhaften Radverkehrsnetzes - Radverkehrsanteil in Halle von 10 % zeigt, daß das Fahrrad für viele Bewohner Halles ein **akzeptiertes Verkehrsmittel** darstellt. Somit liegt in der Optimierung der Bedingungen für den Radverkehr vermutlich ein **großes Potential** zur Verlagerung von Verkehrsmittelwahl-Anteilen hin zum Radverkehr.

## 1.6 STRASSENNETZ

### 1.6.1 VORHANDENES STRASSENNETZ

- Ein großer Teil des Straßennetzes auf dem Gebiet der Stadt Halle ist aufgrund unzureichender Instandsetzung in den vergangenen Jahrzehnten **stark sanierungsbedürftig.** In den zurückliegenden Jahren mußte deshalb ein Großteil des verfügbaren Straßenbauetats in die grundhafte Erneuerung des Bestandes investiert werden.
- Für die **Struktur des bestehenden Straßennetzes** der Stadt Halle lassen sich folgende **Schwach-**

**stellen** herausstellen, die unter den heutigen Bedingungen der Verkehrsmittelwahl eine außerordentlich **hohe Belastung bestimmter Bereiche mitverursachen:**

1. Die Stadt Halle ist zwar über 2 Anschlußstellen (Halle/Peißen und Halle-Ost) direkt an die Autobahn A 14 Dresden - Halle angebunden und die Autobahn A 9 (Berlin - Nürnberg) ist indirekt über die A 14 zum Schkeuditzer Kreuz erreichbar, **eine Fortsetzung der Autobahn A 14 von Dresden ab Halle nach Magdeburg existiert jedoch nicht. Ebenso fehlt ein Tangentensystem,** das den Fernverkehr um die Stadt herumführen könnte. Somit wird der **gesamte Fernverkehr** größtenteils über die **5 einstrahlenden Bundesstraßen** (B 6 Nord, B 100, B 6 Süd, B 91, B 80) abgewickelt und **auf den Riebeckplatz zugeführt.** Diese Straßen **durchschneiden** mit ihrer hohen Trennwirkung **sensible Bereiche** in der Stadt.



Bild 6 Luftbild vom Riebeckplatz

Der **Riebeckplatz** stellt aufgrund seiner mangelhaften Überschaubarkeit und fehlender Rad- und Fußverkehrsanlagen eine **Barriere** für alle Verkehrsteilnehmer dar.

2. Die historisch gewachsene **schmale Nord-Süd-Ausrichtung der Stadt** in einem Korridor zwischen der Saale im Westen und den Bahnanlagen im Osten ermöglicht nur 2 - 3 Verkehrsstraßen in Nord-Süd-Richtung. Diese müssen über die auch für die Ost-West-Richtung bedeutenden und somit stark **überlasteten Knotenpunkte** Riebeckplatz und Glauchaer Platz abgewickelt werden und laufen im Norden zur **Trothaer Straße** (zwischen Oppiner und Seebener Straße) als **Engstelle** zusammen.

3. Für den Kfz-Verkehr in der Stadt Halle stehen nur **2 Saaleübergänge** zur Verfügung, die beide in städtebaulich sensiblen Bereichen liegen und für den Ost-West-Verkehr nicht ausreichen:

- **B 80 - Saaleübergang** als Bündelung der B 80 (Südumgehung von Neustadt), der Magistrale in Neustadt (L 159 in Richtung Harzgerode - Braunlage) und der Straße „Gimritzer Damm“ (Hauptanbindung von Heide-Nord und Heide-Süd). Infolge seiner Lage unmittelbar südwestlich der Altstadt trennt dieser Übergang (mit der Hochstraße als seiner Fortsetzung in Richtung Riebeckplatz) die Altstadt von der südlichen Innenstadt.
- Die **Brücke Giebichenstein** als Verbindung zwischen dem nördlichen Stadtgebiet sowie der Innenstadt mit den nordwestlichen Stadtteilen. Die Leistungsfähigkeit dieses Saaleüberganges ist begrenzt, da der Doppelknotenpunkt Seebener Straße/Burgstraße/Gr. Brunnenstraße in dem städtebaulich sensiblen Bereich der Burg Giebichenstein nicht erweitert werden kann.

4. Die **Verbindungen zwischen dem Osten der Stadt und der Innenstadt bzw. dem Süden** sind aus folgenden Gründen in ihrer **Leistungsfähigkeit eingeschränkt**:

- Die **Durchfahrtshöhe** der **Eisenbahnbrücken** an der **Delitzscher Straße** im Bereich des Hauptbahnhofs ist **begrenzt**;
- Die zulässige **Tragfähigkeit der Berliner Brücke** mußte auf 18 t **herabgesetzt** werden;
- Die **B 6 Süd** (Leipziger Chaussee) ist an die südlichen Stadtteile nur durch die **beschränkt nutzbare, provisorische Brücke Dieselstraße** (Tragfähigkeit 2,6 t) angebunden.

Die **Hauptproblempunkte** bezüglich des Straßennetzes betreffen somit die unter den heutigen Verkehrsbedingungen „**falsche**“ **Struktur des Netzes, die verminderte Erreichbarkeit von außen und die mangelhafte Vernetzung der Stadtteile untereinander.**

- Der heutige Motorisierungsgrad der Bewohner Halles bewirkt angesichts der überwiegend kompakten Siedlungsweise der Stadt eine ausgeprägte **Parkraumknappheit** auch über das Stadtzentrum hinaus.

## 1.6.2 VERKEHRSAUFKOMMEN

- Knapp zwei Drittel der Kfz-Fahrten, die in der Stadt Halle gezählt werden, sind von den Hallenser Bürgerinnen und Bürgern selbst erzeugter **Binnenverkehr (rd. 63 %)**, der in der Stadt beginnt und endet. Dies entspricht derzeit 214.000 (191.000) Fahrten pro Tag<sup>4</sup>. Mit 85.000 (76.000) Fahrten sind rund **25 %** aller Kfz-Fahrten die Stadtgrenze überschreitender **Quell- und Zielverkehr**. Etwa **12 %**, d. h. 41.000 (36.000) Fahrten sind **Durchgangsverkehr**. Dieser stellt zwar einen relativ geringen Anteil an den Gesamtfahrten dar, **konzentriert** sich jedoch mit seinem hohen Lkw-Anteil auf bestimmte Straßen der Stadt und führt dort zu **hohen Belastungen** (insbesondere im Norden der Stadt).
- **Von drei an der Stadtgrenze einströmenden Fahrzeugen kann im Durchschnitt momentan ein Fahrzeug dem Durchgangsverkehr zugerechnet werden, die beiden anderen Fahrzeuge haben ihr Ziel in Halle.** Für die Einschätzung der Belastung verschiedener Straßen und die Bewertung künftiger Maßnahmen werden in der Abb. 8 die Ergebnisse von **Verkehrszählungen** gegenübergestellt.
- Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens entstehen auf einzelnen Abschnitten bzw. in ganzen Netzteilen beträchtliche **Verkehrsstaus**.
- Der allgemeine Verkehrsanstieg der letzten Jahre wird beispielhaft an der Ganglinie für die Belegung der Brücke Giebichenstein deutlich (s. Abb. 7).

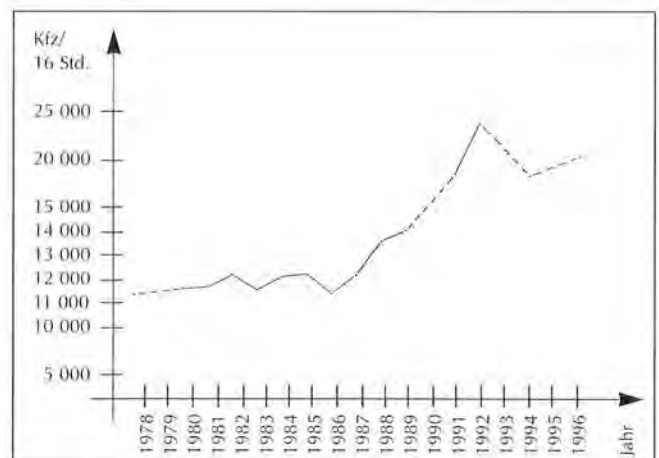


Abb. 7 Ganglinie der Verkehrsbelegung an der Brücke Giebichenstein (Querschnitt)

<sup>4</sup> Werte ohne Klammern basieren auf Ergebnissen der KON-TIV-Erhebung, Werte in Klammern auf Ergebnissen des SrV.



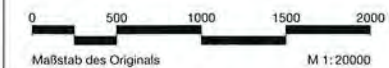
# HALLE *Die Stadt*

Verkehrspolitisches Leitbild  
der Stadt Halle (Saale)

Ausgewählte Verkehrsbelastungen  
in der Stadt Halle (Saale)

Anmerkung:  
Die Angaben wurden durch Verkehrszählungen ermittelt und beziehen sich auf die Summe aller Kraftfahrzeuge, die den jeweiligen Querschnitt in beiden Richtungen pro Tag befahren.

Dezernat Planen und Umwelt  
Stadtplanungsamt



Stand Januar 1997



Abb. 8

- Neben der Selbstbehinderung des MIV, der Beeinträchtigung des ÖPNV und dem Problem „Schleichverkehr“ durch Wohngebiete verursachen die in der Hauptsache durch den privaten Pkw-Verkehr erzeugten Staus auch erhebliche Behinderungen des Wirtschaftsverkehrs. Eine Förderung der Bewegungsfreiheit für den Wirtschaftsverkehr ist unter diesen Prämissen nur schwer durchsetzbar. Die nicht vorhandenen Tangenten und die täglichen Verkehrsstaus gefährden die Erreichbarkeit der Stadt als Ganzes und ihrer einzelnen Teilgebiete, insbesondere des Zentrums. Hier liegt das Kernproblem der gegenwärtigen Verkehrssituation in Halle. Das daraus folgende Erfordernis der Vermeidung von privatem Pkw-Verkehr sowie die Potentiale für die Verlagerung von nicht notwendigem Pkw-Verkehr auf den Umweltverbund wurden in Kap. 1.2 erläutert.

**1.6.3 BUNDESFERNSTRASSENPLANUNGEN IN DER REGION**

- Die vom Bund geplanten Bundesfernstraßen in der Region Halle liegen fast durchgehend außerhalb des Stadtgebiets von Halle. Sie haben eine große Bedeutung für die Erschließung und Entlastung der Stadt, sind aber gleichzeitig mit z. T. erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden und werden daher sehr kontrovers diskutiert. Auch die Prognosedaten, auf denen die Planungen beruhen, werden kritisch beurteilt. Unabhängig von der Höhe des prognostizierten Verkehrsaufkommens sind jedoch diese Tangenten für den Fernverkehr die Voraussetzung, um innerstädtische Gebiete entlasten zu können.
- Im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes 1992 wurden straßenseitig drei „Verkehrspunkte Deutsche Einheit“ beschlossen (siehe Abb. 10). Diese eröffnen die Chance, einen großen Teil des Kraftfahrzeug-Fernverkehrs - vor allem des Schwerlastverkehrs - um Halle herumzuführen. Die Stadt Halle kann sich dann vornehmlich auf die Bewältigung des in ihr und von ihr selbst erzeugten Binnenverkehrs konzentrieren, der im Vergleich zum Durchgangs- und Pendlerverkehr derzeit den größten Anteil ausmacht und am ehesten von der Stadt selbst zu steuern ist.

- Bei den geplanten Erweiterungen in der Region handelt es sich im einzelnen um
  1. **Verlängerung der A 14** von Halle nach Magdeburg mit den Anschlußstellen
    - Halle-Nord (nördlich Beidersee) über B 6 Nord und
    - Halle-Tornau über Posthornstraße (L 145)
  2. **Neubau der A 143** (zwischen A 38, B 80 und A 14) mit den Anschlußstellen
    - Angersdorf Nord über neue Verbindung zum Gewerbiet Halle-Neustadt
    - Halle-West über B 80
    - Salzmünde über L 159 (Salzmünder Straße)
  3. **Neubau der A 38** (Göttingen - Merseburg - Leipzig) mit der Anschlußstelle
    - über die L 172 (bei Milzau) zur B 91 Halle-Ammendorf.

Zur Entlastung der Anschlußstellen für den vorhandenen Teil der A 14 Halle/Peißen und Halle-Ost soll künftig die Anschlußstelle Gröbers (A 14) beitragen. Sie kann die Funktion der Anschlußstelle Halle-Süd übernehmen, wenn vom Land Sachsen-Anhalt die benötigten Ortsumfahrungen zwischen dieser Anschlußstelle und der B 6 (Halle - Leipzig) hergestellt werden.

- Für den Fall, daß die Vorhaben der Bundesverkehrswegeplanung realisiert und die Bewohner Halles zu einer häufigeren Nutzung des Umweltverbundes gewonnen werden können, wird die anteilige Verringerung des Durchgangsverkehrsanteils von 12 % auf 5 % (25.000 Fahrten pro Tag) sowie des Binnenverkehrs von 63 % auf 35 % (175.000 Fahrten pro Tag) prognostiziert (Abb. 9).

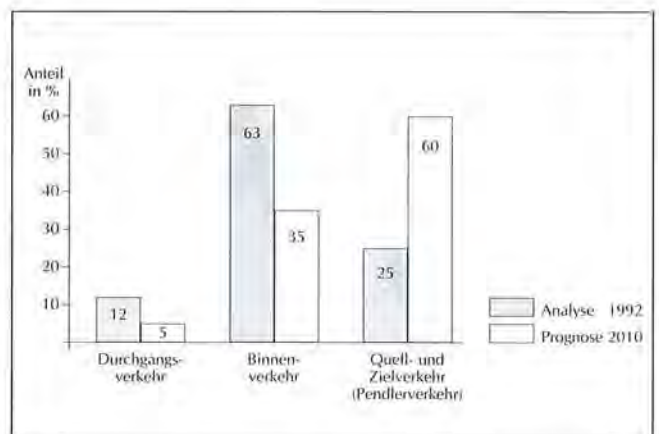


Abb. 9 Verkehrsbeziehungen MIV: Analyse - Prognose in Prozent (Quelle: Stadt Halle (Hsg.) 1995: Werkstattbericht zum Verkehrsentwicklungsplan

### Bundesfernstraßenplanungen in der Region Halle/Leipzig



— Autobahnnetz der Bundesrepublik Deutschland

- - - Projekte Deutsche Einheit im Raum Halle/Leipzig

Stand Januar 1997

Abb. 10

Der Entlastungseffekt auf den Straßen Halles wird nicht automatisch einsetzen, sondern bedarf verkehrslenkender Maßnahmen. Dies macht die Wirkungskontrolle der regionalen und städtischen Verkehrsplanungsmaßnahmen mit den entsprechenden daraus abzuleitenden Maßnahmen in jedem Falle erforderlich.

Im gleichen Szenario wird jedoch auch von einem Anstieg des Quell/Zielverkehrs (Pendlerverkehrs) von 25 % (85.000 Pkw-Fahrten pro Tag) auf 60 % (300.000 Pkw-Fahrten pro Tag) ausgegangen.

Ein Anwachsen des Pendlerverkehrs in dieser Größenordnung kann die Stadt Halle nur verhindern, wenn sie ein besonderes Augenmerk auf die Entwicklung attraktiver Wohngebiete in der Innenstadt mit kurzen Wegen zu Versorgungs- und Naherholungsmöglichkeiten lenkt, um die „Stadtflucht“ der Hallenser zu bremsen. Auch das Engagement der Stadt für einen leistungsfähigen regionalen Öffentlichen Personenverkehr bietet eine Chance, Teile des prognostizierten Pkw-Pendlerverkehrs abzufangen. Gelingen der Stadt entsprechende Maßnahmen nicht, werden die Erfolge von Einsparungen im Binnenverkehr durch den Anstieg des Quell/Zielverkehrs kompensiert werden.

1.7 UMWELTBELASTUNGEN

Der Kfz-Verkehr bildete sich nach der gesellschaftspolitischen Wende zum größten Umweltbelastungsfaktor in Halle heraus. Unterstützt wird diese Entwicklung durch die ebenfalls zu diesem Zeitpunkt einsetzende verstärkte Zersiedelungspolitik in der Region um Halle. Folgende Wirkungen des Kfz-Verkehrs stellen die brisantesten Problembereiche dar:

Lärm

- Im Jahr 1993 wurde für das gesamte Stadtgebiet Halle ein Schallimmissionskataster erstellt, der die durch den Verkehr erzeugten vorhandenen Schallbelastungen an Straßen und Schienen darstellt (siehe Abb. 12).
- Aus dem Schallimmissionskataster wurde ausgehend von den Grenzwerten der 16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (16. BImSchV, siehe Abb. 11) ein Konfliktplan entwickelt. Der Konfliktplan läßt erkennen, wo

Nutzung	Grenzwert in dB(A)	
	tags	nachts
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime	57	47
Reine und Allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	59	49
Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete	64	54
Gewerbegebiete	69	59

Abb. 11 Lärmgrenzwert nach der 16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (16. BImSchV)

die größten Diskrepanzen zwischen den vorhandenen Schallbelastungen und den Nutzungen des Straßenumfeldes bestehen.

- Demnach liegen die überwiegend durch den Straßenverkehr verursachten Lärmbelastungen selbst in allgemeinen Wohngebieten in Größenordnungen, die Gesundheitsschäden bei den dort Wohnenden auf jeden Fall erwarten lassen. Bezogen auf die Werte der 16. BImSchV liegen die Überschreitungen bei bis zu 21 dB(A).
- §47a des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) schreibt vor, daß in Gebieten, in denen schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche hervorgerufen werden oder zu erwarten sind, die einwirkenden Geräuschquellen zu erfassen sind und danach entsprechend Lärminderungspläne aufzustellen sind. Auf der Grundlage dieses Gesetzes wurde durch die Stadtverwaltung die Erarbeitung eines Lärminderungsplanes begonnen.

Schadstoffe

- Obwohl der größte Teil des Kfz-Bestandes in der Stadt Halle seit 1989 durch emissionsärmere Fahrzeuge ersetzt wurde, konnte aufgrund der starken Zunahme des Kfz-Verkehrs die Belastung der Luft mit Schadstoffen wie Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>), Benzol und Ruß nur geringfügig gesenkt werden. Vor allem für die Bewohner und Verkehrsteilnehmer in den Schluchten von Hauptverkehrsstraßen werden hohe Konzentrationen erreicht.
- Die Landesregierung Sachsen-Anhalt hat für das Gebiet Halle-Merseburg und Umgebung die Belastungswerte für NO<sub>2</sub>, Benzol und Ruß ermittelt und einen Luftreinhalteplan erarbeitet.

- Die Stadt Halle ist laut Beschluß vom Dezember 1992 Mitglied im weltweiten „**Klimabündnis zum Schutz der Erdatmosphäre**“. Nach diesem Beschluß verfolgt die Stadt Halle das Ziel der Verringerung des motorisierten Verkehrs durch eine **kommunale Verkehrspolitik, die auf Verkehrsvermeidung durch Bevorzugung des ÖPNV** abzielt. Durch eine gezielte Bauleitplanung soll eine „**Stadt der kurzen Wege**“ erreicht werden.

Die Kfz-bedingten Jahresemissionen von CO<sub>2</sub> betragen 1993 in Halle ca. 260 Mio. kg. Dies entspricht einer „Pro-Kopf-Produktion“ von 880 kg im Jahr für das Stadtgebiet und bewegt sich somit in der Größenordnung vergleichbarer westdeutscher Städte.

**Infolge der ohne entsprechende gegensteuernde Maßnahmen zu erwartenden weiteren Steigerung der Fahrleistungen wird dieser Wert in Zukunft deutlich ansteigen.** In diesem Fall wird die Stadt Halle ihren Beitrag zur Selbstverpflichtung der Bundesregierung, die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Verkehr bis zum Jahr 2005 verglichen mit 1987 um 10% zu senken, trotz des Ersetzens

der meisten Kfz durch verbrauchsärmere Typen seither nicht leisten können. Daher wird derzeit die Erarbeitung eines **CO<sub>2</sub>-Minderungskonzeptes** vorbereitet.

#### **Flächenversiegelung, Bodenverdichtung und Beschädigung von Grünanlagen**

Der rapide Anstieg des Kfz-Besitzes nach 1989 bedingt heute vor allem in den Gründerzeitvierteln und Großwohnsiedlungen eine ausgeprägte Parkraumknappheit. Neben der Inanspruchnahme von Fuß- und Radwegen als Parkraum für Pkws werden auch in bedeutendem Umfang die **Ränder von Grünanlagen als Parkraum genutzt**. Dabei werden **Gebüsch- und Rasenflächen** zerstört. Der vielfach nicht vor Überfahren gesicherte Wurzelbereich von Bäumen am Straßenrand wird durch das Gewicht der Fahrzeuge derart verdichtet, daß bereits heute das **Absterben von Straßenbäumen** an vielen Stellen deutlich sichtbar ist. Die zunehmende Versiegelung von Flächen für den fließenden und ruhenden Verkehr bedingt eine verringerte Versickerungsfähigkeit des Bodens.



**Verkehrspolitisches Leitbild  
der Stadt Halle (Saale)**

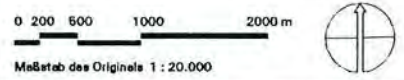
**Schallpegel - Gesamtverkehr**

- bis 35 dB (A)
- über 35 bis 40 dB (A)
- über 40 bis 45 dB (A)
- über 45 bis 50 dB (A)
- über 50 bis 55 dB (A)
- über 55 bis 60 dB (A)
- über 60 bis 65 dB (A)
- über 65 bis 70 dB (A)
- über 70 bis 75 dB (A)
- über 75 bis 80 dB (A)
- über 80 dB (A)

Lärmberechnung TÜV Hessen  
Niederlassung Thüringen '92-93

- Bruttoabblöcke, Straßen
- Stadtgrenze

Dieser Plan wurde durch das Umweltamt  
erarbeitet und voll inhaltlich übernommen.



Dezernat Planen und Umwelt  
Stadtplanungsamt



## 2. ZIELE

### 2.1 OBERZIELE

- Verkehr steht und entsteht in enger Verbindung mit den Flächennutzungen und den sozialen und wirtschaftlichen Bedürfnissen der Menschen. **Übergeordnetes Ziel** des Verkehrskonzepts ist daher die Entwicklung bzw. Beachtung

- attraktiver Wirtschaftsbedingungen  
 - attraktiver Wohnbedingungen  
 - eines funktionsfähigen Naturhaushaltes  
 - eines vielfältigen Landschaftsbildes.

- Aus der Aufgabe der Verkehrsplanung, die genannten Ziele der Stadtentwicklungsplanung zu unterstützen, leiten sich folgende **Grundsätze** bei der Planung der Verkehrsstruktur und -organisation ab:

- Sozialverträglichkeit  
 - Umweltverträglichkeit  
 - Orts- und Stadtverträglichkeit sowie  
 - Wirtschaftlichkeit.

Unter **sozialverträglich** versteht man das Bedürfnis nach **Verkehrssicherheit** und die weitestgehende Gewährleistung einer **selbständigen Mobilität** für alle Bevölkerungsschichten, d. h. sowohl für Personen mit als auch ohne Pkw-Verfügbarkeit. Die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen sowie Senioren und Mobilitätsbehinderten sind dabei besonders zu beachten.



Bild 7 Gemeinsamer Rad- und Gehweg am Carl-Schorlemmer-Ring

**Umweltverträglich** bedeutet, daß die Natur, die Menschen und die historische Bausubstanz vor **schädlichen Einwirkungen**, die aus dem Verkehr resultieren, weitestgehend **geschützt** werden und

daß die Stadt Halle in ihrer Eigenschaft als Mitglied des Klimabündnisses ihren Beitrag zum Schutz der Erdatmosphäre leistet.

**Orts- und stadtverträglich** bezeichnet

- die Förderung der **wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeit** des Oberzentrums Halle durch Gewährleistung der **Erreichbarkeit** der Stadt als Ganzes und ihrer Ortsteile, differenziert nach Zwecken, Verkehrsmitteln und Zeiten;
- den Anspruch an **Gestaltung der Stadträume** und die **Identifikation** der Bürger mit ihrem Umfeld. Das heißt, daß der Stadt, den Stadtteilen und Straßen **Grenzen hinsichtlich der Aufnahmefähigkeit für den Kfz-Verkehr** gesetzt sind und der Straßen- und Parkplatzbau daran zu orientieren ist.

**Wirtschaftlichkeit** steht für einen möglichst **sparamen** und effizienten Umgang mit öffentlichen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur, für die bestmögliche **Ausnutzung vorhandener Ressourcen** (z. B. möglichst geringer Flächenverbrauch), die **Vermeidung konkurrierender Investitionen**, die **angemessene Kostenbeteiligung der Verkehrsteilnehmer nach dem Verursacherprinzip** (zumindest als langfristige Perspektive) und die bestmögliche Ausrichtung von ordnungspolitischem Handeln und privaten Investitionen an den Zielen und Grundsätzen des Verkehrskonzepts.

- Die **Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsmittel** sowohl des Umweltverbundes als auch des MIV sollen zum Erreichen dieser Ziele und Grundsätze **bestmöglich eingesetzt werden** unter Ausnutzung ihrer spezifischen Qualitäten bezüglich der verschiedenen Reisezwecke, der unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerungsgruppen, der unterschiedlichen Verkehrsprobleme der Teilräume in der Stadt usw. Insofern sind sowohl der **Umweltverbund** als auch der **MIV** differenziert einzusetzende **Säulen des Verkehrspolitischen Leitbildes**, wie folgt zum Tragen kommen sollen:

**Für den MIV:**

- Fortsetzung der **Qualitätsverbesserung des vorhandenen Straßennetzes**;

- **Ausbau der Straßeninfrastruktur** mit dem vorrangigen Ziel, den Durchgangsverkehr um Kernstadt und Ortskerne herumzuleiten; darüber hinaus zur Erschließung neuer Baugebiete (dieses ist durch den Umweltverbund allein nicht zu leisten);
- **Konzessionen an subjektive Mobilitätsbedürfnisse** in gewissem Umfange auch dort, wo objektiv keine oder nur eingeschränkte Notwendigkeiten zum Gebrauch des Autos bestehen;
- **Vorrang für den motorisierten Wirtschaftsverkehr** im Konfliktfall vor dem übrigen MIV.

#### Für den Umweltverbund:

- Der **Anteil des Umweltverbundes** an der Verkehrsmittelwahl **kann und soll tendenziell angehoben werden** zum Nutzen des Stadtganzen (Wirtschaftlichkeit, Stadtverträglichkeit, Umweltverträglichkeit, Sozialverträglichkeit). Zu diesem Zweck ist die Aufhebung von Benachteiligungen des Umweltverbundes im Einzelfall erforderlich;
- Ausschöpfung der realistischen **Einsparpotentiale beim MIV**.
- In diesem Sinne wird eine **ausgewogene Berücksichtigung** sowohl subjektiver Mobilitätsbedürfnisse als auch objektiver **Mobilitätsanforderungen aller Verkehrsteilnehmer** angestrebt. Autofahrer, die für ganz bestimmte Zwecke auf das Auto angewiesen sind (insbesondere im Wirtschaftsverkehr), sollen nicht unangemessen behindert werden, ebensowenig die auf den Umweltverbund angewiesenen Einwohner (insbesondere diejenigen Einwohner ohne PKW-Verfügbarkeit). Dabei soll folgenden Erkenntnissen Rechnung getragen werden:
  - Ein Großteil der **Bevölkerung** ist in unterschiedlichen Kombinationen **zugleich Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV-Benutzer**, privater oder gewerblicher **Autobenutzer**;
  - Staatliche **Subventionen können nicht wahlweise** für den ÖPNV oder MIV **in Anspruch genommen werden**. Ein Verzicht auf Mitteleinsätze im ÖPNV-Sektor bedeutet somit nicht automatisch eine Erhöhung des

Investitionsspielraumes im MIV-Sektor und umgekehrt;

- Die **Förderung des Umweltverbundes trägt** im Einzelfall **auch dazu bei, das Straßennetz zu entlasten** und sowohl MIV- als auch ÖPNV-Stau abzubauen;
- Der **Bau von Umgehungsstraßen trägt** im Einzelfall **auch zur Beschleunigung des ÖPNV** auf den hierdurch entlasteten Straßen **bei**;
- Eine **Verringerung der ÖPNV-Fahrgastzahlen würde** bei Beibehaltung des ÖPNV-Angebotes und der gesamtstädtischen Mobilität **dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit nicht mehr gerecht werden** (Mehrbelastung der kommunalen und privaten Haushalte infolge höherer ÖPNV-Defizite und Mehraufwand für Straßenbau und -unterhaltung, Erhöhung der Allgemekosten). Das Problem Verkehrsstau würde sich weiter verschärfen, die negativen Auswirkungen auf die Umwelt würden steigen. **Der Attraktivität** des Wirtschafts- und Wohnstandortes Halle wäre hiermit **nicht gedient**;
- Eine **Verringerung des ÖPNV-Angebotes** bei Beibehaltung der gesamtstädtischen Mobilität wäre zwar in der Lage, den kommunalen Haushalt zu entlasten (trotz dann erforderlicher höherer Straßenbauinvestitionen), **würde allerdings zu einer deutlichen Erhöhung der Kostenbelastung privater Haushalte und der Allgemeinheit führen**. Die Problemlage in den Bereichen Städtebau, Umwelt und Soziales (betreffend die nicht motorisierten Einwohner) würde sich ebenfalls verschärfen und **der Attraktivität** des Wirtschafts- und Wohnstandortes Halle **wäre ebenfalls nicht gedient**.

**Alle nachfolgenden Aussagen sowohl zu den Einzelzielen als auch zu den Maßnahmen in den Bereichen des Umweltverbundes und MIV sind in diesem Sinne zu verstehen.**

## 2.2 VERKEHRSMITTELWAHL

- Gemessen an den unter 2.1 genannten Grundsätzen und Erkenntnissen ist es ebenso sinnvoll wie realistisch, die im Vergleich zum aktuellen Verkehrsverhalten noch relativ günstige Ausgangsposition bei der Verkehrsmittel-

wahl des Jahres 1991 wiederherzustellen (siehe Abb. 13, vgl. auch Abb. 2). Dies bedeutet konkret, daß spätestens im Jahr 2010 der Anteil des Umweltverbundes (ÖPNV, Fußgänger, Radfahrer) mit 66 % in etwa wieder das Niveau von 1991 erreichen sollte.

Die angestrebten Anteile auf die einzelnen Verkehrsmittel des Umweltverbundes beruhen auf folgenden Annahmen:

- Eine hohe Erschließungsdichte, Bedienungshäufigkeit und Bedienungsqualität im ÖPNV bilden eine vergleichsweise gute Ausgangsposition und binden daher bereits heute einen beachtlichen Teil der ÖPNV-fähigen Wege an den ÖPNV. Für nennenswerte Steigerungen des ÖPNV-Anteils an der Verkehrsmittelwahl sind somit größere Anstrengungen erforderlich. Diese sind in der Regel mit hohen Investitionen verbunden, die innerhalb des Planungszeitraumes nur in begrenztem Umfang bereitgestellt werden können. Es ist deshalb ein realistisches Ziel, den ÖPNV-Anteil zunächst zu stabilisieren und anschließend allmählich anzuheben.

- Unter den geänderten sozialen und wirtschaftlichen Bedingungen nach der Wiedervereinigung wird es für den Fußgängerverkehr nicht möglich sein, den seit 1991 hohen an die übrigen Verkehrsmittel verlorenen Anteil in vollem Umfang wieder zurückzuholen. Daher wird für den Fußgängerverkehr ebenfalls zunächst eine Stabilisierung und später ein leichter Anstieg des Anteils angestrebt.

- Das Netz für den Radverkehr ist derzeit sehr lückenhaft und befindet sich in einem stark mangelhaften Zustand. Gleichzeitig können gerade für den Radverkehr durch viele kleine und kostengünstige Maßnahmen Mobilitätshemmnisse beseitigt werden, wodurch ein gewisser Anteil des in Halle latent vorhandenen Radfahrer-Potentials erschlossen werden könnte. Für den Radverkehr wird daher das größte Steigerungspotential angenommen.

- Der Pkw-Verkehr (Fahrer und Mitfahrer) sollte mit einem Anteil von 34 % ebenfalls wieder an den Wert von 1991 herangeführt werden. Damit wird dem Tatbestand Rechnung getragen, daß vermutlich ein Teil des Autoverkehrs auf den Umweltverbund verlagert werden kann, ohne daß hieraus Nachteile bezüglich der Erreichbarkeiten erwachsen würden.

- Der derzeit in Arbeit befindliche Nahverkehrsplan der Stadt Halle formuliert Ziele zur Verkehrsmittelwahl für das Jahr 2002. Diese sind als Etappenziel für den Verkehrsentwicklungsplan zu verstehen.

Verkehrsmittel- anteil in % (Gesamtverkehr)	1991 (KONTIV)	1994 (KONTIV)	Ziel 2002* (Nahverkehrsplan)	Ziel 2010* (Verkehrsp. Leitbild)
Bus und Bahn	20	19	20	22
zu Fuß	34	27	27	29
Fahrrad	10	10	13	15
Pkw**	36	44	40	34

\* KONTIV-Design  
 \*\* inkl. mot. Zweirad

Abb. 13 Verkehrsmittelwahl der Wohnbevölkerung von Halle - Gesamtverkehr (Ziel-Modal-Split)  
 KONTIV = Kontinuierliche Verkehrserhebung der BRD  
 (Quellen: Socialdata - Sonderauswertung zum Mobilitätsverhalten in Halle, im Auftrag der Stadt Halle/Saale 1995; Ziele der Nahverkehrsplanung der Stadt Halle, vorläufige Zusammenstellung Mai 1996)

- Die o.g. Verkehrsmittelanteile stellen einen wichtigen Orientierungsrahmen dar für alle bedeutsamen verkehrswirksamen Entscheidungen. Konkret bedeutet das, daß bei jeder Maßnahme deren Wirkung auf die Verkehrsmittelwahl-Anteile bereits im Planungsstadium abgeschätzt wird. Hierfür eignet sich ein Vergleich der Bewegungsfreiheit der einzelnen Verkehrsteilnehmer-Arten vor und nach der Maßnahme. Dabei ist insbesondere die Veränderung des Zeitaufwandes und des Unfallrisikos bei der Bewegung infolge der Maßnahme zu betrachten. Zum Zweck der Wirkungsanalyse von Maßnahmen ist eine Methode zu erarbeiten, welche die wichtigsten Aspekte abdeckt, die für die Bewegungsfreiheit einer Verkehrsart verantwortlich sind.

Läßt die Überprüfung erwarten, daß sich die Anteile der Verkehrsmittel des Umweltverbundes weiter vermindern, sind unter Berücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs alternative Handlungskonzepte aufzuzeigen. Ohne eine derartige Wirkungskontrolle besteht die Gefahr, daß die Praxis bei der Planung und Ausführung von verkehrswirksamen Vorhaben das übergeordnete Konzept unterläuft.

## 2.3 RAUMPLANUNG

- Die Ziele einer **verkehrsvermeidenden** oder zunächst **verkehrssparenden Raumordnung, Raumplanung und Flächennutzung** sind auf allen relevanten Planungsebenen des Landes, des Regierungsbezirkes (Regionale Entwicklungsprogramme) und der Stadt Halle hinreichend formuliert worden. Die wichtigsten sind:
  - **Konzentration der Siedlungsentwicklung** auf Zentren unterschiedlicher Rangigkeit sowie auf Achsen des Schienennahverkehrs
  - **Zuordnung** von Wohnen, Versorgung und Arbeiten
  - **Stärkung des Oberzentrums Halle und damit einhergehend eine deutliche Erhöhung der Zentralität mit allen Konsequenzen** bzw. Verhinderung von Entwicklungen, die zur Schwächung des Oberzentrums Halle beitragen können.
- Die **Flächennutzungsplanung der Stadt Halle** strebt an, durch eine entsprechende Standortplanung die **Wegelängen** zwischen den einzelnen Quellen und Zielen von Aktivitäten zu **minimieren**. Da die Bauleitplanung der Stadt Halle in **enger Wechselbeziehung** zu derjenigen der **Nachbargemeinden** steht, ist es erforderlich, daß beide sehr **gut aufeinander abgestimmt** sind. **Leider widerspricht die Umlandentwicklung sowohl in den Zielen der Bauleitplanung als auch in der tatsächlichen baulichen Entwicklung in vielen Fällen dem vorgenannten Ziel einer verkehrssparenden Raumordnung.**

## 2.4 ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

- **Erhöhung der Erschließungsdichte des Straßenbahn- und Busnetzes**

**Zugangswege von mehr als 400-500 m** sollten in Abhängigkeit vom Fahrgastaufkommen **vermieden werden**. Dies bedeutet einerseits **Netzerweiterungen** bzw. eine **Verdichtung von Haltestellen** in bestehenden Siedlungsgebieten, andererseits eine **Orientierung der Bauleitplanung an den bereits erschlossenen ÖPNV-Achsen**.

- **Verbesserung der Bedienungshäufigkeit**

Straßenbahnlinien sollten an Werktagen in der Hauptverkehrszeit grundsätzlich **alle 10 Minuten** verkehren.

Der **Marktplatz** und der **Hauptbahnhof** sollten möglichst von allen Straßenbahnhaltestellen **ohne Umsteigen erreichbar** sein.

Für den Busverkehr können aufgrund der unterschiedlichen Erschließungsaufgaben keine Aussagen zu Taktzeiten gemacht werden. Es ist jedoch sicherzustellen, daß **auch in Randbereichen mindestens stündlich Fahrten** mit guten Anschlüssen zum Stadtzentrum angeboten werden.

- **Abbau von Behinderungen des ÖPNV**

**Erhöhung der Zuverlässigkeit, der Pünktlichkeit, Verringerung der Reisezeit und Reduzierung der Betriebskosten** sind Ziele von **Beschleunigungsmaßnahmen**. Besonders wichtig ist die **Schaffung eines möglichst separaten, störungsarmen Fahrweges**. Ist eine räumliche Trennung des Fahrweges nicht möglich, so sind Behinderungen durch **zeitliche Trennung** des Fahrweges bzw. andere **verkehrsorganisatorische Maßnahmen** zu minimieren.

- **Verbesserung der Erreichbarkeit von Haltestellen, insbesondere für mobilitätsbehinderte Personen**

Hierzu ist einzelfallbezogen die Anlage von **Querungshilfen, Zebrastreifen oder Fußgängerampeln** zu prüfen. Die Schaltungen bestehender Ampeln werden - falls erforderlich und machbar - stärker den Bedürfnissen der ÖPNV-Fahrgäste angepaßt. Auch durch eine **Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeiten** im Umfeld von Haltestellen kann deren Erreichbarkeit verbessert werden, da die für die Querung der Straße nutzbaren „Zeitlücken“ dadurch größer werden.

- **Verbesserung der Zugänglichkeit der Fahrzeuge insbesondere für mobilitätsbehinderte Personen**

Alle Haltestellen im Stadtgebiet und die Fahrzeugflotte sollen schrittweise auf die **Niederflur-**

**technik** umgerüstet werden. Neufahrzeuge sind ausschließlich in Niederflurbauweise zu beschaffen.



Bild 8 Niederflurstraßenbahn an der Endhaltestelle Trotha

**Niederflurwagen** werden den Mobilitätsbedürfnissen aller Bevölkerungsgruppen gerecht. Sie entsprechen dem aktuellen Stand der Technik und sind nicht wesentlich teurer als andere Fahrzeuge. Die **niederflurgerechte** Anhebung der **Haltestellenbereiche** erleichtert auch den Einstieg in die vorhandenen Fahrzeuge.

- **Schaffung von Verknüpfungspunkten mit dem Radverkehr (B & R), Pkw-Verkehr (P & R) und zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern des ÖPNV**

Mit der Schaffung von Verknüpfungspunkten wird das Ziel verfolgt, **neue Kunden für den ÖPNV zu gewinnen. Hierauf ist insbesondere bei der Schaffung von Park-and-Ride-Anlagen zu achten.**

- **Verbesserung der Bedienungsqualität**

Die Ausrüstung der Fahrzeuge und Haltestellen ist schrittweise zu verbessern. Gleisrekonstruktionen und Fahrerschulungen sollen auf eine angenehme und gleichmäßige Fahrweise der Straßenbahnen und Busse hinwirken.

- **Koordinierung von Angebot, Tarifen und Marketing mit dem Nahverkehr im Umland im Rahmen des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV)**

Ziel der Koordinierungsbemühungen ist die Schaffung von **1 Fahrschein, 1 Fahrplan und 1 Fahrpreis** für den Nahverkehrsraum des MDV (nähere Erläuterung siehe Kap. 3.1.3).

## 2.5 SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR

- Die Schaffung einer **S-Bahn zwischen Halle und Leipzig** ist von großer Bedeutung für die Entwicklung der Stadt Halle und der Region Halle-Leipzig. Die Realisierung dieser Verkehrsverbindung ist daher politisch **vorrangig zu unterstützen** und im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten **zu forcieren**.
- Aufgrund der bereits heute großen und zukünftig weiter zunehmenden **Bedeutung des Flughafens Leipzig-Halle** als überregionaler Verkehrsknotenpunkt ist eine **direkte Schnellverkehrsanbindung** an die Stadt Halle und die Region um Halle unabhängig von der im Rahmen des „Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 8“ (ICE) geplanten Bedienung **zu verfolgen**.

## 2.6 FUSSGÄNGER- UND RADVERKEHR

Für den Aufbau eines **engmaschigen, differenzierten, sicheren, komfortablen und zügig zu begehenden/befahrenden Netzes** sind im einzelnen folgende **Verbesserungen** notwendig:

- **Vermeidung von unzureichenden Breiten** von Fuß- und Radwegen;
- Sukzessiver **Abbau** des illegalen und legalen **Parkens auf Geh- und Radwegen**;
- Verbesserung der **Sicherheit und Leichtigkeit beim Queren** von Straßen durch Verringerung der Kfz-Geschwindigkeiten und Schaffung eines differenzierten Systems von Querungshilfen;
- **Vermeidung von straßenbegleitenden Gehwegen als kombinierte Rad- und Gehwege mit Benutzungspflicht für Radfahrer** (Förderung des Radverkehrs darf nicht zu Lasten des Fußgängerverkehrs erfolgen);
- **Berücksichtigung** der besonderen Bedürfnisse von **Kindern und Jugendlichen, Senioren und Mobilitätsbehinderten** im Umfeld von Einrichtungen, die von diesen Gruppen besonders häufig frequentiert werden (Schulen, Kindergärten, Seniorenwohnheime etc.);
- Verbesserung der **Attraktivität und Zugänglichkeit der Altstadt** und Schaffung von **Fußgänger-**

**bereichen** in allen Stadt-/ Ortsteilzentren und in ausgewählten Stadtvierteln;

- Verbesserung der **sozialen Sicherheit und Aufenthaltsqualität** des öffentlichen Raums;
- **Minimierung von Belastungen** der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer durch **Lärm und Abgase** aus dem Kfz-Verkehr.

Für den Radverkehr gilt darüber hinaus:

- Schaffung eines je nach Standort differenzierten Systems von standsicheren, leicht zugänglichen, witterungsgeschützten sowie diebstahl- und vandalismussicheren **Fahrradabstellanlagen**.

## 2.7 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

- Für den motorisierten Individualverkehr wird zunächst vorrangig das Ziel verfolgt, die vorhandene stark sanierungsbedürftige Straßeninfrastruktur zu **erneuern und instandzusetzen**.
- **Straßenneubauten** verfolgen das Ziel, ein **differenziertes System der sektoralen Erschließung** aufzubauen, ohne grundsätzlich die bestehenden direkten Verbindungen zwischen den einzelnen Stadtteilen zu beeinträchtigen oder zu unterbinden.

Dies bedeutet:

1. **Schaffung von leistungsfähigen Tangenten zur Umfahrung** der Stadt und der einzelnen Stadtteile,
  2. **Einfahrt** in die Stadt bzw. Stadtteile direkt **von demjenigen Abschnitt der Tangente** aus, der **dem Ziel am nächsten gelegen** ist, d. h. möglichst umwegarme Erschließung der Stadtsektoren.
- Durch den Aufbau des Systems der sektoralen Erschließung werden folgende Effekte angestrebt:
    - **Verbesserung der Erreichbarkeit** der Stadt als Ganzes und ihrer Teilräume mit dem Pkw,
    - bestmögliche **Entlastung** der auf das Stadtzentrum zuführenden **Radialstraßen** und des **Achsenkreuzes Riebeckplatz vom Durchgangsverkehr** und zum Teil auch **von Quell- und Zielverkehr**,

- bestmögliche **Umlenkung des Verkehrs von Ortsdurchfahrten** in solchen Fällen, in denen anderweitige Maßnahmen keine hinreichende Entlastung der Ortsdurchfahrt herbeiführen können,

- bestmögliche **Bündelung des Kfz-Verkehrs** auf den übergeordneten Straßen des kategorisierten Netzes.

- Das System der sektoralen Erschließung besteht daher aus folgenden **Komponenten**:

- Schaffung von **tangentialen Straßenverbindungen um die Stadt herum**,

- Schaffung von **Ortsumgehungen** für hochbelastete Teilbereiche der Stadt,

- **sektorale Erschließung der Altstadt** über den Altstadtring.

- Neben den Netzergänzungen sorgen **organisatorische Maßnahmen** im Straßenraum für eine **Verstetigung des Verkehrsflusses**, um die Leistungsfähigkeit des bestehenden Netzes zu erhöhen und die Lärm- und Schadstoffbelastungen möglichst gering zu halten.

- Durch die Schaffung von **ausgewählten zentralen öffentlichen Stellplatzeinrichtungen** wird das Ziel verfolgt,

1. die Erreichbarkeit der Ziele im Stadtzentrum und in den Stadtteilen zu verbessern und

2. den **Flächenverbrauch** durch den Ruhenden Verkehr im Straßenraum zu verringern.

- Bei baulichen Maßnahmen werden **Fahrbahnquerschnitte und Knotenpunkte so dimensioniert**, daß sie neben ihrer Verkehrsbedeutung auch den formulierten **Grundsätzen** der Sozialverträglichkeit, Umweltverträglichkeit, Orts- und Stadtverträglichkeit sowie Wirtschaftlichkeit **genügen** und Verkehrsbedürfnisse in **städtebaulich verträglichen Grenzen befriedigen**. Die **prognostizierte Verkehrsbelastung** einer Straße bzw. eines Knotens ist somit **nicht alleiniges Kriterium für deren Ausbaustandard**.

- Bei der Dimensionierung und Aufteilung der Straßenräume **orientiert sich die Stadt Halle am aktuellen Stand der Technik**, insbesondere an

den „Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EAHV 93)“ sowie den „Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE 95)“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Die für die Stadt Halle erarbeiteten „**Straßengestaltungsgrundsätze**“ werden bei der Sanierung von Straßen und bei den Netzergänzungen ebenfalls **beachtet**.

## 2.8 WIRTSCHAFTSVERKEHR

Wirtschaftsverkehr umfaßt **Güterverkehr und Dienstleistungsverkehr**. Der Wirtschaftsverkehr dient der Sicherung und Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Halle und seiner Bedeutung als Oberzentrum der Region.

Die Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs verfolgt folgende Zielvorstellungen:

- wesentliche **Verbesserung der Erreichbarkeit** von Industrie-, Gewerbe-, Handel- und Dienstleistungsstandorten für den Wirtschaftsverkehr;
- **Vorrang des Wirtschaftsverkehrs** vor dem MIV und dem Radverkehr im Konfliktfall (z. B. durch ordnungspolitische Maßnahmen)
- Stärkere **Nutzung vorhandener Gleisanschlüsse** an Gewerbestandorten und Prüfung der Schaffung neuer bzw. der Trassenfreihaltung für zukünftige Gleisanschlüsse an geeigneten Standorten;
- **Effektivere Abwicklung und Bündelung** von Wirtschaftsverkehrsströmen
- **Entlastung sensibler Bereiche** vom Schwerlastverkehr.

## 2.9 IMMISSIONSSCHUTZ

### Lärm

- **Lärmbelastungen** aus dem Kfz-Verkehr, die Gesundheitsschäden herbeiführen oder das Wohlbefinden der Menschen beeinträchtigen können, sind nach Möglichkeit zu **minimieren**. Da für bestehende Straßen keine gesetzliche Verpflichtung zur Lärminderung besteht, prüft die Stadtverwaltung für die betreffenden

Belastungsorte ihre Handlungsspielräume im Rahmen freiwilliger Schutzmaßnahmen.

- Vor allem an **Hauptverkehrsstraßen mit Wohnnutzung**, über die überregionaler Verkehr abgewickelt werden muß, sind seitens der Stadt alle ihr möglichen Voraussetzungen zu schaffen, um die Lärmbelastungen sukzessive auf ein die Gesundheit der Bevölkerung nicht gefährdendes Maß zu senken.
- Der begonnene **Lärmminderungsplan** der Stadt Halle soll daher bis zu einer Reife **weiterentwickelt** werden, die für diejenigen Bereiche mit den **größten Diskrepanzen** zwischen den vorhandenen Schallbelastungswerten und den Richtwerten der 16. BImSchV **effektive Lärmminderungskonzepte** bereithält. Dies trifft insbesondere für die Trothaer, Köthener, Berliner, Delitzscher, Regensburger, Merseburger, Francke- und Glauchaer Straße sowie die Magistrale zu. Die Lärmminderungskonzepte sind **unter Abwägung der verschiedenen Ziele und Grundsätze der Stadt- und Verkehrsplanung umzusetzen**.
- Für die **Bauleitplanung** gelten derzeit die in der **DIN 18005** formulierten Orientierungswerte für Lärmimmissionen. Diese sind mit ihren sehr geringen Toleranzgrenzen noch **wesentlich anspruchsvoller als die 16. BImSchV**. Bei der **längerfristigen** Stadt- und Verkehrsplanung werden sowohl für Neubaugebiete als auch für bestehende Quartiere als **Planungsziel** die Orientierungswerte der DIN 18005 angestrebt.

### Schadstoffe

- Zum Schutz der Bewohner Halles vor gesundheitlichen Schäden sind alle Entscheidungen im Bereich Verkehr nach Möglichkeit so zu treffen, daß die heutigen **Schadstoff-Emissionen aus dem Verkehr nicht steigen**.
- Durch die Einführung des § 40(2) des Bundesimmissionsschutzgesetzes und die erwartete 23. Bundesimmissionsschutzverordnung (23. BImSchV) werden die Straßenverkehrsbehörden ermächtigt, den Kraftfahrzeugverkehr auf bestimmten Straßen oder in bestimmten Gebieten zu beschränken oder zu verbieten, sofern die für den Immissionsschutz zuständige Behörde dies für geboten hält. In diesem Zusammenhang werden Konzentrationswerte

(Prüfwerte) festgelegt, bei deren Überschreiten Maßnahmen zu prüfen sind. Die erwartete 23. BImSchV schreibt folgende Prüfwerte vor:

Komponente	Zeitbezug	Prüfwert	Geltungsbeginn
Stickstoffdioxid (NO <sub>2</sub> )	98-Prozentwert aller Halbstundenmittelwerte eines Jahres	160 µg/m <sup>3</sup>	
Ruß	Jahresmittelwert	14 µg/m <sup>3</sup> 8 µg/m <sup>3</sup>	ab 01.07.1998
Benzol	Jahresmittelwert	15 µg/m <sup>3</sup> 10 µg/m <sup>3</sup>	ab 01.07.1998

Abb. 14 Prüfwerte nach der erwarteten 23. Bundesimmissionsschutzverordnung (23. BImSchV)

Es sind diejenigen Straßen zu benennen, an denen die **größten Diskrepanzen** zwischen den vorhandenen Belastungswerten für NO<sub>2</sub>, Benzol und Ruß und den in der erwarteten 23. Bundesimmissionsschutzverordnung (23. BImSchV)

festgesetzten Prüfwerten bestehen. **Für diese Straßen sind unter Abwägung der verschiedenen Ziele und Grundsätze der Stadt- und Verkehrsplanung Minderungskonzepte zu erarbeiten, die eine deutliche Verbesserung der Belastungssituation durch Luftschadstoffe herbeiführen.**

- Als Beitrag der Stadt Halle zum globalen Klimaschutz ist die begonnene **Erarbeitung des CO<sub>2</sub>-Minderungskonzepts fortzuführen**. Es ist unter **Abwägung der verschiedenen Ziele und Grundsätze der Stadt- und Verkehrsplanung eine Prioritätenreihenfolge für diejenigen Maßnahmen zu erarbeiten, die die größten CO<sub>2</sub>-Minderungspotentiale erwarten lassen.**
- Es ist zu erwarten, daß sich die Prioritäten und erforderlichen Maßnahmen zur Lärm-, Schadstoff- und CO<sub>2</sub>-Minderung sowie zum Erreichen des oben formulierten Ziel-Modal-Split zum Teil überlagern. Die Maßnahmen zugunsten des einen Zieles dienen auch den anderen Zielen. Es sind daher **diejenigen Maßnahmen herauszuarbeiten, die die größten Wirkungen in Bezug auf alle 4 Minderungsziele zusammen zeigen.**



### 3. MASSNAHMEN ZUR UMSETZUNG DER ZIELE

Die im folgenden aufgeführten Maßnahmen stellen diejenigen Aktivitäten dar, die innerhalb des Zeithorizontes des Verkehrspolitischen Leitbildes (2010) **machbar** erscheinen. Sie **unterstützen in ihrer Gesamtheit die oben formulierten stadt- und verkehrsplanerischen, wirtschafts- sowie umweltpolitischen Ziele der Stadt Halle.**

#### 3.1 ÖFFENTLICHER PERSONENNAH- VERKEHR

Die **detaillierte Konzeption** für Netz, Angebot und Tarife des ÖPNV in Halle wird der bereits erwähnte, in Arbeit befindliche und innerhalb der Region abzustimmende **Nahverkehrsplan** laut § 6 des Gesetzes zur Gestaltung des ÖPNV im Land Sachsen-Anhalt liefern. In diesem Rahmen wird ein Maßnahmenprogramm für die nächsten 5 Jahre aufgestellt. **Schwerpunkte der Aktivitäten** innerhalb des Zeithorizontes des Verkehrspolitischen Leitbildes bezüglich des ÖPNV (vgl. Abb. 15) sind:

##### 3.1.1 NETZVERBESSERUNG UND -ERWEITERUNG

###### Gleisrekonstruktionen

Zur baulichen Stabilisierung des Netzes ist die planmäßige Fortführung der Gleisrekonstruktionen erforderlich. **Im Zuge dieser Maßnahmen** werden soweit möglich **behinderungsfreie separate Fahrwege für Bus und Bahn und niederflurgerechte Haltestellen mit zeitgemäßer Möblierung und den entsprechenden Serviceeinrichtungen** geschaffen.

• **1. Phase:**

- **Trothaer Straße/Reilstraße** zwischen Saalestraße und Reileck einschließlich der Adolfstraße und der R.-Wagner-Straße zwischen Reileck und Adolfstraße (besonderer Bahnkörper)
- **Berliner Straße** zwischen Paracelsusstraße und Berliner Brücke (weitgehend besonderer Bahnkörper)
- **Dölauer Straße/Kröllwitzer Straße** zwischen Endstelle Kröllwitz und Giebichensteinbrücke (soweit möglich besonderer Bahnkörper in der Kröllwitzer Straße und besonderer Bahnkörper in südlicher Seitenlage in der Dölauer Straße)

- **Mansfelder Straße/Hallorearring/Talamtstraße** zwischen Saline und Marktplatz (Verbreiterung der Klausbrücke, weitgehend besonderer Bahnkörper bzw. Zufahrtsbeschränkung für den MIV)
- **Böllberger Weg/Torstraße** zwischen Rannischem Platz und Pestalozzischule (besonderer Bahnkörper)
- **Delitzscher Straße** zwischen Hauptbahnhof und Büschdorf (besonderer Bahnkörper)
- **Ludwig-Wucherer-Straße** zwischen Reileck und Steintor (besonderer Bahnkörper)



Bild 9 Separierte Gleistrasse in der Reilstraße

• **2. Phase (im einzelnen noch zu prüfen):**

- **Mühlweg/Burgstraße** zwischen Bernburger Straße und Burg Giebichenstein
- **Richard-Wagner-Straße/Große Brunnenstraße** zwischen Adolfstraße und Burgstraße
- **Berliner Brücke**
- **Trothaer Straße** zwischen Oppiner Straße und Saalestraße (besonderer Bahnkörper)

###### Umbau von Umsteigepunkten

• Zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen und Erhöhung der Kapazität werden folgende **Umsteigepunkte** aus- bzw. umgebaut:

- Umsteigeknoten **Rosengarten** (S-Bahn/Straßenbahn)
- Umsteigeknoten **Ammendorf/Bahnhof Halle-Süd** (DB/Straßenbahn/Bus/B & R)
- Umsteigeknoten **Steintorbrücke** (S-Bahn/ Straßenbahn/Bus)
- Knoten **Steintor**

- Knoten **S-Bahn-Haltepunkt Silberhöhe** mit Haltemöglichkeit für den Schienenpersonennahverkehr Halle-Nordhausen
- **Bahnhof Nietleben** als Umsteigeknoten zwischen Bus und S-Bahn

- Für folgende Standorte sind **P & R-Anlagen** grundsätzlich vorgesehen:

- Göttinger Bogen
- Straßenbahndaltestelle Trotha
- Bahnhof Trotha
- Büschdorf
- Frohe Zukunft
- S-Bahn-Haltepunkt Bruckdorf
- Bahnhof Halle-Süd bzw. Wendeschleife Ammendorf
- Bahnhof Nietleben
- Wendeschleife Kröllwitz

Diese P & R-Anlagen sollen **neue ÖPNV-Kunden erschließen**. Läßt die **Wirkungsanalyse** im Einzelfall erwarten, daß dies im Verhältnis zu den Kosten für die Anlage nur unzureichend eintreten wird, ist der betreffende Standort **zugunsten effektiverer Standorte zurückzustellen**.

An P & R-Anlagen sind grundsätzlich **B & R-Anlagen** vorzusehen. B & R-Anlagen sind im übrigen in Abhängigkeit von der Bedeutung der Haltestellen, ihrer Zuwegung und den örtlichen Gegebenheiten einzurichten.



Bild 10 Neu eingerichtete Bike & Ride-Anlage an der S-Bahn-Haltestelle Südstadt

- Durch die Entscheidung, künftig auch weiterhin überwiegend Einrichtungsstraßenbahnwagen zu beschaffen, ist die **Beibehaltung bzw. der Ausbau der Wendeschleifen** erforderlich.

## Neubauten

- Für den Planungszeitraum haben beim ÖPNV folgende Maßnahmen **Priorität**:

### - Betriebsbahnhof Rosengarten:

Der bis 1997 fertigzustellende Betriebsbahnhof soll den Betriebshof Ammendorf ersetzen und **zusätzliche Kapazitäten für Niederflurstraßenbahnen** schaffen.

### - Ost-West-Achse:

Die Neubaustrecke soll von Hauptbahnhof über Riebeckplatz, Franckeplatz, Glauchaer Platz, Saline, Magistrale (Neustadt) zum Göttinger Bogen bzw. zur Soltauer Straße führen. Dabei wird die jetzige Haltestelle Riebeckplatz/Hauptbahnhof geteilt.

Die neuen Haltestellen unmittelbar am Hauptbahnhof **optimieren die Umsteigebeziehungen** zum Schienenpersonennah- und -fernverkehr. Die Haltestellen am Riebeckplatz werden zur Stadt hin (Leipziger Straße) orientiert.

Der für die Ost-West-Achse erforderliche **Umbau des Riebeckplatzes** wird auch zum Anlaß genommen, **für den Fuß- und Radverkehr akzeptable, dem heutigen Stand der Technik entsprechende Angebote** zu schaffen. Mit der Realisierung dieser Baumaßnahme wird die Straßenbahn auch in Halle-Neustadt Hauptträger des ÖPNV. Dem Busverkehr kommt dann nur noch eine Zubringerfunktion bzw. eine Funktion für den Binnenverkehr innerhalb von Halle-Neustadt zu. Für diesen Verkehr ist am **Nordausgang des S-Bahnhofs Neustadt eine zentrale Bushaltestelle** zu errichten.

### - Heide (Hubertusplatz) - Kröllwitz:

Dieser Lückenschluß hat vor allem als **Havarieverbindung** für die Neubaustrecke Halle-Neustadt Bedeutung. Gleichzeitig soll **in Kröllwitz ein optimaler Umsteigepunkt** für die Fahrgäste in Richtung Heide-Nord und Lettin geschaffen werden. Die **Schleife Hubertusplatz** ist dabei zu **erhalten**.

### - Anhalter Platz - Industriestraße:

Diese Strecke **verbindet die Silberhöhe mit der Merseburger Straße bzw. mit Ammendorf**. Außerdem dient sie als Havarieverbindung. Im Zusammenhang mit dem Betriebsbahnhof Rosengarten können durch diese Neubaustrecke infolge der Verkürzung der Ein- und Ausrückfahrten **erhebliche Betriebskosten eingespart** werden.



HALLE  Die Stadt

Verkehrspolitisches Leitbild der Stadt Halle (Saale)

Teil: Öffentlicher Personennahverkehr  
Schienennetz

Legende:

-  Stadtgrenze
- Bestand**
-  Straßenbahn
-  Eisenbahn
-  Hauptbahnhof
-  Bahnhof / Haltepunkt Eisenbahn
-  Bahnhof / Haltepunkt Eisenbahn und S Bahn
-  Bahnhof / Haltepunkt S Bahn
-  Depot / Wagenhalle
-  Depot / Wagenhalle (funktionfähiges Museum)
- Planung**
-  ICE Trasse Erfurt Halle Leipzig
-  Gleisrekonstruktion und Haltestellenumbauten
-  Neubaumaßnahmen mit höchster Priorität
-  weitere Neubaumaßnahmen mit Priorität
-  Trassenfreihaltung
-  Park + Ride Plätze
-  Depot / Wagenhalle

Dezernat Planen und Umwelt  
Stadtplanungsamt

0 500 1000 1500 2000  
Maßstab des Originals M 1 : 20000

Stand Januar 1997

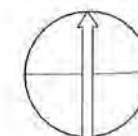
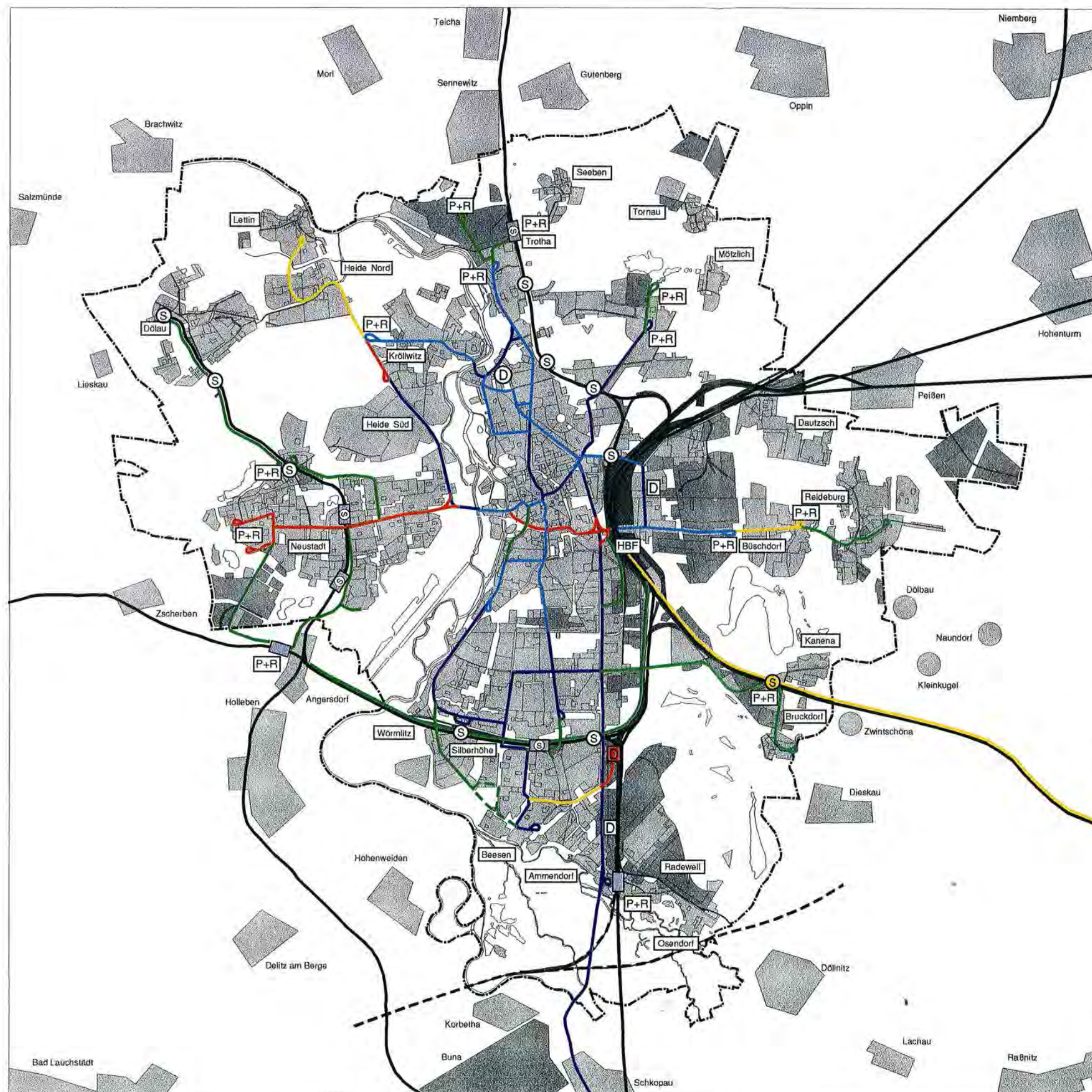


Abb. 15



#### - Kröllwitz - Heide-Nord:

Neubau der Straßenbahnstrecke nach Heide-Nord und Lettin. Damit entfällt für die Fahrgäste das zeitaufwendige Umsteigen zwischen Bus und Straßenbahn an der Endstelle Kröllwitz bzw. Heide.

**Die beiden erstgenannten Maßnahmen besitzen höchste Priorität. Für die übrigen Maßnahmen ist eine Prioritätenreihenfolge mit Hilfe einer Kosten-Nutzen-Analyse zu ermitteln. Dabei werden vermutlich nicht alle Maßnahmen bis zum Jahr 2010 zu realisieren sein.**

- Beim Aufbau eines leistungsfähigen regionalen Schienenverkehrs hat der **S-Bahn-Ausbau (20-Minuten-Takt) zwischen Leipzig und Halle** (bis Silberhöhe/Südstadt und Halle-Neustadt) **höchste Priorität**. Hierfür ist am Hauptbahnhof Halle der nahtlose Anschluß des Schienenstrangs aus Leipzig an die S-Bahn Gleise innerhalb der Stadt Halle erforderlich. Für den Gewerbeschwerpunkt **Bruckdorf** soll ein **S-Bahn-Haltepunkt** angelegt werden.

#### Trassenfreihaltungen

Um auf langfristige Nachfrage- und Siedlungsentwicklungen flexibel reagieren zu können, werden **folgende Trassen durch Freihaltung sichergestellt:**

- Endstelle Büschdorf - östlich Käthe-Kollwitz-Straße
- Neustadt Zentrum - Südpark
- Hallorenstraße - Lise-Meitner-Straße - Gartenstadt Nietleben
- Büschdorf (Käthe-Kollwitz-Straße) - Reideburg
- Frohe Zukunft bis südlich der Mötzlicher Teiche
- Wörmlitz - ehemalige Garnison Wörmlitz (Kalininstraße) - Beesen
- Elsa-Brändström-Straße - S-Bahn-Haltepunkt Silberhöhe
- Damaschkestraße - Bruckdorf Ort (- Dieskau)
- Südpark oder Göttinger Bogen - Angersdorf Bahnhof
- Magistrale S-Bahnhof Nietleben - Dölau - Heide-Nord (auf Teilen der S-Bahn-Strecke)
- Trotha - Trotha Bahnhof (- in Richtung Könnern)
- Glauchaer Straße/Hallorenring zwischen Böllberger Weg und Talamtstraße

- Trotha - Gewerbegebiet Trotha
- Separate S-Bahn-Trasse im Bereich der Saalebrücke und zwischen Hauptbahnhof und Silberhöhe
- Hauptbahnhof - Thüringer Bahnhof - J.-Ebeling-Straße - Lutherbogen
- Wendeschleife Hackebornstraße oder alternativ
- Wendemöglichkeit über die Nord-West-Kurve am Franckeplatz und das vorhandene Marktdreieck

Die **genauen Linienführungen** sind zu einem **späteren Zeitpunkt zu präzisieren.**

#### 3.1.2 ORGANISATORISCHE MASSNAHMEN

- Ein wesentlicher Bestandteil zur Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV ist der **schrittweise Aufbau eines Rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL)** durch die HAVAG. Es erlaubt eine effektivere Disposition der Fahrzeugflotte, ein gezieltes Eingreifen in Verkehrsabläufe und eine Priorisierung des ÖPNV an Knotenpunkten, in Haltestellenbereichen bzw. bei zeitlich zu separierenden Fahrwegen.

Dem **Fahrgast** bietet die Einführung des RBL zusätzliche **dynamische Informationen** sowohl im Fahrzeug als auch an den Haltestellen. Die Möglichkeiten zur **Anschlußsicherung** werden erheblich **verbessert**.

- Aufgrund der begrenzten Mittel für den Straßenbau und wegen der dichten Bebauung in der Innenstadt ist eine **Ausdehnung der Verkehrsflächen nur beschränkt möglich**. Daher ist es erforderlich, den **vorhandenen Verkehrsraum effektiver zu nutzen**. Um die Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes zu erhalten und die Verkehrssicherheit zu erhöhen, sind in den nächsten Jahren **weitere Lichtzeichenanlagen (LZA) zu errichten**.
- Die **LZA** werden durch schrittweises Anschließen an zentrale Verkehrsrechner **koordiniert**. Der von der Stadt Halle beschlossene **Aufbau eines Verkehrsleit- und Informationssystems** soll künftig das **Zusammenwirken der einzelnen Systeme verbessern**. Mögliche Benachteiligungen des

ÖPNV an LZA sollen durch entsprechende Vorrangschaltungen vermieden werden.

- Das **RBL** der HAVAG und das **Verkehrslitsystem** der Stadt Halle sind **eng miteinander zu verknüpfen**. Dabei ist zu beachten, daß in Bereichen ohne separate Fahrwege eine **Wechselwirkung zwischen der Leistungsfähigkeit des MIV und der des ÖPNV** besteht. Gegenseitige Behinderungen von ÖPNV und MIV sollen verringert werden.
- Es ist eine Regelung zu prüfen, nach der **Park-scheine** von Parkplätzen und Parkhäusern auch **als Fahrausweise im ÖPNV benutzt werden können**.
- Die Verwaltung wird Überlegungen dahingehend anregen, daß öffentliche Einrichtungen und private Unternehmen ihren Beschäftigten sogenannte **Firmen- oder Job-Tickets** zur Verfügung stellen. Hierbei soll die Verwaltung beispielhaft aktiv werden und als Vorbild für städtische Unternehmen wirken.

### 3.1.3 MITTELDEUTSCHER VERKEHRS- VERBUND

- Das Angebot des ÖPNV zwischen Halle und dem Umland ist seit Beginn der neunziger Jahre aufgrund mangelnder Nachfrage stark rückläufig. Um die **Attraktivität des ÖPNV in der Region zu verbessern**, ist für 1997 die **Gründung des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV)** vorgesehen (siehe Abb. 16). Den entsprechenden Beschluß „Verbundmodell für die Nahverkehrsräume Halle und Leipzig (Mitteldeutscher Verkehrsverbund)“ hat der Stadtrat im Februar 1996 gefaßt.
- Unter dem Dach des MDV soll das **ÖPNV-Angebot folgender Gebietskörperschaften koordiniert** werden:

- |  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stadt Halle</li> <li>- Landkreis Saalkreis</li> <li>- Landkreis Merseburg-Querfurt</li> <li>- Stadt Leipzig</li> <li>- Landkreis Leipziger Land</li> <li>- Landkreis Delitzsch</li> </ul> |
|--|

Für einen **späteren Zeitpunkt** wird die **Einbeziehung weiterer Umlandkreise** erwogen. In Ab-

stimmung mit dem Land Sachsen-Anhalt besteht auch die Möglichkeit, den **SPNV** in den MDV zu **integrieren**.

- Als Gesellschafterin der zukünftigen GmbH des MDV beteiligt sich die Stadt Halle an der **stufenweisen Verwirklichung der Ziele des MDV (1 Fahrschein, 1 Fahrplan, 1 Fahrpreis)**. Dabei trägt sie Sorge für ein **ausgewogenes Verhältnis zwischen größtmöglicher Attraktivität und Wirtschaftlichkeit des ÖPNV**.
- Im Rahmen des MDV beteiligt sich die Stadt Halle an der **Erarbeitung von Konzepten zur Vermeidung von Parallelverkehren** innerhalb der Stadt.

### 3.2 FUSSGÄNGERVERKEHR


- Gemäß dem Stadtratsbeschluß vom August 1995 erarbeitet die Stadtverwaltung ein **Fußwegekonzept** für die Stadt Halle. Dieses wird 1997 vorliegen. **Bausteine** des Konzeptes sind die Erarbeitung von Maßnahmen für:
  - die **fußgängerfreundliche Gestaltung des Umfeldes** von stark frequentierten Zielen und Quellen und Stadtteilzentren in Halle (außerhalb der Altstadt) sowie für die **Entschärfung von besonderen Problemschwerpunkten** in der Stadt
  - die Verknüpfung von Stadtteilen mit der Altstadt und untereinander sowie von stark frequentierten Zielen und Quellen zu einem **Hauptfußwegenetz**
  - die **Ergänzung des Hauptfußwegenetzes** durch Sammelwege sowie Anbindungs-, Erschließungs- und Wohnwege
  - die Berücksichtigung der Belange von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen, d. h. **mobilitätsbehindertengerechte Gestaltung**.


Das Fußwegekonzept wird in **Abstimmung mit den vorhandenen Schulwegeplänen** erarbeitet.

- **Bei der Planung von Straßenräumen orientiert sich die Stadtverwaltung an dem jeweils aktuellen Stand der Technik**. Dies sind vor allem die „Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen“ (EAE 95) sowie die „Empfehlungen für

## Verbundraum (Gründungsphase) der Mitteldeutschen Verkehrsbund GmbH



 Verbundraum

 Grenze zwischen Sachsen und Sachsen-Anhalt



Stand Januar 1997

Abb. 16

die Anlage von Hauptverkehrsstraßen“ (EAHV 93). Voraussichtlich im Jahr 1998 werden die Planungsgrundsätze bezüglich des Fußverkehrs zusammengefaßt werden in den „Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen“ (EFA) zum dann gültigen Stand der Technik.

- In Anknüpfung an die Beschlußlage zur „**Flächenhaften Verkehrsberuhigung - Teil: Tempo-30-Zonen**“ werden **gezielt** diejenigen bestehenden und geplanten Tempo-30-Zonen **lokalisiert**, die sich durch **hohe Unfallrisiken, einen spürbaren Anteil an quartiersfremdem Kfz-Verkehr oder eine hohe Lärm- bzw. Schadstoffbelastung** auszeichnen. Für diese Gebiete werden **Konzepte erarbeitet und umgesetzt**, die einen **effektiven Beitrag zur Verringerung** dieser Belastungen erwarten lassen. Da die wesentlichen Unfallschwerpunkte, Lärm- und Schadstoffbelastungen an den innerstädtischen **Hauptverkehrsstraßen** mit intensiven Randnutzungen auftreten, sind für diese **besondere Maßnahmenpakete** zur umfeldverträglicheren und somit fußgängerfreundlicheren Abwicklung des Kfz-Verkehrs zu entwickeln.



Bild 11 Plateauaufpflasterung in der Adam-Kuckhoff-Straße

### 3.3 RADVERKEHR

- Die Maßnahmen bezüglich des Radverkehrs konzentrieren sich auf die **Umsetzung der im August 1995 beschlossenen „Radverkehrskonzeption“**.
- **Schwerpunkte** sind dabei:
  - Herstellung durchgehend gut zu befahrender **Haupt-Radfahrverbindungen** (System bevorzugter Fahrradrouten) aus den Wohngebieten am Stadtrand durch die Innenstadtquartiere bis ins Stadtzentrum;
  - Schaffung des **Saaleradwanderweges** als Hauptkomponente des freizeitbezogenen Radroutennetzes;
  - Prüfung von **Einbahnstraßen** auf ihre **beidseitige Befahrbarkeit** für den Radverkehr unter Berücksichtigung der Belange des ÖPNV und des Wirtschaftsverkehrs. Nach Möglichkeit wird die **Einbahnstraße aufgehoben und der Richtungsverkehr für Kfz durch eine andere verkehrsrechtliche Anordnung herbeigeführt**;



Bild 12 Unechte Einbahnstraße

- Schaffung von dezentralen stand- und diebstahlsicheren öffentlichen **Fahrradabstellplätzen** in der Innenstadt und von **Bike & Ride-Anlagen** an allen relevanten Haltestellen des ÖPNV und SPNV;
- Erarbeitung einer **Fahrradabstellsatzung** in 1997 zur Verbesserung des Angebots an privaten Fahrradabstellplätzen.
- Zur **Finanzierung der Maßnahmen** für den Radverkehr wird ein **fester anteiliger Sockelbetrag des jährlichen Straßenbauetats** für die Radverkehrsförderung gesichert. Dieser Anteil orientiert sich am **Anteil des Radverkehrs bei der Verkehrsmittelwahl**. Dies entspricht derzeit 10 % des Straßenbauetats. Darüber hinaus wird ein **ausreichend hoher Anteil der Ablösebeträge** aus der Stellplatz-Ablösesatzung für Maßnahmen für den Radverkehr festgelegt.
- Bei der Umsetzung der Radverkehrskonzeption werden die vornehmlich **durch Kinder und Jugendliche frequentierten Einrichtungen besonders berücksichtigt** und die Gestaltung des Netzes in deren Umfeld mit den erhöhten Anforderungen dieser Nutzergruppen in Einklang gebracht.

- Die Planung und Durchführung von Radverkehrsanlagen **orientiert sich an den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 95)“** der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen als anerkannten Stand der Technik.

**3.4 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR**

- Einen **Teil des** in Kap. 2.6 beschriebenen **Tangentensystems** stellen die eingangs beschriebenen **Bundesfernstraßenplanungen** dar. **Ergänzend** sieht die Stadt Halle folgende Komponenten vor (vgl. Abb. 18):

- **Osttangente\***

Ihr kommt eine zentrale Bedeutung zu, da sie sowohl eine **Umfahrungsmöglichkeit** innerstädtischer Straßenabschnitte und Knotenpunkte bietet als auch die **Erschließung** der Gewerbe- und Wohngebiete östlich der Innenstadt entscheidend **verbessert** (vgl. Abb. 17). Die volle Funktionsfähigkeit wird die Osttangente mit ihrer Fertigstellung von der Industriestraße bis zur Berliner Straße (B 100) erreichen. Aufgrund der hohen Kosten wird sie jedoch nur **abschnittsweise und in Stufen realisiert** werden können.



Abb. 17 Verlauf der Osttangente\*

Die Osttangente wird in folgende **Ausbauabschnitte** eingeteilt:

- südlicher Abschnitt von Industriestraße bis Dieselstraße
- Verbindungsspanne Dieselstraße - Osttangente bis B 6 (Tankstelle im Gleisdreieck)
- Verbindung zwischen B 6 (Leipziger Chaussee) und Delitzscher Straße
- Verbindung zwischen Delitzscher Straße und Berliner Straße
- direkte Verbindung zwischen Berliner Straße und B 100

- **Binnenhafenstraße**

Die Verlängerung der derzeit bestehenden Binnenhafenstraße bis zur Magdeburger Chaussee und Köthener Straße **verbessert die Erreichbarkeit des Hafens und des Gewerbegebietes im Norden Halles** und entlastet die südliche Magdeburger Chaussee.

- **Gimritzer Damm**

Der durchgehend vierstreifige Ausbau des Gimritzer Damms dient der **Entlastung der Innenstadt** vom Durchgangsverkehr und der **Anbindung des Entwicklungsgebietes Heide-Süd**.

- **Verbindung zwischen der Philipp-Müller-Straße und der Franckestraße**

Die direkte Anbindung der Philipp-Müller-Straße an die Franckestraße soll die **Wohngebiete der südlichen Innenstadt von quartiersfremden Verkehren entlasten**. Für den **Steinweg** wird so die **Voraussetzung für seine Umgestaltung** in einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich geschaffen.

- **Ortsumfahrung Reideburg**

Sie **entlastet** die bestehende **Ortsdurchfahrt** von Verkehren zwischen der Innenstadt und der Autobahn A 14 und zwischen der Innenstadt und dem Gewerbegebiet Queis - Hundekopf. Die **bestehende Ortsdurchfahrt** wird nach Realisierung der Ortsumfahrung **verkehrsberuhigt**.

\* Offizielle Bezeichnung neuerdings: Haupterschließungsstraße Gewerbegebiete Halle-Ost



### - Ortsumfahrung Radewell

Entlang der Kohlebahn ist eine neue Straßenverbindung zwischen Radeweller Straße und Alfred-Reinhard-Straße erforderlich, die

- die Bewohner an der Radeweller Straße vor dem Schwerlastverkehr im südlichen Abschnitt schützt und
- die Voraussetzung für die gewerbliche Erschließung (B-Plan Nr. 29) schafft.

Die Teilumfahrung soll **Bestandteil** der **Ortsumfahrung Radewell** werden, um die **Regensburger Straße zu entlasten**.

### - Ortsumfahrung Bruckdorf

Mit dem vorgesehenen Ausbau der B 6 von Halle nach Leipzig wird diese Ortsumfahrung **als Maßnahme des Bundes bzw. des Landes** erforderlich. Aus städtebaulichen, verkehrlichen und ökologischen Gründen wird die **Nordumfahrung bevorzugt**.

### - Nördliche Randstraße (Ortsumfahrung Dölau und Lettin)

Die Nördliche Randstraße zwischen Heide-Nord und Lettin inklusive der Direktverbindung zwischen der Salzmünder Straße und der Schiepziger Straße schafft die **Voraussetzungen für eine Entlastung der Ortsdurchfahrten Dölau und Lettin sowie der Salzmünder Straße und Stadtforststraße/Waldstraße**.

### - Eisenbahnstraße

Die **Aufwertung der Bedeutung der Eisenbahnstraße** in Ammendorf **entlastet die Merseburger Straße** im Bereich Ammendorf und **erleichtert die direktere Anbindung der Verkehre aus Südosten** kommend an die zukünftige Osttangente.

### - Südtangente

Die Südtangente (einschließlich des südlichen Saaleüberganges) stellt die **Fortsetzung der Osttangente** entlang der Bahnlinie zwischen der Südstadt und Silberhöhe bis zur B 80 in Halle-Neustadt dar.

**Höchste Priorität** für die Umsetzung der Straßenvorhaben besitzen die **Osttangente, die Binnenhafenstraße, der Gimritzer Damm und die Verbindung zwischen der Philipp-Müller-Straße und der Franckestraße**. Die **Ortsumfahrungen** und die **Eisenbahnstraße** bilden den **weiteren Bedarf**. Für die **Südtangente** wird zunächst **Trassensicherung** betrieben.

Die **Zootrasse** verbindet die Magdeburger Chaussee entlang der Bahntrasse mit der Paracelsusstraße und stellt somit eine **Ortsumgehung für Trotha** dar. Von der **Realisierung der A 14 bei gleichzeitiger Reduzierung der Ortsdurchfahrt Trotha auf 2 Spuren für den Kfz-Verkehr** wird jedoch eine **große Entlastungswirkung** erwartet. Gleichzeitig kann die Zootrasse nur eine **kleinräumliche Verlagerung** von Kfz-Verkehren innerhalb desselben Gebietes erreichen. Deshalb wird **von der Realisierung** der Zootrasse innerhalb des Planungszeitraumes **abgesehen**. Um **für die Zukunft** die Option einer Ortsumfahrung Trotha **offenzuhalten**, wird die Zootrasse dennoch **freigehalten**.

Der **nördliche Saaleübergang** verbindet die nordwestlichen Stadtteile mit dem Norden der Stadt Halle. Bei dessen **Realisierung ohne einer gleichzeitigen Realisierung der A 143** muß jedoch davon ausgegangen werden, daß **zusätzliche Durchgangsverkehre** in West-Ost-Richtung das Straßennetz der Stadt Halle belasten werden. Hiervon wäre insbesondere die Trothaer Straße betroffen. Um die **Option** für einen **weiteren Saaleübergang** für die Zukunft dennoch **offenzuhalten**, wird die Trasse des nördlichen Saaleübergangs **freigehalten**.

Der **mittlere (stadtnahe) Saaleübergang** verbindet den Stadtteil Neustadt mit den südwestlichen Stadtteilen. Er entlastet die Hochstraße, den Glauchaer Platz und nimmt bei Sperrungen der Hochstraße den Ausweichverkehr auf. Um eine **Option** für einen solchen Saaleübergang **offenzuhalten**, wird die Trasse des mittleren Saaleübergangs **freigehalten**.

- Die Möglichkeiten **organisatorischer Maßnahmen** im Straßenraum zur **effektiveren Nutzung begrenzter Straßenräume** (Lichtzeichenanlagen, Verkehrsleit- und Informationssystem) sind in **Kapitel 3.1.2** beschrieben.






# HALLE Die Stadt




Verkehrspolitisches Leitbild der Stadt Halle (Saale)

Teil: Motorisierter Individualverkehr (MIV)  
Straßennetz











Legende:

-  Stadtgrenze
-  Eisenbahnnetz innerhalb des Stadtgebietes
-  Eisenbahnnetz außerhalb des Stadtgebietes

Bestand

-  Autobahn
-  Bundesstraßen, Landesstraßen, Kreisstraßen außerhalb des Stadtgebietes
-  Hauptverkehrsstraßen
-  Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen
-  Verkehrsstraßen

Planung

-  Autobahn
-  Bundesstraßen, Landesstraßen, Kreisstraßen außerhalb des Stadtgebietes
-  Bundesstraßen, Landesstraßen, Kreisstraßen innerhalb des Stadtgebietes
-  Neubaumaßnahmen mit höchster Priorität
-  weitere Neubaumaßnahmen mit Priorität
-  Varianten
-  Ausbaumaßnahmen
-  Trassenfreihaltung
-  Varianten
-  Abstufung der Verkehrsbedeutung

Dezernat Planen und Umwelt  
Stadtplanungsamt

0 500 1000 1500 2000  
Maßstab des Originals M 1 : 20000

Stand Januar 1997

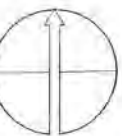
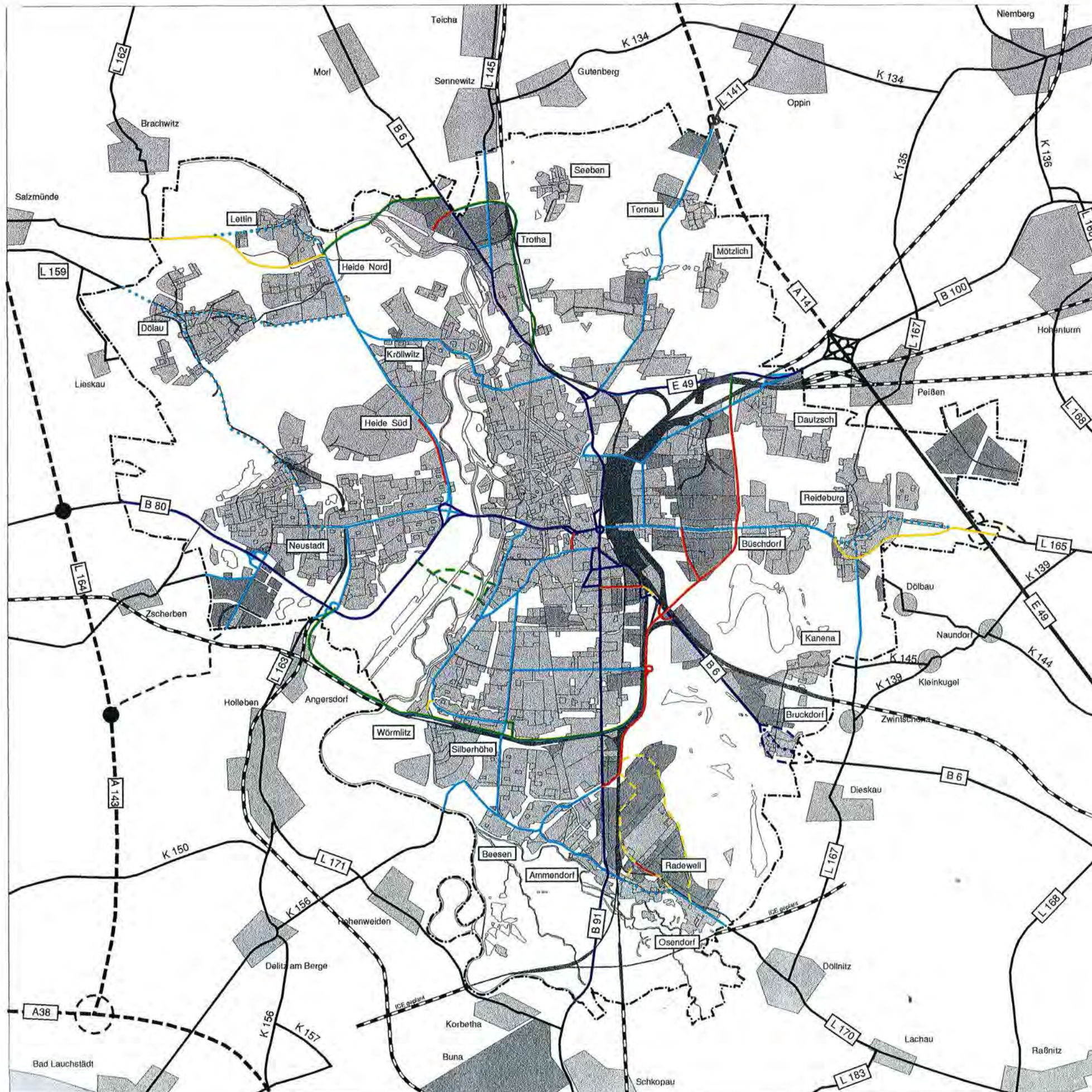


Abb. 18



### 3.5 WIRTSCHAFTSVERKEHR

Die Stadt Halle bereitet derzeit ein **Güterverkehrskonzept** als Baustein für die Verbesserung der Organisation des Wirtschaftsverkehrs in Halle vor. Hierbei sind **realistische Möglichkeiten** zur **Verlagerung von Güterströmen von der Straße** auf die Schiene oder Binnenschifffahrt und zur **Reduzierung von Leerfahrten** bzw. **besseren Auslastung von Gütertransporten** auf der Straße zu ermitteln. Die Belange eines **stadt- und umweltverträglichen Güterverkehrs** sollen im Rahmen einer stufenweise umsetzbaren Handlungsstrategie berücksichtigt werden. Die Elemente des Konzeptes (City-Logistik, dezentrales Güterverkehrszentrum etc.) sind von der Stadt Halle **unter Beteiligung ortsansässiger Wirtschaftsunternehmen** zu entwickeln und umzusetzen.

### 3.6 RUHENDER VERKEHR

- Die **hohen Stellplatzdefizite** insbesondere in den **Großwohnsiedlungen** werden **unter Beachtung städtebaulicher und grünordnerischer Belange** entsprechend den finanziellen Mitteln **stufenweise verringert**. **Punktuell** werden dabei auch **Quartiersgaragen** gebaut. **Zeitgleich** mit der Schaffung von Stellplätzen werden durch Parkvorgänge **beeinträchtigte Grünanlagen im Umfeld der neugeschaffenen Stellplätze wiederhergestellt und gesichert**. **Parken auf Geh- und Radwegen** wird in diesen Bereichen **wirkungsvoll verhindert**.
- **Tief- und Hochgaragen für Beschäftigte, Besucher und Kunden der Altstadt** werden **außerhalb des Altstadtkerns** angeboten. Zu diesem Zweck werden die **Parkhäuser „Spitze“ und „Hansering“** gebaut. Nach Inbetriebnahme dieser Parkhäuser wird **im Rahmen einer Wirkungskontrolle geprüft, ob der Bau weiterer Parkhäuser im Umkreis der Altstadt erforderlich und sinnvoll** ist. Für die **Quartiere des Innenstadtgürtels** werden entsprechend den positiven Erfahrungen in Brunoswarte und Schülershof **Anwohnerparkzonen** kombiniert mit Ladezonen für Lieferanten und einzelnen Stellplätzen für **Behinderte, Handwerker und Besucher** eingerichtet.
- Für den **kommunalen Beitrag** an der Finanzierung von Stellplatzanlagen werden **Ablöse-**

**beiträge** aus der Stellplatzablösesatzung der Stadt Halle verwendet. Der „Beschluss über die Verwendung von Ablösebeträgen gemäß Stellplatzsatzung der Stadt Halle für den Bau von Parkhäusern“ vom März 1996 legt die Förderung einer Garage in Heide-Nord sowie in Neustadt aus Ablösebeträgen fest. Nach diesem Muster werden **weitere Garagenprojekte in Wohngebieten unterstützt**.

- Im Dezember 1992 wurde die Stellplatz-Ablösesatzung durch die Einführung von **Beschränkungszone**n ergänzt. Demnach dürfen in der Altstadt nur 10 %, im Innenstadtgürtel 30 % der nach der Bauordnung des Landes Sachsen-Anhalt geforderten Stellplätze gebaut werden, der Rest muß abgelöst werden. Um **kleine Betriebe und Betriebsgründungen zu unterstützen**, wird die Stellplatz-Ablösesatzung um die **gänzliche Befreiung dieser Betriebe** von der Ablösung der **ersten beiden Stellplätze** ergänzt. **Außerhalb** der definierten Beschränkungsbereiche wird der **Ermessensspielraum der Stadt an geeigneten Standorten** im Sinne einer möglichst **niedrig angesetzten Stellplatzforderung** ausgeschöpft, um **in Innenhöfen und Gärten Raum für Aufenthalt, Kommunikation und Kinderspiel zu schaffen und Vorgärten zu erhalten**. Als **geeignet** gelten solche Räume, in denen ein **gewisses Mindestangebot** an zentralen Stellplatzeinrichtungen besteht bzw. geschaffen, gleichzeitig die Möglichkeit des „**wilden**“ Parkens auf Gehwegen und in Grünanlagen ausgeschlossen werden kann und die über ein **gutes ÖPNV-Angebot** verfügen. Der Grad der Eignung eines Gebietes ist jeweils in **Einzelfallprüfungen** bei Baugesuchen festzustellen.

### 3.7 BEGLEITENDE MASSNAHMEN

**Initiativen**, die einer Verringerung des Bestandes an privaten Pkw sowie eines stärker auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes bezogenen Mobilitätsverhaltens dienen, werden **unterstützt bzw. entwickelt**. Hierfür sind insbesondere folgende Ansätze geeignet:

- **Car-Sharing (Autoteilen)**

Car-Sharing-Mitglieder benutzen nachweislich seltener ein Auto als Menschen, die ein eigenes Auto besitzen. Durch die bessere Auslastung der

Car-Sharing-Fahrzeuge befriedigen in der Summe **weniger Autos die gleichen Mobilitätsbedürfnisse**. Der **Flächenverbrauch** durch stehende, gerade nicht genutzte Pkw wird somit **reduziert**.

**In der Stadt Halle existiert bereits eine Car-Sharing-Organisation. Die Stadtverwaltung prüft, ob sie diese durch geeignete Maßnahmen aktiv fördern kann.**

- **Vermittlung von Fahrgemeinschaften**

Durch die Bildung von Fahrgemeinschaften wird bei **gleichbleibender Mobilität die Anzahl der Pkw-Fahrten und somit der Pkw-Kilometer reduziert. Mitfahrzentralen**, die gegen eine Gebühr Mitfahrgelegenheiten vermitteln, existieren bereits in vielen Städten der BRD.

Die Stadtverwaltung **schafft** für eventuelle Initiativen zur Vermittlung von Fahrgemeinschaften **günstige Voraussetzungen**.

- **Wohnen ohne eigenes Auto bzw. autoreduziertes Wohnen**

**Spezielle Wohngebiete für Haushalte ohne eigenes Auto** (evtl. mit Car-Sharing) machen die **Qualitäten des autofreien oder autoreduzierten Wohnens sichtbar**. Sie können so den Wunsch

**größerer Teile der Bevölkerung wecken, ebenfalls in den Genuß einer derartigen Wohnqualität zu kommen und dafür auf den eigenen Pkw zu verzichten.**

Das betrifft sowohl bestehende Wohngebiete, deren Umfeld aufgewertet werden kann, als auch neue Wohngebiete, die bereits in der Planung autofrei bzw. autoarm konzipiert werden können. In beiden Fällen bedarf es besonderer Initiativen, um neben den Nutzern insbesondere auch die Wohnungseigentümer und Investoren für derartige Projekte zu gewinnen. Die Stadt unterstützt diese Initiativen.

- **Mobilitätsberatung**

In einigen Städten der BRD etablieren sich derzeit **Beratungseinrichtungen für die Bewegung im Umweltverbund**.

Die Stadtverwaltung bemüht sich darum, **stufenweise ein derartiges sich wirtschaftlich selbst tragendes Beratungsangebot für die Bürger der Stadt Halle aufzubauen**.

- Die **Öffentlichkeitsarbeit** der Stadt Halle **animiert die Bürger zur Bewegung im Umweltverbund sowie zu einer umwelt- und stadtschonenden Nutzung des Pkw**.

## VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN

Abbildung	Inhalt	Seite
Abb. 1	Übergeordnete verkehrswirksame Ratsbeschlüsse der Stadt Halle seit 1990	8
Abb. 2	Verkehrsmittelwahl der Wohnbevölkerung von Halle - Gesamtverkehr (Analyse)	9
Abb. 3	Verkehrsmittelwahl der Wohnbevölkerung von Halle nach Zielen	9
Abb. 4	Veränderung der Pkw-Nutzung der Wohnbevölkerung von Halle (Analyse)	10
Abb. 5	Potentiale für den Umweltverbund in Halle	11
Abb. 6	Streckennetz des SPNV in und um Halle	14
Abb. 7	Ganglinie der Verkehrsbelegung an der Brücke Giebichenstein (Querschnitt)	18
Abb. 8	Ausgewählte Verkehrszählungen in der Stadt Halle	18
Abb. 9	Verkehrsbeziehungen MIV: Analyse-Prognose	19
Abb. 10	Bundesfernstraßenplanungen in der Region	20
Abb. 11	Lärmgrenzwerte nach der 16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (16. BImSchV)	21
Abb. 12	Schallpegel – Gesamtverkehr	22
Abb. 13	Verkehrsmittelwahl der Wohnbevölkerung von Halle - Gesamtverkehr (Ziel-Modal-Split)	25
Abb. 14	Prüfwerte nach der erwarteten 23. Bundesimmissionsschutzverordnung (23. BImSchV)	30
Abb. 15	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) – Schienennetz –	32
Abb. 16	Verbundraum der Mitteldeutschen Verkehrsverbund GmbH (Gründungsphase)	35
Abb. 17	Verlauf der Osttangente	37
Abb. 18	Motorisierter Individualverkehr (MIV) – Straßennetz –	38

**VERZEICHNIS DER ABKÜRZUNGEN**

B & R	Bike-and-Ride
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BImSchV	Bundesimmissionsschutzverordnung
CO <sub>2</sub>	Kohlendioxid
EAE	Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen
EAHV	Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen
ERA	Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen
KONTIV	Kontinuierliche Verkehrserhebung
LZA	Lichtzeichenanlage
MDV	Mitteldeutscher Verkehrsverbund
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NO <sub>2</sub>	Stickstoffdioxid
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P & R	Park-and-Ride
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleistsystem
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
SVO	Straßenverkehrsordnung